



GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

1964

Berlin, den 6. Juni 1964

Teil II IVr.52

Tag	Inhalt	Seite
14.5.64	Beschluß über die Weiterentwicklung des Wagenladungsknotenverkehrs in der Deutschen Demokratischen Republik. — Auszug —	421
6. 5. 64	Beschluß des Plenums des Obersten Gerichts der Deutschen Demokratischen Republik über die Aufhebung der Richtlinie Nr. 12 — RP1 1/61 —	412
6. 5. 64	Beschluß des Plenums des Obersten Gerichts der Deutschen Demokratischen Republik über die Aufhebung der Richtlinie Nr. 13 — RP1 1/62 —	423
	Berichtigung	423

Beschluß über die Weiterentwicklung des Wagenladungsknotenverkehrs in der Deutschen Demokratischen Republik.

Vom 14. Mai 1964

— Auszug —

Entsprechend dem Beschluß des VI. Parteitagés der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands für den umfassenden Aufbau des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik ist die konzentrierte Ver- und Entladung von Gütern in bestimmten Knotenpunkten zu verwirklichen. Diesem Ziel dient die weitere Entwicklung und Durchsetzung des konzentrierten Güterumschlages bei der Ent- und Beladung von Güterwagen als neue Form der organisierten sozialistischen Gemeinschaftsarbeit.

Der Volkswirtschaftsplan 1964 stellt die Aufgabe, den Güterumschlag durch die Bildung von 50 neuen Wagenladungsknoten des öffentlichen Transportes in gemeinsamer Arbeit mit den zentralen Staats- und Wirtschaftsorganen und den Räten der Bezirke weiter zu konzentrieren und rationeller zu gestalten und den Mechanisierungsgrad der Be- und Entladerarbeiten auf 45% zu steigern.*

Zur Weiterentwicklung des Wagenladungsknotenverkehrs wird folgendes beschlossen:

2. Ausgehend von der Aufgabenstellung im Volkswirtschaftsplan 1964 ist die streckenweise Konzentration des Güterumschlages auf Wagenladungsknotenbahnhöfen zur Erhöhung der Arbeitsproduktivität, zur Senkung der Selbstkosten, zur Freistellung von Arbeitskräften, zur Erleichterung der schweren körperlichen Arbeit und zur Beschleunigung des Wagenumlaufes auf der Grundlage technisch-ökonomischer Untersuchungen bis 1970 abzuschließen. Dabei ist der Konzentration und der Mechanisierung des Güterumschlages in der Landwirtschaft besondere Bedeutung beizumessen und in Abstimmung mit der Einführung industrie-

mäßiger Produktionsmethoden bei den zwischenbetrieblichen Transporten der Landwirtschaft die verstärkte Bildung von Lade- und Transportgemeinschaften zu fördern.

3. Die Einführung der streckenweisen Konzentration von Wagenladungsknotenbahnhöfen soll vorerst dort erfolgen, wo besonders günstige Bedingungen gegeben sind, ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen erreicht wird und keine größeren Investitionen erforderlich sind.
4. a) Die Einführung des Knotenverkehrs ist in enger Wechselbeziehung zum Strukturwandel der Traktionsarten und der komplexen Oberbaumechanisierung der Deutschen Reichsbahn zu planen.
b) Die sich aus der Konzentration und Mechanisierung des Güterumschlages ergebenden Auswirkungen auf andere Wirtschaftszweige sind mittelbare Folgeinvestitionen. Die Standortbedingten Folgeinvestitionen sind zwischen dem Ministerium für Verkehrswesen und den zuständigen Planträgern abzustimmen und durch diese finanziell zu sichern.
c) Bei der Fahrzeugzuführung aus der Neuproduktion ist auf der Grundlage des Rationalisierungsprogramms die vorgesehene Einführung des Wagenladungsknotenverkehrs zu berücksichtigen.
5. Folgende Betriebe sind auf den Wagenladungsknotenbahnhöfen mit der erforderlichen materiell-technischen Basis einzusetzen:
 - a) auf Wagenladungsknotenbahnhöfen mit überwiegendem landwirtschaftlichen Einzuesbereich Transport- und Ladegemeinschaften mit dem Trägerbetrieb BHG bzw. LPG-Gemeinschaftsfteinrichtungen;
 - b) auf Wagenladungsknotenbahnhöfen mit spezialisierten Ladestellen und auf Spezialgutlithöfen für bestimmte Massengüter Betriebe des betreffenden Wirtschaftsbereiches, die hinicht-