

Die Parteiorganisation unterstützt weitgehendst die Popularisierung der besten Arbeitsmethoden und die Qualifizierung aller Eisenbahner. Zu diesem Zweck wurden auf Initiative der Partei Stachanow-Schulen in allen Bahnbetriebswerken und Knotenpunkten geschaffen. In diesen Stachanow-Schulen werden die fortschrittlichsten Arbeitsmethoden zur Verbesserung der Arbeit in der Lokerhaltung, Zugüberwachung, Zugleitung, Wagenzusammensetzung und das Fahren von Schwerlastzügen unter Hinzuziehung der technischen Intelligenz weiterentwickelt, vervollkommen und allen Eisenbahnern übermittelt.

500er-Bewegung und Schwerlastfahrten

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für die reibungslose Durchführung der Schwerlastfahrten und der 500er-Bewegung ist die Zusammenarbeit aller Dienstzweige, die mit dem Zugverkehr zu tun haben. Schwerlastzüge, die nach einem verkürzten Zeitplan befördert werden, können nur dann mit Erfolg fahren* wenn die Parteiorganisationen durch konkrete Anleitung und Hilfe die Genossen in den einzelnen Betriebszweigen befähigen:

1. Genaue Umlaufpläne auszuarbeiten,
2. die Koordinierung und schöpferische Zusammenarbeit der Lokbrigaden, des Verkehrs, Betriebs und der Strecke zu entwickeln.
3. Umfassende und zusammenhängende Anwendung der Stachanowmethoden im Betrieb und Verkehr zu organisieren.

Die Parteiorganisation eines Schwerpunkt-Knotenpunktes der Eisenbahn in der Sowjetunion organisierte zum Beispiel Ansprachen über den Rundfunk. Lektionen und Vorträge über fortschrittliche Arbeitererfahrungen und Stachanowmethoden wurden auf diese Art den Eisenbahnern mitgeteilt. Ein 500er-Lokführer sprach darüber, wie er auf seinen Fahrten Brennstoff einspart und Schwerlastzüge mit allen Brennstoffarten fährt, ohne unterwegs eine Reinigung der Feuerung vorzunehmen; ein Zugführer sprach über die Einführung von Garantiescheinen im Betriebsdienst. Der beste Schlosser-Stachanowarbeiter eines Bahnbetriebswerkes berichtete über die Ausbesserung und Instandhaltung der Lokomotiven. Er schilderte, wie er seine Erfahrungen der Komsomol-Jugendbrigade übermittelt, den gesamten Wettbewerb der Abteilung zur Anwendung der Methoden von Alexander Tschutkich und Wladimir Worischi unterstützt und wie diese Arbeitsmethoden auf breiter Grundlage im gesamten Betrieb entfaltet wurden.

Die Parteiorganisation dieses Streckenabschnittes organisierte mit allen Reserve-Lokführern, Heizern, dem Zugbegleitpersonal und den Belegschaften der Bahnhöfe auf allen Dienststellen das Abhören der Sendungen.

Im Anschluß wurden die Erfahrungen in seminaristischer Form für jedes Arbeitsgebiet durchgearbeitet und konkretisiert. Die Genossen übernahmen dann für ihre Arbeit persönliche, die Brigaden kollektive Verpflichtungen.

Die sozialistischen Wettbewerbe sowie die Verbreitung der fortschrittlichen Arbeitererfahrungen führen somit zur laufenden Verbesserung und zur Verdichtung des Zugverkehrs. Durch Beratung mit allen am Zugablauf Beteiligten werden die Probleme ständig diskutiert und die besten Erfahrungen gelangen zur Anwendung.

Hinzu kommt der systematische Einsatz von Agitatorengruppen unter Anleitung der Parteiorganisationen. Die Agitatorengruppen gewährleisten eine umfassende Aufklärungsarbeit und wirken entscheidend an der Erfüllung der Planaufgaben mit. Sehr wesentlich ist noch das Zusammenwirken der verschiedenen Zweige im Transport und die Schaffung neuer Grundlagen für die Wettbewerbsbewegung.

