

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

**Article — Digitized Version**

## Der Binnenverkehr in Mitteldeutschland: Von einem Korrespondenten

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1955) : Der Binnenverkehr in Mitteldeutschland: Von einem Korrespondenten, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 35, Iss. 5, pp. 284-288

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132088>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Der Binnenverkehr in Mitteldeutschland

Von einem Korrespondenten

Wie unterschiedlich sich der Binnenverkehr in Westdeutschland und in Mitteldeutschland in den vergangenen zehn Jahren entwickelt hat, ergibt sich bereits aus einer einzigen Ziffer: in Mitteldeutschland hat die Eisenbahn nach tonnenkilometrischer Leistung 88 % aller Transporte zu bewältigen. Das ist ein um ein Viertel höherer Prozentsatz als in Westdeutschland.

## DEMONTAGEN UND REPARATIONEN

Die Demontage von Eisenbahnanlagen begann unmittelbar nach der Beendigung der Kampfhandlungen und dauerte bis 1947 an. Auf Befehl und unter Aufsicht der sowjetischen Kommandanturen wurden 6000 km Gleise demontiert und 11 000 Weichen ausgebaut und in die Sowjetunion geschafft. Dieser Maßnahme fiel das dritte Gleis der dreigleisigen Strecken und das zweite Gleis aller mitteldeutschen Strecken mit Ausnahme der Strecken Marienborn—Magdeburg und Wittenberg—Halle—Erfurt zum Opfer. Demontiert wurden ferner die Oberleitungsanlagen der elektrisch betriebenen Strecken Magdeburg—Dessau—Leipzig—Weißenfels und Magdeburg—Halle—Saalfeld—Probstzella, auch die E-Loks und -Werkstatteinrichtungen wurden nach der Sowjetunion abtransportiert. Die modernsten Berliner S-Bahnwagen erhielt Warschau. Außerdem erstreckte sich die Demontage auf die Werke des Lokomotiv- und Waggonbaus. Im Lokbau wurden nur die Produktionsstätten für Schmalspurlokomotiven verschont; der Waggonbau wurde zu 80 % demontiert, die Zulieferwerke desgleichen in beträchtlichem Ausmaß. Der Demontageschaden allein an Gleisen und Weichen wird auf 1,7 Mrd. DM (Ost) geschätzt.

Die Besatzungsmacht begnügte sich nicht mit diesen Demontagen. Vielmehr zog sie den Verkehr auf diesem drastisch reduzierten Streckennetz auch noch jahrelang als Einnahmequelle heran. Der Reisezugverkehr zu verdoppelten Fahrpreisen und in überfüllten Zügen ergab beträchtliche Überschüsse, die auf das Reparationskonto überwiesen werden mußten. Als 1947/48 die Selbstkosten der Bahn beträchtlich anstiegen, wurden Massenentlassungen vorgenommen, um auf dem Wege dieser Kostensenkung die Gewinne und die Reparationszahlungen aus dem Eisenbahnverkehr zu sichern. Noch 1951 wurden allein aus dieser Quelle 350 Mill. DM (Ost) an die Sowjetunion abgeführt. Ähnlich wurde der Lokomotiv- und Waggonbau von der Sowjetunion in Anspruch genommen. Die Werke in Weimar, Gotha, Dessau und Ammendorf bei Halle wurden Sowjetaktiengesellschaften. Diese und die in Volkseigentum überführten „LOWA“-Betriebe wurden behelfsmäßig wieder ausgerüstet. Soweit die Kapazität aller dieser Werke zur Neuproduktion von Lokomotiven und Waggons ausreichte, wurden diese fast ausschließlich nach dem Osten geliefert. Erstmals 1951/53 erhielt Mitteldeutschland aus seiner Neuproduktion 300 schwere Waggons vom Typ SSS und 139 O-Wagen.

Die östlichen Länder erhielten demgegenüber mehrere tausend Güterwagen sowie Lokomotiven.

## SOWJETISCHE VERKEHRSBEDÜRFNISSE

Nur in der allerersten Nachkriegszeit diente die mitteldeutsche Eisenbahn der Sowjetunion überwiegend als Objekt der Ausschachtung und Ausbeutung. Diese Politik wurde bereits 1946 gebremst, als die Demontagen Ausmaße annahmen, die die strategischen und wirtschaftlichen Verkehrsbedürfnisse der Sowjetunion in Mitteldeutschland gefährdeten.

