

initiative unter den Eisenbahnern. Im Eisenbahntransportwesen ist zur Erhöhung der Leistungen die weitere Steigerung der Arbeitsproduktivität, die Senkung der Selbstkosten und die qualitative Verbesserung der Arbeit notwendig. Zur Lösung dieser Aufgaben stehen den Eisenbahnern u. a. die großen Erfahrungen aus dem Dispatcherdienst, die die Studiendelegation der deutschen Eisenbahner sich in der Sowjetunion erarbeiten konnte, zur Verfügung.

Jedem Eisenbahner ist bekannt, daß die Durchsetzung der einheitlichen Kommandogewalt, die Erhöhung der persönlichen Verantwortung und die Festigung der Disziplin für die reibungslose Durchführung des Eisenbahnverkehrs von erstrangiger Bedeutung sind. Diese drei Forderungen sind die Grundlage des Dispatcherdienstes.

In der Sowjetunion ist der Dispatcher der Leiter des gesamten Betriebsablaufes. Seine Anordnungen sind für jeden Eisenbahner, der in seinem Verantwortungsbereich arbeitet, bindend. Der Dispatcher führt in seiner zentralen Funktion die Kontrolle und Lenkung aller Arbeiten im Eisenbahnwesen, die zur Beförderung von Reisenden und Gütern notwendig sind, aus. Der Dispatcherdienst im Eisenbahnverkehrswesen umfaßt alle Zweige des operativen Dienstes, sichert ihre Zusammenarbeit und ermöglicht eine genaue Analyse der täglichen Arbeit. Durch die übergeordneten Leitungen wird eine ständige Kontrolle ausgeübt. Mit Hilfe der Dispatcherleitung wird eine genaue Kontrolle über die Einhaltung der Fahrpläne organisiert, die planmäßige Zugfolge und die höhere Ausnutzung der Streckendurchlaßfähigkeit erreicht. Der Dispatcher ist für die Planerfüllung voll verantwortlich. Bei Abweichungen vom Fahrplan werden durch den Dispatcher sofort Maßnahmen festgelegt, die zur Verminderung von Unregelmäßigkeiten und zur Beseitigung der Zugverspätungen führen. Dies kann der Dispatcher z. B. durch die Herabsetzung der Aufenthaltszeiten der Güterzüge auf den Bahnhöfen, durch veränderte Dispositionen für das Überholen und Kreuzen der Züge und durch die Beschleunigung oder Veränderung der Rangierarbeiten erreichen. Für die Durchführung und Veränderung dieser Tätigkeiten kann er unmittelbare Anweisungen geben.

Die Einführung des Dispatcherdienstes steht im engsten Zusammenhang mit der Anwendung neuer Arbeitsmethoden, z. B. der Methode Sudnikow. Genosse Sudnikow ist Dispatcher des Minsker Eisenbahnamtes. Unter seiner Leitung hat sich die Arbeit des Amtes bedeutend verbessert. Der Inhalt dieser neuen Arbeitsmethode ist die strenge Planung der Zufahrt der Lokomotiven und Züge zu den Zugbildungsbahnhöfen. Diese Arbeitsmethode wird bereits von mehr als 2000 Dispatchern und Eisenbahnern im Betriebsdienst des Minsker Eisenbahnamtes angewandt.

Genosse Walter Ulbricht stellte auf dem 16. Plenum des ZK die Aufgabe, das Dispatcher-System im operativen Verkehrsdienst der Deutschen Reichsbahn einzuführen. Durch das Kollegium des Ministeriums für Eisenbahnwesen wurde festgelegt, im Reichsbahnamtsbezirk Erfurt mit der Einführung des Dispatcherdienstes zu beginnen und die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, um dann im beschleunigten Tempo im Gebiet der Reichsbahndirektion Halle, Magdeburg, den Hauptstrecken des Reichsbahndirektionsbezirkes Cottbus und dem Reichsbahnamtsbezirk Frankfurt (Oder) den Dispatcherdienst im Jahre 1954 einzuführen. Durch diese Entscheidung ist eine große Perspektive

für die Verbesserung der Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn festgelegt worden. Die Einführung des Dispatcherdienstes stellt nicht nur höhere Anforderungen an die leitenden Kommandokader der Eisenbahn, sondern erfordert die entschiedene Verbesserung der Arbeit aller Eisenbahner im operativen Betriebs- und Verkehrsdienst.

