

führt wird. Genosse Prickler spricht davon, daß die Einführung des Dispatcher-Systems steckengeblieben ist, wahrscheinlich hat er aber selbst, noch gar nicht richtig angefangen. Gerade von vielen leitenden Genossen und Kollegen der Eisenbahn wird eben noch nicht die große Bedeutung des Dispatcherdienstes erkannt. Diesen leitenden Funktionären ist noch nicht mit aller Deutlichkeit klar geworden, daß die Einführung des Dispatcherdienstes eine Umwälzung zu einer höheren Form der Arbeit, nämlich zur sozialistischen Betriebsführung, bedeutet und daß diese Aufgabe die tägliche verantwortungsbewußte Arbeit eines jeden Eisenbahners verlangt.

Die gegenwärtigen politischen und fachlichen Maßnahmen zur Einführung des Dispatcherdienstes in Erfurt, aber auch in den Reichsbahndirektionsbezirken Halle, Magdeburg usw., genügen nicht, sie sind zu eng begrenzt und haben nicht genügend die persönliche Verantwortung der Amtsvorstände und Dienstvorsteher für ihren Arbeitsbereich zum Inhalt.

Angefangen vom Ministerium für Eisenbahnwesen bis zu den Reichsbahndirektionen und Reichsbahnämtern müssen die Aufgaben für die planmäßige Einführung des Dispatcherdienstes hergestellt sein. Das erfordert, daß die Arbeit der Hauptverwaltungen und Abteilungen koordiniert und gemeinsame Beispiele der Einführung des Dispatcherdienstes örtlich für einzelne Bahnhöfe oder für ganze Reichsbahnamtsbezirke geschaffen werden. Um diese Beispiele zu schaffen, ist es zweckmäßig, gemischte Instrukteurbrigaden zu bilden, die sich aus Verwaltungsfunktionären und Genossen aus der Polit. Verwaltung oder den Polit. Abteilungen zusammensetzen.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen aber auch, daß eine ganze Reihe Genossen und parteilose Eisenbahner bereits begriffen hat, daß die Einführung des Dispatcherdienstes bei der Deutschen Reichsbahn einen großen Sprung nach vorn bedeutet. Der Zugrevisor, Genosse Lustermann — Personenbahnhof Erfurt —, erklärt: „Durch das Dispatchersystem werden die Wettbewerbe auf eine höhere Stufe gehoben. Alles kann viel konkreter und genauer gewertet werden.“

Und der Fahrdienstleiter Oschmann vom Bahnhof Gotha sagt:

„Mit dem Dispatcherdienst wird Ordnung in den Eisenbahndienst kommen. Es ist wirklich etwas Neues und Gutes.“

Es gibt eine große Anzahl dieser positiven Stellungnahmen, die die Bereitschaft der Eisenbahner zur Einführung des Dispatcherdienstes ausdrücken. Jedoch ist die konkrete Aussprache bisher in wenigen Dienststellen erfolgt und die ständige Hilfe für die Eisenbahner durch die Funktionäre im Eisenbahnwesen noch ungenügend organisiert.

Die Polit. Verwaltung und ihre Organe müssen in erster Linie die Arbeit der Betriebsparteiorganisationen verbessern, um zu erreichen, daß unsere Genossen Klarheit über die Notwendigkeit und Bedeutung der Einführung des Dispatcherdienstes haben und daß unsere Genossen die Perspektiven der Entwicklung im Eisenbahnwesen kennen. Hierzu ist notwendig:

1. In den Leitungen der Betriebsparteiorganisationen sind nach eingehendem Studium der Materialien des

Dispatcherdienstes konkrete Beschlüsse zur Qualifizierung der Genossen der Betriebsparteiorganisationen und zur Organisierung der Aussprachen mit allen Eisenbahnern zu fassen.

Von großer Wichtigkeit ist die Anleitung der Genossen in den Betriebsgewerkschaftsleitungen, damit die Kraft der gewerkschaftlichen Organisation bei der Einführung des Dispatcherdienstes voll entfaltet wird.

2. Die Polit. Abteilungen müssen die Betriebsparteiorganisationen ständig anleiten, ihnen helfen, neue Methoden der Arbeit zu entwickeln und gute Beispiele in der Arbeit der Betriebsparteiorganisationen zu verallgemeinern. Es ist Aufgabe der Polit. Abteilungen, die politische Führung bei der Einführung des Dispatcherdienstes fest in ihre Hand zu nehmen und den Betriebsparteiorganisationen bei der Zerschlagung der feindlichen Argumente durch die Ausarbeitung von Propaganda- und Agitationsmaterial zu helfen.

Im gesamten operativen Dienst der Eisenbahn muß eine breite Aussprache mit den Eisenbahnern herbeigeführt werden. Das Schwergewicht dieser Massenaussprache liegt nicht in den großen Versammlungen und allgemeinen Vorträgen über den Dispatcherdienst, sondern die wirkliche Aussprache, die zur Klärung der Fragen führt und die größere Erfolge zeigt, wird unmittelbar am Arbeitsplatz mit den Rangierbrigaden, mit dem Fahrdienstpersonal und in den Zugleitungen geführt.

3. Die Durchsetzung des Dispatcherdienstes bei der Deutschen Reichsbahn erfordert die aktive Hilfe der Bezirks- und Kreisleitungen der Partei. Die Beauftragten für Eisenbahn in den Bezirksleitungen müssen in ihrem Bezirk ständig die planmäßige Durchführung der Maßnahmen zur Einführung des Dispatcherdienstes kontrollieren und die regelmäßige Berichterstattung vor den Sekretariaten der Bezirksleitungen vorbereiten. Mit ihrer Hilfe muß den Polit. Abteilungen in den Direktionen und Ämtern die konkrete Anleitung bei der Organisierung der Massenaussprache mit den Eisenbahnern gegeben werden.

4. Die Polit. Verwaltung, ihre Organe und die Betriebsparteiorganisationen bei der Deutschen Reichsbahn müssen in Verbindung mit der Organisierung der Massenaussprache mit den Eisenbahnern des operativen Betriebs- und Verkehrsdienstes die ständige Kontrolle über die systematische Qualifizierung der erforderlichen Kader durchführen. Von großer Wichtigkeit ist die Qualifizierung der Kommandokader, d. h., die Auswahl und Schulung der Dispatcher im Ministerium, in den Direktionen und Ämtern und in den größeren Dienststellen. Die Schulung dieser leitenden Funktionäre erfolgt in vierwöchigen Internatslehrgängen. Gleichzeitig ist die Schulung der Eisenbahner in den einzelnen Dienstzweigen zu organisieren, z. B. der Lokführer, Weichenwärter usw.

Die Polit. Organe und die Betriebsparteiorganisationen müssen ständig kontrollieren, ob die Pläne zur Durchführung dieser Massenschulung der Eisenbahner im Dienstunterricht und in technischen Abendschulen verwirklicht werden.

5. Durch die beschleunigte Einführung des Dispatcherdienstes bei der Deutschen Reichsbahn ergeben sich besonders für die technisch-wissenschaftlichen Kader im Eisenbahnwesen neue betriebliche und technische Probleme. Auch hier müssen die Erfahrungen der deutschen Eisenbahnerdelegation in der Sowjetunion ausgewertet werden, um auch im Eisenbahnwesen der Deutschen Demokra-