So erhielt die Strecke Frankfurt/Oder—Berlin bereits 1946 wieder ihr zweites Gleis. Um 1950 wurde von der Sowjetischen Militär-Administration die bevorzugte Instandhaltung der vier Hauptstrecken angeordnet, nämlich Frankfurt/Oder—Kottbus—Leipzig—Erfurt, Frankfurt/Oder—Berlin—Magdeburg, Sassnitz—Berlin—Bad Schandau und Warnemünde—Wittenberge—Magdeburg—Halle—Eisenach. Während der Blockade Westberlins wurde der Bau des zweiten Güteraußenrings begonnen und bereits 1951 zum Abschluß gebracht. Entlang der Oder und Neiße wurden die Strecken Angermünde—Freienwalde und Guben—Forst wieder aufgebaut. Durch die Stilllegung von Nebenbahnen freigewordene Gleise wurden zur Erneuerung der strategischen und Erzbahn Gutenfürst—Reichenbach—Zwickau—Chemnitz—Dresden verwendet. Die Uran-Strecke Aue—Johann-Georgenstadt (tschechische Grenze) wurde sogar viergleisig ausgebaut. Im Frühjahr 1953 ordnete die Sowjetische Kontroll-Kommission den Bau einer 350 km langen strategischen Bahn von Rostock direkt nach Halle an, im Herbst 1953 wurden für den Bau dieser Strecke von der Sowjetunion 50 000 t Schienen geliefert (1945/47 waren 750 000 t aus Mitteldeutschland abtransportiert worden).

Mit der Fertigstellung dieser strategischen Bahn werden drei der nunmehr sechs mitteldeutschen Hauptstrecken von der Oder bzw. der Ostseeküste in südwestlicher Richtung in den Raum Halle—Leipzig führen. Zur Verhütung von Verkehrsstockungen an diesen wichtigen Bahnknotenpunkten wurden 1953/54 auf einigen Anschlußstrecken wieder zweite Gleise montiert, und zwar von Halle nach Magdeburg, von Halle nach Eisleben, von Leipzig nach Bitterfeld und von Leipzig nach Groß-Korbetha, dem Bahnknotenpunkt an der zweigleisigen Strecke Halle—Erfurt. Schließlich wurde 1954 mit der Elektrifizierung der Strecke Halle—Köthen (Richtung Magdeburg) begonnen. — Während Mitteldeutschland früher durch 17 Haupt- und 21 Nebenstrecken mit Nord-, West- und Süddeutschland verbunden war, Strecken, die gegenwärtig in der Mehrzahl stillgelegt sind, führen die derzeitigen sechs Hauptstrecken sämtlich nach Osten, zur Oder bzw. zur Ostsee.

Ähnlich dem Streckenbau und dem -unterhalt diente und dient das rollende Material mit Vorrang den sowj-

etischen Bedürfnissen. Noch 1949 wurden über 50 % aller betriebsfähigen Lokomotiven und rund 35 % der Waggons für Militärtransporte, als Militärreserve und zum Abtransport von Reparationsgütern in Anspruch genommen. Mit dem Beginn des Fünfjahresplans (1951) wurden die übertriebenen Forderungen der sowjetischen Militärtransportstelle Woso nach Bereitstellungszügen um einiges zurückgeschraubt. Doch schon wenig später ordnete die Sowjetische Kontroll-Kommission erneut die Bildung einer Reserve von 7000 Güterwagen in Brest-Litowsk und von weiteren 1500 Güterwagen in Mitteldeutschland an. 1952 wurden noch immer 26 % der Gesamtleistung der Eisenbahn für Besatzungszwecke ausgeführt. Ende 1952 wurden wiederum 4000 Güterwagen als Reserve nach Kottbus und Frankfurt/Oder beordert; um diese Zeit befanden sich 300 Lokomotiven in ständiger Reserve der sowjetischen Militärtransportstelle Woso.

#### NOTBEHELF UND UBERLASTUNG

Die Wiederaufnahme eines geregelten Bahnverkehrs für die zivilen mitteldeutschen Bedürfnisse wurde durch die Kriegsschäden, die Demontageverluste, die Unmöglichkeit der Ersatzbeschaffung und die umfangreichen sowjetischen Transportansprüche ungemein erschwert. Nach 1945 mußten die bewährten Prinzipien der Solidität, der stillen Reserven und der Sicherheit aufgegeben werden. Widerstrebend mußte man lernen, nach östlicher Art zu improvisieren.

