

Zum Abschluß soll noch auf zwei Gesetzgebungsakte von ihrer allgemeinen gesellschaftlichen Bedeutung willen hingewiesen werden, Maßnahmen, die insofern miteinander in Beziehung stehen, als es sich bei beiden um die Förderung und Erziehung der Jugend handelt. Die eine ist die **Fünfte Anordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Teilnahme der Jugend am Aufbau der Deutschen Demokratischen Republik und die Förderung der Jugend in Schule und Beruf, bei Sport und Erholung** vom 4. Februar 1954 (GBl. S. 125). Das Jugendgesetz ist im Verlauf der vier Jahre seiner Existenz planmäßig mittels der in regelmäßigen Abständen dazu erlassenen Durchführungsanordnungen ausgebaut worden; die Regierung hat dafür Sorge getragen, dieses Gesetz nicht in Vergessenheit geraten zu lassen, sondern es ständig mit neuem Leben zu versehen. Die vorliegende Anordnung enthält die Zusammenstellung der auf der Grundlage des Gesetzes im Jahre 1954 durchzuführenden Maßnahmen, insbesondere der hierfür bereitzustellenden Mittel und der mit diesen Mitteln zu erreichenden Resultate auf dem Gebiet der Förderung der Initiative der Jugend, der Förderung der Berufsausbildung, der Verbesserung des Jugendgesundheitschutzes, der weiteren Entwicklung des Schulwesens und der Verbesserung der Freizeitgestaltung. Es ist wichtig, diese Anordnung in ihrem vollen Umfang zur Kenntnis zu nehmen und mit ihrem Inhalt die Lage der Jugendlichen in Westdeutschland zu vergleichen. Nur einige Zahlen seien hervorgehoben, die die Anregung zum weiteren Selbststudium geben sollen: im laufenden Jahre sind 194 000 Jugendliche in Lehrstellen zu vermitteln. Allein für die Durchführung des Unterrichts in Berufs- und Fachschulen werden 416,9 Millionen DM bereitgestellt. Für die Unterbringung von Kindern Werkstätiger in Kinderhorten und Kinderwochenheimen, die für die Realisierung der Gleichbe-

rechtigung der Frau so besonders wichtig ist, stehen im laufenden Jahre 166,6 Millionen DM zur Verfügung und weitere 114 Millionen DM für die Unterbringung von Jugendlichen und Kindern in Kinderheimen. Im laufenden Jahre werden acht neue Spezialhochschulen errichtet. Für die Durchführung der Schulspeisung stehen im gleichen Zeitraum 45,4 Millionen DM zur Verfügung, für die Durchführung von Ferienspielen und Schulwanderungen in den Sommerferien sowie die Teilnahme an Pionierlagern 39,6 Millionen DM.

Dies sind nur einige Stichproben aus dem umfassenden Komplex der Sorge unserer Arbeiter- und Bauernmacht für die Jugend. Die Anordnung enthält auch eine neue arbeitsrechtliche Vorschrift, insofern § 11 Abs. 3 bestimmt, daß Jugendlichen unter 18 Jahren und Jungfachtarbeitern während des ersten Jahres nach Lehrabschluß nur nach vorheriger Zustimmung durch die zuständige Abteilung des Rats des Kreises gekündigt werden darf.

Das andere bedeutsame Gesetz auf diesem Gebiet ist die **Verordnung zur Verbesserung der Arbeit der allgemeinbildenden Schulen** vom 4. März 1954 (GBl. S. 269), die mit ihren 68 Paragraphen zwölf Seiten des Gesetzblattes umfaßt. Auch hier ist es unmöglich, die Verordnung in wenigen Worten zu würdigen — es sei erlaubt, lediglich den überwältigenden Gesamteindruck des Studiums dieses Dokuments zusammenzufassen: noch nie in der deutschen Geschichte ist zum Besten der Jugend auch nur ein Bruchteil dessen getan worden, was unser Staat der Arbeiter und Bauern an Sorge, Arbeit und Geldmitteln für den Nachwuchs aufwendet. Und wir wollen nicht, daß dieser ungeheure Aufwand durch Atom- und Wasserstoffbomben zunichte gemacht wird, wir wollen, daß unsere Jugend in Glück und Frieden leben kann.

