



Lage in der Kohlenindustrie

22. Dezember 1956

Information Nr. 392/56 – Betrifft: Bericht über die Lage in der Braunkohlen- und Steinkohlenindustrie der DDR und die Versorgung der Volkseigenen Industrie, örtlichen Wirtschaft und Bevölkerung der DDR mit Kohle

Quelle

BStU, MfS, AS 86/59, Bl. 236–295 (31. Expl.).

Serie

Informationen.

Verteiler

Stoph, Grotewohl, Ulbricht, Matern, Schirdewan, Ebert, Oelßner, Rau, Leuschner, Warnke, Mückenberger, Neumann, Honecker, Wandel, Ziller, Hager, Norden, KGB Berlin-Karlshorst (»Freund«) – MfS: Wollweber, Mielke, Last, Markus Wolf, Walter, Beater, SED-KL im MfS, Abt. Agitation, HA III, Abt. VI, HA IX, HA XIII, Ablage, HA III (Fochtman).

Bemerkungen

Adressat »HA III (Fochtman)« nachträglich hinzugefügt. – Vor dem Anhang ist ein Anschreiben des stellvertretenden Leiters der Abteilung Information, Filin, an das Büro der Leitung des MfS, Fotostelle, vom 22.12.1956 abgeheftet (Bl. 260): Unter der Betreffzeile »Anfertigung von Fotokopien« heißt es: »Es wird darum gebeten, von den im Anhang befindlichen 28 Blatt je 6 Fotokopien anzufertigen.«

Anlage

Fotodokumentation ([Faksimiles](#)) über den Zustand der Gleis- und Werkanlagen im BKW Nachterstedt.

Verweis

Information [355/56](#).

Der Bericht enthält Material bis November 1956 – gegliedert nach folgenden Hauptfragen:

- I. Planaufgaben und Erfüllungsstand in der Braunkohlenindustrie
- II. Ursachen der Nichterfüllung
- III. Planaufgaben und Erfüllungsstand in der Steinkohlenindustrie
- IV. Schwierigkeiten in der Planerfüllung
- V. Situation der Kohleversorgung in der DDR

Zu diesen genannten Problemen wurde im Einzelnen bekannt:

I. Planaufgaben und Erfüllungsstand in der Braunkohlenindustrie

1. Planaufgaben

Durch den Volkswirtschaftsplan für das Jahr 1956 wurde der Braunkohlenindustrie die Aufgabe gestellt, im Rahmen der Bruttoproduktion folgende Mengeneinheiten zu fördern und zu produzieren:

- Rohbraunkohle: 213,0 Mio. t
- Braunkohlenbriketts und Späne: 52,5 Mio. t

Das Aufkommen an Rohbraunkohle und deren Folgeprodukte setzt sich in der DDR fast ausschließlich aus eigener Förderung und Produktion zusammen. Prozentual gliedert sich die Plansumme in der Verteilung auf die einzelnen Kontingenträger laut Volkswirtschaftsplan wie folgt:

Bei Rohbraunkohle

- Ministerium für Kohle und Energie: 76,2 %
- Ministerium für Chemische Industrie: 9,6 %
- Örtliche Wirtschaft: 4,9 %

Bei Braunkohlenbriketts:

- Ministerium für Kohle und Energie: 36,7 %
- Bevölkerung: 15,6 %
- Export: 10,3 %
- Örtliche Wirtschaft: 9,2 %
- Ministerium für Verkehrswesen: 8,5 %

Vorliegende Berichte lassen jedoch erkennen, dass diese Mengeneinheiten bzw. Plansummen nicht realisiert werden können.

2. Der Erfüllungsstand

In welchem Maße das Gesamtaufkommen bereits in der Zeit vom I. bis III. Quartal 1956 untererfüllt wurde, zeigt folgende Übersicht bei den Planpositionen Rohbraunkohle und Braunkohlenbriketts. Das Gesamtaufkommen an Rohbraunkohle betrug 96,7 %, was eine Untererfüllung von 5 292,6 t bedeutet. Das Gesamtaufkommen an Braunkohlenbriketts in der Zeit vom I. bis III. Quartal 1956 betrug 98,0 % sind gleich 793 500 t Untererfüllung.

Die drei Reviere Borna, Halle und Senftenberg hatten dabei folgende Mengen – für den Zeitraum von Januar 1956 bis November 1956 angegeben – aufzubringen:

An Rohbraunkohle

- Borna: 41 704,5 t, erfüllt wurden 40 175,3 t
- Halle: 72 401,7 t, erfüllt wurden 69 971,7 t
- Senftenberg: 60 132,2 t, erfüllt wurden 58 494,5 t
- Insgesamt: 174 238,4 t, erfüllt wurden 168 641,5 t = 96,8 %

An Braunkohlenbriketts

- Borna: 13 614,56 t, erfüllt wurden 13 425,72 t
- Halle: 10 394,13 t, erfüllt wurden 10 050,48 t
- Senftenberg: 15 287,50 t, erfüllt wurden 15 208,55 t
- Insgesamt: 39 296,19 t, erfüllt wurden 38 684,75 t = 98,4 %

Die zu bewegendende Gesamtmenge an Abraum für den Zeitraum Januar bis November 1956 betrug für die Reviere (in 1 000 m³)

- Borna: 103 960,0, erfüllt wurden 90 325,8
- Halle: 93 706,7, erfüllt wurden 83 276,1
- Senftenberg: 214 512,0, erfüllt wurden 202 012,7
- Insgesamt: 412 178,7, erfüllt wurden 375 614,6 = 91,1 %

Ein Vergleich der Planzahlen mit den Ergebnissen der Produktion beweist, dass es nicht gelungen ist – trotz gesteigerter Produktion im Jahre 1956 – den Volkswirtschaftsplan zu erfüllen. So wurde z. B. der Halbjahrplan 1956 bei Abraum nur mit 92,6 % erfüllt, was einen Rückstand von 14 771 800 cbm bedeutete. Am Ende des III. Quartals betrug diese Fehlmenge bereits 26 928 800 cbm. In den Monaten Oktober bis November hat sich diese Fehlmenge erneut um 9 635 300 cbm erhöht, sodass sie Ende November 1956 bereits 36 564 100 cbm ergab.