Die Gleise waren bereits in der Vorkriegs- und Kriegszeit überbeansprucht, aber nicht erneuert worden. Die Abnutzung verstärkte sich infolge der Eingleisigkeit nach 1945. Die Profile wurden mehr und mehr abgefahren. Es häuften sich die Schienenbrüche, zumal der Oberbau infolge der Braunkohlenfeuerung der Lokomotiven laufend an Elastizität einbüßt. Man half sich durch die Demontage weiterer Strecken. Von einer zweiten Demontagewelle wurden im Herbst 1947 zahlreiche Nebenbahnen vor allem in Mecklenburg betroffen. Ende 1951 wurden die restlichen 61 Kleinbahnen stillgelegt, so die Thüringerwaldbahn und ein großer Teil der Querverbindungen zu den Nordsüd-Hauptstrecken. Als 1952 endlich die Schienenproduktion der Maxhütte in Unterwellenborn anlief, erwies sich das hergestellte Material infolge unzureichender Druck- und Walzfestigkeit als II. Wahl. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen und Langsamfahrstrecken nahmen zu. Im August 1953 wurden 520 Langsamfahrstrecken gezählt. Die noch vorhandenen Weichen gelten zu 50 % als veraltet. Schließlich fehlen 400 Überholungs- und Kreuzungsstellen, der derzeitige Abstand beträgt bis zu 15 km. Aber: auf den wichtigen Strecken kann gefahren werden.

Von den fast 7000 Lokomotiven, die 1936 in Mitteldeutschland stationiert waren, sind 1948 nur noch 3000 betriebsfähig gewesen; sie waren zu 75 % veraltet. Sie fuhrten 1949 zur Hälfte in sowjetischer, zur Hälfte in deutscher Regie. Eine gewisse Milderung dieses Engpasses ergab sich nach der Instandsetzung von rund 1000 „Schadloks“ in den Jahren 1949/52. Die restlichen 3000 Schadloks waren eine wertvolle Materialreserve; sie wurden ausgeschlachtet, da Mangel an allem

herrschte, an Radreifen, Radsätzen, Feuerbüchsen, Dichtungsmaterial, an Siederöhren mit ihren Bestandteilen, an Bandagen für die Triebräder, an Zugstangen, Bremschläuchen und Stehbolzen, ja selbst an Glühbirnen. Diese Reserve war um so wichtiger, als die Importrohre aus der Sowjetunion und der Tschechoslowakei bis zu 75 % unbrauchbar sind und nicht einmal Schrauben, Bolzen und Nieten ausreichend angeliefert werden. Infolge laufender Reparaturen an den mit Braunkohle beheizten, überalterten und überbeanspruchten Lokomotiven verringert sich diese „Materialreserve“ zusehends.

Der Bestand Mitteldeutschlands an Reisezugwagen verringerte sich gegenüber 1936 von 17000 auf 5200. Die Wagen befanden sich nach 1945 in sehr schlechtem Zustand, wurden jedoch nach und nach überholt. Ende 1950 waren alle Reisezugwagen verglast, sie wurden im Winter auch wieder beheizt. Ab Juni 1950 wurden wieder 2. Klasse-Wagen eingesetzt. Durch die Instandsetzung von Schadwagen erhöhte sich der Waggonbestand bis Mitte 1951 auf 7200. Die Radreifen konnten allerdings nicht erneuert werden; besonders auf ausgefahrenen Strecken schlingern die Wagen recht heftig. Seit 1953 sind aus der Neuproduktion einige Doppelstockzüge für den Berufsverkehr im Gebiet um Halle und eine moderne D-Zug-Garnitur in Dienst gestellt worden. Die Überfüllung der Züge und die in den ersten Nachkriegsjahren üblichen großen Verspätungen sind seltener geworden; die Reisegeschwindigkeiten liegen dagegen immer noch erheblich unter dem westeuropäischen Durchschnitt.

Der mitteldeutsche Güterwagenbestand hatte sich gegenüber 1936 um 40 000 auf 106 000 verringert; von dieser Zahl waren 38 000 „Schadwagen“ (1948), die repariert oder ausgeschlachtet werden sollten. Zu Beginn des Fünfjahresplanes (1951) wurden weitere 17 000 Güterwagen, die 1945 oder früher in der Sowjetunion und anderen östlichen Ländern zurückgelassen worden waren, an die DDR zurückgegeben. Von diesen insgesamt 123 000 Güterwagen wurden 1954 vom Eisenbahnministerium der DDR 55 000 als international betriebsfähig bezeichnet, während 30 000 als nicht den „internationalen Maßstäben und Bestimmungen“ entsprechend gekennzeichnet waren. Weitere 34 000 wurden als „verkehrsgefährdend“ geführt, waren aber trotzdem im Verkehr; die restlichen 4 000 sind zur Ausschlichtung bestimmte Schadwagen. Das Durchschnittsalter beträgt 28 Jahre. Die geschlossenen Güterwagen sind mit etwa 25 % knapp, die offenen Güterwagen mit über 70 % ausreichend vorhanden; ein besonderer Engpaß sind die Kesselwagen (2 000 Stück), die Schwerlast- und die sonstigen Spezialwaggons. Infolge Mangels an Lagermetall und hochwertigen Schmierölen und Fetten aller Art ist die Betriebssicherheit der reparierten Schadwaggons gering.