Die Genossen in den Betriebsgewerkschaftsleitungen müssen alle Kräfte daransetzen, die täglichen Produktions-

beratungen in den Brigaden und Dienststellen zu entwickeln und zur Basis der persönlichen Verpflichtungen und Wettbewerbe zu machen.

Der Betriebsfinanzplan einer jeden Fahrt

In seiner historischen Rede auf der Tagung der Wirtschaftler am 23. Juni 1931 hat Genosse Stalin unter den sechs Grundbedingungen für den weiteren Aufschwung der Produktion auch die Finanzberechnung auf eigener Abrechnungsbasis genannt.

Die Einführung und Festigung der Eigenwirtschaft in allen Eisenbahnbetrieben hat große Bedeutung für die Schaffung innerwirtschaftlicher Akkumulation.

Die Erfahrungen des sowjetischen Eisenbahntransportes haben die große organisierende und disziplinierende Bedeutung der Eigenwirtschaft bewiesen. Sie führt zur Steigerung der Rentabilität der Betriebe, zur Senkung der Selbstkosten der Produktion und zur Beschleunigung des Umschlages der Umlaufmittel. Die Finanzkontrolle erzieht die Menschen zur Sparsamkeit mit dem Staatsvermögen und weckt die schöpferische Initiative.

Im gesamten Eisenbahntransport der Sowjetunion hat sich ein Wettbewerb um die Verbesserung der finanzwirtschaftlichen Normen entfaltet, der jeden Betriebszweig des Eisenbahntransportes erfaßt. Das ist ein Zeugnis für das hohe Bewußtsein der Sowjetmenschen. Gleichzeitig ist es auch ein Gradmesser für das Wachstum der sozialistischen Produktion.

Die Parteiorganisationen haben den Stachanowarbeitern viele Berichtigungen und Ergänzungen der Bestimmungen über die Eigenwirtschaft vorgeschlagen und diese auch verwirklicht.

Ein hervorragendes Beispiel für die Rentabilität jeder Fahrt ist der Wettbewerb der Lubliner Parteiorganisation.

Lenin und Stalin haben wiederholt darauf hingewiesen, daß strengste Rechnungslegung und Kontrolle organische Bestandteile des Sozialismus sind.

Der große praktische Wert der Erfahrungen der Lubliner Genossen besteht darin, daß sie einen täglichen Nachweis über die wirtschaftlichen Ergebnisse der Arbeit jeder einzelnen Lokbrigade — eines wichtigsten untersten Wirtschaftsgliedes des Eisenbahnbetriebes — organisieren, und jede Fahrt unter Finanzkontrolle gestellt haben.

Jede Lokomotive in der Sowjetunion ist gewissermaßen ein kleiner Wirtschaftsbetrieb, der seinen eigenen Betriebswirtschaftsplan besitzt.

Die Genossen Oberlokkführer als Leiter des Betriebes streben danach, daß ihre Lokführer und Heizer die Technik ihres Aufgabengebietes bis zur Vervollkommenheit beherrschen, ihr Können täglich steigern, ihre Aufgaben übererfüllen und für die Rentabilität ihrer Lok kämpfen. Der Wettbewerb für die Rentabilität jeder einzelnen Fahrt eröffnet weitere Perspektiven für die Stachanowarbeiter und spornt die Lokbrigaden im Kampf für die Übererfüllung der Transportpläne an.

Für jede Fahrt bekommen die Lokbrigaden einen Betriebsfinanzplan ausgehändigt, der folgendes enthält:

1. Durchschnittliches Plangewicht des Zuges (brutto) bei der Hin- und Rückfahrt.
2. Planmäßige Nutzleistung bei einem Umlauf der Lok.
3. Plankosten einer Fahrt bei Erfüllung der aufgegebenen to/km (brutto).
4. Geplante Finanzmittel für die Unterhaltung der Lok, pro Fahrt, für:
 - a) Zwischenuntersuchung
 - b) Auswaschung
 - c) Brennstoff für die Lok
 - d) Schmier-, Putzmittel und Beleuchtung
 - e) Unterhaltung der Lokbrigaden
 - f) zusätzliche Verwaltungswirtschaftskosten.