Diese großen Aufgaben können nicht dem Selbstlaß überlassen werden und auch nicht mit administrativen Mitteln gelöst werden, sondern dieses Programm der Hebung des Niveaus der Arbeit im Eisenbahnverkehrswesen auf eine höhere Ebene erfordert die tägliche politische Massenarbeit unter den Eisenbahnern.

Die Betriebsparteiorganisationen müssen an der Spitze des Kampfes für die Einführung des Dispatcherdienstes bei der Deutschen Reichsbahn stehen

Der Erfolg des Dispatcherdienstes hängt von der Arbeit der Betriebsparteiorganisationen bei der Deutschen Reichsbahn ab und von der Fähigkeit der Organe der Polit.-Verwaltung und ihrer Abteilungen, die Eisenbahner von der Notwendigkeit der raschen Einführung des Dispatcherdienstes zu überzeugen.

In enger Verbindung mit der Popularisierung des Dispatcherdienstes für einzelne Berufsgruppen der Eisenbahner, wie Rangierer, Fahrdienstleiter, Lokführer, Heizer, Zugführer, Zugschaffner, Zugabfertiger usw., ist die Entfaltung einer breiten Diskussion über die Bedeutung des Dispatcherdienstes und zur Zerschlagung der feindlichen Auffassungen und rückständigen Meinungen notwendig. Mit solchen feindlichen Auffassungen, wie: „Die Einführung des Dispatcherdienstes bedeutet Anarchie“, oder „das Dispatcher-System bedeutet nichts Neues“, oder „früher sind wir auch ohne Dispatcherdienst pünktlich gefahren“ sind in den Versammlungen, in den Produktionsberatungen, im Betriebsfunk, in der Presse und an den Wandzeitungen kritische Auseinandersetzungen zu führen.

Einige Beispiele zeigen uns mit aller Deutlichkeit, daß zuerst bei unseren Genossen Klarheit über den Dispatcherdienst geschaffen werden muß. In der ersten Gruppenversammlung der Betriebsparteiorganisation der Reichsbahndirektion Erfurt wurde zum Ausdruck gebracht: „Daß dispatchert wird, ist gut, denn dann fahren wir ja ohne Fahrplan“. Diese Diskussion zeigt, daß überhaupt keine Klarheit über die wichtigste Frage im Dispatcherdienst besteht, nämlich, daß die Einhaltung des Fahrplanes gerade im Dispatchersystem für jeden Eisenbahner Gesetz sein muß.

Vom Parteisekretär des Bahnhofs Gotha wird folgende Auffassung zum Dispatcherdienst vertreten: „Wenn nur die besten Eisenbahner Dispatcher werden, wie ist dann die Bezahlung geregelt? Derjenige, der jetzt eine höher bezahlte Funktion hat, wird ja dann geschädigt. — Wenn der Dispatcher die einheitliche Kommandogewalt durchsetzt, wird es zu vielen Auseinandersetzungen zwischen dem Dienstvorsteher und dem Dispatcher kommen.“ Der Vizepräsident der Reichsbahndirektion Erfurt, Genosse Prickler, sagte in einer Diskussion: „Die Einführung des Dispatcherdienstes ist steckengeblieben, weil die Eisenbahner die damit verbundenen Schwierigkeiten kennenlernen.“

Das sind nur einige der negativen und falschen Auffassungen, und sie zeigen uns, daß der ideologische Kampf gegen feindliche Argumente, gegen Rückständigkeit und Bequemlichkeit bei der Eisenbahn noch ungenügend ge-