#### ANSTEIGENDE VERKEHRSLEISTUNG

Trotz aller Unzulänglichkeit ist eine beträchtliche Steigerung der Verkehrsleistung der mitteldeutschen Eisenbahn zu verzeichnen. In diesem Jahr soll die Vorkriegsleistung — in Tonnenkilometern — um 10 % übertroffen werden.

## Güterverkehr der mitteldeutschen Eisenbahn

Jahr	beförderte Güter (Mill. t)	Verkehrststg. (Mrd. tkm)
1938	150	23
1947	73	9
1950	127	15
1953	160	19
1955 (Soll)	220	25

Diese beträchtliche Steigerung der Verkehrsleistung war angesichts der Gleisdemontagen und des stark reduzierten Lok- und Waggonbestandes nur dadurch möglich, daß die Bahn das rollende Material bis zum äußersten beanspruchte.

Bereits 1949 wurde die Durchschnittsbeladung der Güterwagen um 6,6 % erhöht. 1950 ging man dazu über, den Ausfall überalterter Güterzuglokomotiven durch die Erhöhung der Tagesleistungen der noch betriebsfähigen Loks auf 250 km auszugleichen. Aus dieser Verlegenheitsmaßnahme wurde bald die 250 km-„Bewegung“ und 1951 — unter Verdoppelung des Tagessolls — die 500 km-„Bewegung“. In der Sowjetunion hatte man 1950 begonnen, die Forderung nach einem Maximum an Kilometern mit der Forderung nach einem Maximum an Tonnen zu koppeln und als Aktivistenorm die Tagesleistung von 500 000 tkm zu propagieren. Wenig später bildeten sich auch im Lokomotivpersonal der mitteldeutschen Eisenbahn „500 000er-Brigaden“; sie strebten an, täglich 1 000 t Last 500 km weit zu fahren. Auch diese Norm sollte überboten werden. Am 20. 5. 1951 fuhr eine Lokbrigade des Bw. Weißenfels als Tagesrekord 1,042 Mill. Lokleistungstonnenkilometer. Zwar ergaben sich Schwierigkeiten mit den Fahrplänen, und vor allem erhöhte sich die Reparaturanfälligkeit der strapazierten Lokomotiven. Dennoch wurden die „Schwerlastzüge“ mit 1 500-2 500 t Nutzlast je Lokomotive zur ständigen Einrichtung; im April 1951 wurden in Mitteldeutschland täglich 350 Schwerlastzüge abgefertigt, am Ende jenes Jahres bereits 600.

Auch die verladende Wirtschaft mußte zur Leistungssteigerung der Eisenbahn beitragen. Man propagierte die Verkürzung der Umlaufzeit der Güterwagen zwischen zwei Beladungen; Ablader und Empfänger wurden angehalten, die Be- und Entladung zu beschleunigen. 1950 wurde bereits die gute Umlaufzeit von durchschnittlich 3,86 Tagen erreicht. Ab 1950 wurde zunehmend auch nachts und an Sonn- und Feiertagen be- und entladen. 1951 ergab sich eine durchschnittliche Umlaufzeit von 3,65 Tagen. In diesem Jahr soll — trotz einer geringen Erhöhung der mittleren Versandweite — eine durchschnittliche Umlaufzeit von 3,0 Tagen erreicht werden.

Die Verringerung der Umlaufzeit wurde durch die Propagierung der „konzentrierten“ Verladung (Abfertigung geschlossener Züge) sehr gefördert. Allein von Februar bis Juli 1951 ist die Abfuhr in geschlossenen Zügen bei den Massengütern von 43,3 % auf 58,7 % gesteigert worden. Kohle wurde in einem Bezirk zu 65 % „konzentriert“ verladen; angestrebt werden bei der Kohle 87,7 %.

Der Gestellung von Einzelwaggons wird demgegenüber weniger Beachtung geschenkt. Zu Beginn des Fünfjahresplans wurde in einer östlichen offizösen

Schrift gegen die „frühere Einstellung“ polemisiert, „die Reichsbahn müsse alle persönlichen Wünsche der einzelnen Verloader berücksichtigen“. Da die Einzelbehandlung der Wagen im Eisenbahnbetrieb einen „unnötigen“ Verbrauch an Personal, Kohlen und Verwaltungskosten verursache und sich auf die Transportdauer auswirke, sei sie „unwirtschaftlich“. Die häufigen und lebhaften Klagen der mitteldeutschen Ablader betreffen denn auch vor allem diesen Zweig des Güterverkehrs, den ständigen Mangel an geschlossenen Waggons, die verspätete Bereitstellung der Waggons, die ständigen Verspätungen im Güterzugfahrplan und den Wegfall der Eilgüterzüge.