Die neuen Kammern und Senate für Verkehrssachen

Von GERDA GRUBE, Abteilungsleiter im Ministerium der Justiz

Der Ministerrat hat am 22. April 1954 die Verordnung über die Zuständigkeit der Gerichte in Verkehrssachen angenommen. Damit ist verwirklicht worden, was zur wirksamen Bekämpfung der Verbrechen im Bereich der Verkehrseinrichtungen, zur sachkundigen Entscheidung von Rechtsstreitigkeiten auf dem Gebiete des Verkehrswesens heute mehr denn je erforderlich geworden ist.

Die Notwendigkeit der Konzentrierung der Verkehrssachen an einigen wenigen Kreisgerichten ergibt sich weniger aus der räumlichen Weite des Verkehrs, die in der Deutschen Demokratischen Republik keine solche Rolle spielt. Vielmehr kommt es darauf an, eine einheitliche, von guter Sachkenntnis der Verkehrsverhältnisse getragene Rechtsprechung zu erreichen. Die Fragen des Verkehrs- und Transportwesens sind nach dem IV. Parteitag erneut bedeutsam geworden. Ein gutes Funktionieren der Verkehrsverhältnisse steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Befriedigung der Bedürfnisse des täglichen Lebens unserer Werktätigen. Das beginnt schon bei den örtlichen Verkehrsmitteln in größeren Städten oder der Verbindung der Randgebiete mit der Stadt. Walter Ulbricht erklärte hierzu auf dem IV. Parteitag:

„Wir lenken die Aufmerksamkeit der Reichsbahn besonders auf die weitere Verbesserung des Arbeiter-Berufsverkehrs. Es sind weitere Maßnahmen notwendig, um die Abstimmung der Fahrpläne mit den Arbeitszeiten, die Pünktlichkeit im Arbeiter-Berufsverkehr und im Fernverkehr zu erreichen und die Sauberkeit in den Zügen und auf den Bahnhöfen noch zu verbessern.“¹⁾

Ganz unmittelbar werden die persönlichen Lebensinteressen der Werktätigen auch in den Fragen der Verkehrsunfälle berührt. Es ist eine Tatsache, daß in den letzten Jahren namentlich in den Großstädten eine *

wesentliche Hebung der Verkehrsdisziplin bei allen Verkehrsteilnehmern erreicht wurde, was sich letzten Endes auch in der Abnahme der Verkehrsunfälle zeigt. Trotzdem fallen noch jährlich viele wertvolle Menschenleben Verkehrsunfällen zum Opfer und gehen dem Volkseigentum und auch dem persönlichen Eigentum erhebliche Sachwerte verloren.

Größer aber als die unmittelbare Beziehung der Bürger zu den Verkehrsverhältnissen und ebenso wichtig ist der mittelbare Zusammenhang zwischen der raschen Verbesserung der Lebenslage aller Bürger und den Verkehrs- und Transporteinrichtungen. Unermüdlich hat die Deutsche Reichsbahn als der gegenwärtige Hauptträger des Gütertransports ihre Leistungen gesteigert und ist damit den Anforderungen der Wirtschaft nachgekommen. Große Anstrengungen haben die Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn und des Kraftverkehrs besonders bei der Überwindung von jahreszeitlichen Schwierigkeiten gemacht.

Der Held der Arbeit Paul Heine vom Kreis Senftenberg gab in seinem Diskussionsbeitrag auf dem IV. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands ein Beispiel dafür, wie er als Eisenbahner mit seinem hohen persönlichen Verantwortungsbewußtsein Schwierigkeiten überwand, die durch das bürokratische Verhalten des Ministeriums für Eisenbahnenwesen eingetreten waren. Durch sein verantwortungsbewußtes Handeln ermöglichte er den Abtransport der aus Anlaß des IV. Parteitages von den Senftenberger Kumpeln geförderten Kohle. Er schloß seinen Diskussionsbeitrag mit den Worten:

„Durch die Anwendung neuer Arbeitsmethoden insbesondere unserer sowjetischen Freunde, durch den heroischen Einsatz unserer Eisenbahner wird es uns auch in diesem Jahre gelingen, unseren Plan, welcher unser Freund ist, nicht nur zu erfüllen, sondern überzuerfüllen. Wenn jeder einzelne verantwortungsbewußt ist, dann werden wir das Ziel erreichen.“

Und solche Beispiele gibt es viele.

¹⁾ W. Ulbricht, „Die gegenwärtige Lage und der Kampf um das neue Deutschland“, Dietz Verlag, Berlin 1954, S. 101.