Der Personenverkehr hat in den vergangenen zehn Jahren in Mitteldeutschland hinter dem Güterverkehr zurückstehen müssen. Zwar vollzieht sich der Berufsverkehr in den Großstädten und Industriebezirken und der Reiseverkehr der Staats- und Wirtschaftsfunktionäre in D-Zügen und Eiltriebwagen zwischen Ost-Berlin und den Bezirkshauptstädten seit 1953 annähernd normal. Auch werden im Bedarfsfall — zu den Festtagen, zur Leipziger Messe, bei FDJ-Treffen und für die FDGB-Urlaubsreisen — Sonderzüge in größerer Zahl eingesetzt. Im übrigen ist die Zahl der Reisezüge jedoch unzureichend und die Reisegeschwindigkeit gering. Die Bahnhöfe sind — trotz mancher neuen Fassade — arg vernachlässigt; die Mitropagaststätten und die nicht sehr zahlreichen Speisewagen wurden sogar in der Ostpresse wiederholt und sehr scharf kritisiert.

### SOWJETISIERUNG DER „REICHSBAHN“

Die Eisenbahn in der DDR wird auch heute noch als „Deutsche Reichsbahn“ bezeichnet. Diese Äußerlichkeit darf keinesfalls darüber hinwegtäuschen, daß die Veränderungen der letzten zehn Jahre zu einer recht weitgehenden Sowjetisierung des mitteldeutschen Eisenbahnwesens geführt haben.

Das gilt nicht nur im Hinblick auf die unverändert starke Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die sowjetische Verwaltung und Armee, die Verlagerung des Hauptverkehrs nach Nordosten und Osten und die östlichen Praktiken, zu improvisieren und aus Mensch und Material das Äußerste an Leistung herauszuholen. Von einer Sowjetisierung der mitteldeutschen Eisenbahn kann und muß darüber hinaus vor allem deshalb gesprochen werden, weil die Leistungs- und Betriebsmethoden weitestgehend an die in der Sowjetunion übliche Praxis angepaßt wurden. Die politisch bestimmte Personalpolitik, das Normenwesen, die Bemühungen um eine „wirtschaftliche Rechnungsführung“ und die „sozialistischen“ Wettbewerbe zur Leistungssteigerung sind ebenso Bestandteile der Sowjetisierung wie die Einführung „fortschrittlicher“ Güterzugfahrpläne, nach denen 50 % der Züge gemäß Tagesfahrplänen — sogenannten Bedarfsplänen — gefahren werden, oder die bereits 1951 erfolgte Änderung des Gütertarifs entsprechend den Berechnungsprinzipien der Sowjetunion.

### GEWERBLICHER KRAFTVERKEHR

Der mitteldeutsche Kraftverkehr stützt sich auf ein dichtes Netz von Chausseen, auf zahlreiche Fern-

verkehrsstraßen und auf acht Autobahnstrecken. Dieses einst sehr leistungsfähige Straßennetz war in der Endphase des zweiten Weltkrieges durch über 1 800 Brückensprengungen in beträchtlichem Ausmaß unbenutzbar gemacht worden. Eine erste Hilfe war die Errichtung von Pionierbrücken. Der Ersatz dieser provisorischen Bauwerke durch vollwertige Brücken wurde bereits 1945 in Angriff genommen, zog sich jedoch überall dort in die Länge, wo große Trägerprofile und Verbindungsmittel in größerer Menge benötigt wurden. Immerhin gelang es bis 1950, annähernd 1 000 Brücken, vor allem kleinere, auszubessern; oft wurden die aus dem Wasser geborgenen Träger wiederverwendet. Im Fünfjahresplan wurden 167 Mill. DM (Ost) für den Bau bzw. die Instandsetzung von 500 weiteren Brücken bereitgestellt. Weiter sollen in dem jetzt zu Ende gehenden Jahrfünft 600 km neue Straßen fertiggestellt werden; Schwerpunkte des Straßenbaus sind die neuen Industriekombinate. Auch zur Wiederinstandsetzung und Instandhaltung der alten Straßen wurden nennenswerte Beträge eingeplant. Da die DDR jedoch über eine Produktion an bituminösen Bindemitteln auf Steinkohlenteerbasis nicht verfügt und sich mit Erzeugnissen aus Braunkohle oder Kleinpflaster behelfen muß, hat der mitteldeutsche Straßenbau Mühe, das Straßennetz auch nur vor dem weiteren Verfall zu bewahren.

Anfang April dieses Jahres wurde die Instandhaltung der mitteldeutschen Fernverkehrsstraßen durch die Erhöhung der Benutzungsgebühren für westdeutsche und Westberliner Kraftfahrzeuge auf 200 % (Motorräder), 300 % (Personenwagen), 400 % (Omnibusse) und 1100 % (Lastwagen) in den Vordergrund des allgemeinen Interesses gerückt. Würde diese Gebührenerhöhung beibehalten, so würden die östlichen Einnahmen aus dem Kraftverkehrstransit zwischen der Bundesrepublik und Westberlin bei gleichbleibender Verkehrsdichte von 5,4 Mill. DM (West) im Jahre 1954 auf jährlich über 50 Mill. DM (West) ansteigen.

Die Höhe der neuen Gebühren hat die Westberliner Presse veranlaßt, von einem „Wegelagererzoll“ zu schreiben; in der Tat handelt es sich um eine politische Pression des Ostens mit dem Ziel, zu Verhandlungen zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der entsprechenden Ostberliner Behörde und damit zu einem ersten „Gesamtdeutschen Gespräch“ auf „Ministerebene“ zu gelangen.

Neben dieser politischen gibt es auch eine wirtschaftliche Seite der Straßengebühren. Die Autobahnen von Berlin nach Töpen/Juchhöh (Bayern), nach Wartha (Hessen) und Marienborn (Hannover) und die Fernverkehrsstraße nach Lauenburg (Hamburg) werden überwiegend von westdeutschen Fahrzeugen benutzt. Der Verkehr ist besonders auf der Autobahn Berlin—Hannover recht lebhaft und die Instandsetzung der Straßen daher wichtig. Von östlicher Seite wird auch an den Straßen gearbeitet; an einzelnen Stellen werden die Betonplatten der Autobahnen erneuert, streckenweise werden die Fugen zwischen den Betonplatten asphaltiert, seit Jahren wird schließlich am Wiederaufbau der Elbebrücke der Autobahn Berlin—Hannover gearbeitet.

Noch wesentlich ungünstiger verhält es sich mit der Anzahl und dem Zustand der Kraftfahrzeuge. Für 1953 wurde der Bestand auf 65 000 Lastkraftwagen mit 100 000 t Nutzlastfähigkeit, 8 000 Zugmaschinen und 30 000 Anhänger (mit 70 000 t) geschätzt. Fast 90 % der Lastkraftwagen gehörten der Größenklasse bis 3 t an, während Lastkraftwagen und Anhänger mit über 5 t kaum vorhanden waren. Das Durchschnittsalter der Lastkraftwagen betrug 20 Jahre. Ihre Instandhaltung ist infolge des Alters und der Abnutzung besonders wichtig, bereitet jedoch infolge der Vielzahl der Typen und des Mangels an Reparaturmaterial, Ersatz- und Zubehöerteilen große Schwierigkeiten. Die Versor-

gungslage in Reifen und Kraftstoffen hat sich dagegen gebessert.

Der Neubau von Lastkraftwagen hält sich in engen Grenzen. Zwar wurde der Betrieb in den Horch-, Phänomen- und Framowerken trotz Demontage wieder aufgenommen. Doch belief sich der Zugang an neuen Fahrzeugen (1, 1½ und 3 t) noch 1954 auf nur wenige hundert Stück.

#### Produktion von Kraftstoffen und Reifen

Position	1950	1955 (Soll)
Dieselmotorkraftstoff	400 000 t	475 000 t
Benzin	445 000 t	780 000 t
Synthetischer Kautschuk	38 000 t	60 000 t
Kraftfahrzeugdecken	450 000 Stck.	900 000 Stck.

Trotz der geringen Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugparks stellten die Planungsbehörden dem Kraftverkehrsgewerbe wachsende Transportaufgaben. 1946 wurden 27 Mill. t transportiert, davon zwei Drittel im Ortsverkehr. 1950 wurden bereits 36 Mill. t und 0,76 Mrd. tkm geschafft. Das Soll für 1955 beträgt 53 Mill. t und 1,15 Mrd. tkm. Die Leistungssteigerung ist vor allem auf dem Wege der Abkürzung der Be- und Entladezeiten und der Wartezeiten erreicht worden; diese Stillstandszeiten beliefen sich 1950 noch auf zwei Drittel der Arbeitszeit.

Die systematische Begrenzung des gewerblichen Kraftverkehrs auf den Zubringer- und Nahverkehr ist nicht nur eine Folge des Mangels an Lastkraftwagen-Transportraum; sie entspricht auch der Tatsache, daß sich die Kraftfahrzeuge nach wie vor in der Mehrzahl in Privatbesitz befinden und ihre Verwendung schon deshalb nur insoweit erfolgt, als dies unumgänglich notwendig ist. Schließlich gibt es auch in der Sowjetunion mangels geeigneter Straßen und mangels ausreichender Kraftfahrzeug-Tonnage keinen entwickelten Güterkraftverkehr. Daß ein derartiger Zustand in einer industriell hochentwickelten Volkswirtschaft ein ernster Mangel ist, wird durch die regelmäßig wiederholte Forderung der mitteldeutschen Ablader nach einem planmäßigen Lastkraft-Linienverkehr unterstrichen; noch beweiskräftiger dürfte die Praxis der volkseigenen Herstellerbetriebe sein, in den häufigen Fällen dringlicher Transporte werkseigene Lastkraftwagen und sogar Personenkraftwagen auch über weite Strecken ohne Rücksicht auf die Kosten einzusetzen.

#### BINNENSCHIFFFAHRT

Der Mittellandkanal, Saale und Elbe, Spree und Havel, die märkischen und die mecklenburgischen Kanäle und Seen und die Oder bilden ein verzweigtes Netz von Binnenschiffahrtswegen, dessen Leistungsfähigkeit allerdings begrenzt ist. Die Ströme führen im Sommer wenig Wasser, und die Kanäle wurden — z. T. in früheren Jahrhunderten — für kleine Schiffe gebaut. Deshalb waren in den dreißiger Jahren verschiedene Wasserbauprojekte in Angriff genommen worden, so der Bau einer Elbe-Staustufe in Magdeburg, eine Kanalbrücke über die Elbe in Verlängerung des Mittellandkanals, ein Stichkanal nach Leipzig u. a. Nach 1945 hat man sich in der DDR recht eingehend mit diesen Projekten beschäftigt und sie sogar in der Öffentlichkeit erörtert. Auf den Baustellen ist jedoch

so gut wie gar nichts geschehen. Allein zur Umgehung Westberlins wurde 1951/52 ein 35 km langer Kanal für 750 t-Kähne von Paretz an der Unterhavel nach Niederneuendorf an der Oberhavel gebaut; der Kanal führt durch das 22 m tiefe Teufelsmoor; ständige Dammbüche bereiten den Wasserstraßenbehörden große Sorgen und verursachen ungewöhnlich hohe Unterhaltungskosten. Im übrigen beschränkten sich die Wasserbaumaßnahmen in den letzten zehn Jahren auf die notdürftige Instandhaltung der alten Schifffahrtswege. Ähnlich wurde mit den Hafen- und Umschlagseinrichtungen verfahren.

Die Binnenschifffahrt wird auf den Flüssen, Seen und Kanälen mit den Fahrzeugen betrieben, die bei Kriegsende in Mitteldeutschland vorhanden waren. 40 Schlepper und 600 Kähne mit rund 500 000 t Tragfähigkeit wurden 1945 von der sowjetischen Verwaltung requiriert und in der Sowjetaktiengesellschaft „Oderschifffahrt“ zusammengefaßt. Weitere 70 Schlepper und 1 000 Kähne mit rund 400 000 t wurden 1947 von der Besatzungsmacht der sowjetzonalen „Generaldirektion Schifffahrt“ übergeben; diese übernahm in eigene Regie die Fahrzeuge der ehemaligen „Transportflotte Speer“ und alle Schiffe, deren Eigentümer sich „nicht gemeldet“ hatten; die Bereederung wurde 1949 der volkseigenen „Deutschen Schifffahrts- und Umschlag-Betriebszentrale“ (DSU) übertragen; diese wurde 1952 wegen ihrer Überbürokratisierung in vier selbständige Betriebe aufgegliedert. Die von der „Generaldirektion Schifffahrt“ nicht in eigene Regie übernommenen Fahrzeuge — etwa 250 000 t — wurden den Privateigentümern zurückgegeben; diese wurden durch Verträge in die staatliche Transportplanung und -abwicklung einbezogen; sie erhalten eine Garantievergütung je Tag und ein zusätzliches Entgelt nach tkm.

Bis 1951 wurden 14 Schlepper mit 14 000 PS, zehn Selbstfahrer und 43 Kähne mit 100 000 t, die gegen Kriegsende versenkt worden waren, wieder gehoben und instandgesetzt. Wegen des Stahlmangels gestalteten sich die Reparaturen schwierig; aus dem gleichen Grunde unterblieben Neubauten fast völlig. Infolge Überalterung fallen jährlich 5 % an Schleppkraft und Tonnage aus. Besonders knapp sind selbstfahrende Einheiten.

Die Leistungen der mitteldeutschen Binnenflotte halten sich in bescheidenen Grenzen. 1950 wurden 8,6 Mill. t Güter befördert und 1,5 Mrd. tkm geleistet. Für dieses Jahr sind als Soll 14,5 Mill. t und 2,5 Mrd. tkm geplant; das sind etwa 75 % der Vorkriegszeit. Die Leistungssteigerung basiert auf der Einschränkung der Leerraumbewegung, der schärferen Kontrolle der Be- und Entladezeiten und der damit erreichten Verkürzung der Umlaufzeiten.

Trotz der ständigen Überlastung der Eisenbahn war die mitteldeutsche Binnenschifffahrt in den letzten Jahren nie voll beschäftigt. Die Ablader bevorzugen auch beim Versand von Massengütern den Schienenweg, da die Umschlagseinrichtungen und Lagerungsmöglichkeiten der Binnenhäfen unzulänglich sind. Hinzu kommt, daß die Waggongestellung in den Binnenhäfen seitens der Eisenbahn unpünktlich erfolgt und die Transportdauer im gebrochenen Verkehr daher unverhältnismäßig lang ist.

Diesem Dilemma suchten die Verkehrsplaner der DDR bei Beginn des Fünfjahresplans durch Vorschriften zu begegnen. Sie forderten die Benutzung des Wasserweges bei allen Massengütern — Kohle, Baustoffe, Getreide, Hackfrüchte, Nutz- und Brennholz, Trümmergut, Kies — für alle Transporte zwischen zwei Orten an Wasserstraßen, für alle Transporte zwischen einem Ort an einer Wasserstraße und einem Ort im Umkreis von 30—50 km vom nächstgelegenen Umschlagsplatz, und für alle Transporte zwischen zwei Orten im Umkreis von 30—50 km von den nächstgelegenen Umschlagplätzen, wenn diese mindestens 100 km voneinander entfernt sind. Diese wohlgedachten Forderungen waren allerdings wirkungslos.

1953 versuchte man daher, den Anreiz zur Inanspruchnahme der Binnenschiffe durch einen neuen Gütertarif zu erhöhen. Es wurde eine von den Schwankungen der Wasserstände unabhängige Frachtbasis geschaffen und der Binnenschifffahrt auferlegt, das Risiko des Niedrigwassers selbst zu tragen. Auch wurden die Umschlagsnebenkosten in den Tarif einbezogen; die Ein- und Ausladekosten, die Schiffsüberliegegelder, die Pegelkosten sowie die Zuschläge bei Eilschleppzügen und Motorschiffen werden nur noch bei Frachten ab 50 t berechnet. Vor allem aber wurden die Frachten auf 95 % des Eisenbahngütertarifs festgelegt und damit zu diesem in ein festes Verhältnis gebracht; dieser fünfprozentige Vorteil wird auch im Durchfrachtverkehr mit einem Bahnvor- oder -nachlauf gewährt. Eine weitere Maßnahme von praktischer Bedeutung war schließlich die Einrichtung von Eilschlepplinien von Dresden nach Frankfurt/Oder (im Anschluß an die „Erbahn“ Westsachsen—Dresden), von Dresden nach Schwerin, von Halle nach Schwerin und innerhalb des mecklenburgischen Kanalnetzes.

#### PLANUNGSFEHLER

Die Eisenbahn, der Kraftverkehr und die Binnenschifffahrt Mitteldeutschlands haben die beträchtlich angewachsenen Transportaufgaben im Massengüterverkehr nur unter großen Schwierigkeiten bewältigt, während im Stückgüterverkehr von einem Versagen der Verkehrsträger gesprochen werden muß. Angesichts der Substanzverluste in der Kriegs- und Nachkriegszeit ist das nicht weiter verwunderlich. Eine weitere Ursache dieses Versagens ist ein Planungsfehler des DDR-Ministerrates: während man für das Jahrfünft 1951/55 eine Steigerung der Industrieproduktion um 92,3 % anstrebt, glaubt man, was insoweit noch richtig sein mag, im Verkehr mit einer Steigerung von 68 % auskommen zu können, da die Produktion hochwertiger Güter schneller als die der voluminösen Massengüter zunehmen würde. Man übersah dabei jedoch, daß der Transport hochwertiger Industriegüter einen verfeinerten Transportapparat erfordert; die hierfür erforderlichen Investitionen wurden jedoch nicht bereitgestellt. Zum anderen wirkten sich die Sowjetisierung der Eisenbahn, die Beschränkung des vorwiegend privaten Kraftverkehrs und die Vernachlässigung der Binnenschifffahrt äußerst nachteilig auf die Bereitschaft der Verkehrsträger aus, den individuellen Bedürfnissen der Ablader durch hochqualifizierte Verkehrsleistungen entgegenzukommen.