In der Rohkohlenförderung belief sich der Verlust am Ende des 1. Halbjahrplanes auf 2 137 300 t Rohkohle. Am Ende des III. Quartals 1956 betrug dieser Verlust 4 504 300 t. Da auch dieser Verlust in den Monaten Oktober bis November um weitere 1 092 600 t anstieg, war Ende November 1956 bereits eine Verlustmenge von 5 596 900 t Rohkohle vorhanden.

Die Briketterzeugung hatte im 1. Halbjahr einen Verlust von 424 000 t und bis Ende des III. Quartals von 604 190 t Braunkohlenbriketts. Auch diese Verlustmenge erhöhte sich im Oktober bis November um 7 250 t. Daraus ergibt sich eine Gesamtverlustmenge Ende November 1956 von 611 440 t Briketts. Obwohl u. a. durch Sonderschichten versucht wurde, die Verlustmenge aus dem I. Halbjahr 1956 nicht weiter ansteigen zu lassen, konnte ein weiteres Ansteigen aufgrund verschiedenartiger Ursachen nicht verhindert werden.

II. Ursachen der Nichterfüllung des Volkswirtschaftsplanes in der Braunkohlenindustrie

Neben den ungünstigen Witterungseinflüssen – strenger, langanhaltender Frost ¹ und Hochwasser – im I. und II. Quartal 1956, müssen besonders noch folgende Faktoren beachtet werden, die zur Untererfüllung beitrugen und auch im Planjahr 1957 große Schwierigkeiten bereiten werden.

1. Verspätete Lieferung und schlechte Arbeit neuer Geräte

Einen beträchtlichen Umfang nehmen jene Ausfälle ein, die durch verspätete und teilweise noch nicht erfolgte Lieferung neuer Geräte und durch große Störanfälligkeit bei neu eingesetzten Geräten entstanden sind. Dieser Faktor ist insofern zu beachten, als die Kapazität dieser Geräte in den für das Planjahr 1956 errechneten und den BKW (Braunkohlenwerken) besonders Tagebauen, gestellten Kontrollziffern bereits mit enthalten ist. Der durch verspätete Lieferung und durch Störanfälligkeit neuer Geräte hervorgerufene Leistungsausfall betrug für die Zeit vom 1.1.1956 bis 1.10.1956 insgesamt 1,1 Mio. cbm Abraum und 1,3 Mio. t Rohkohle.

So entstanden z. B. dem BKW Greifenhain im Revier Senftenberg infolge verspäteter Lieferung des Gerätes D 1120 ² Ausfälle von 2 410 000 m³ Abraum. Durch Havarien nach der Übernahme erhöhte sich diese Zahl auf 2 968 900 m³ = 22,7 % des Planes. Dieses Gerät sollte bereits am 1.4.1956 geliefert werden, kam jedoch erst am 8.8.1956 zum Einsatz. Ähnliche Ausfälle durch Verzögerungen in der Lieferung neuer Geräte entstanden in den BKW »Friedenswacht«, »Freundschaft« und »John Scheer« des Senftenberger Reviers. Insgesamt betrug die dadurch entstandenen Ausfälle 5 855 256 cbm Abraum und 1 259 000 t Rohkohle.

In welchem Verhältnis die tatsächlichen Kapazitätswerte zur aufgestellten Kontrollziffer in den drei Revieren Borna, Halle und Senftenberg stehen, ergibt sich aus folgender neuerrechneten Gegenüberstellung:

[Tabelle 1]

Revier	Abraum Kontrollziffer Mio. m ³	Abraum möglich Mio. m ³	Rohkohle Kontrollziffer Mio. m ³	Rohkohle möglich Mio. t
Borna	117 000	103 760	46 678	41 418
Halle	109 400	103 500	78 455	78 365
Senftenberg	256 240	241 646	68 294	68 036
Insgesamt	482 640	448 906	193 427	187 819

Sollten die zzt. bestehenden Kontrollziffern für 1957 weiterhin bestehen bleiben und der Plan nach den neuerrechneten Werten voll realisiert werden, so wird auch im Planjahr 1957 eine Untererfüllung der Pläne bei Abraum von rd. 7 % und bei Rohkohle von rd. 2 % angenommen werden müssen.

Die Störanfälligkeit neuer eingesetzter Geräte ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass diese Geräte nicht genügend durchkonstruiert zum Einsatz gelangen und deshalb nicht die geplante Leistung aufbringen. Ebenso wesentlich sind die Ausfälle, die durch Drosselung von Geräten aufgrund neuer eingebauter Ersatzteile entstehen. So konnte im BKW »Freundschaft« Lauchhammer, [Bezirk] Cottbus, der neu aufgebaute Schaufelradbagger 630 nicht für die Produktion eingesetzt werden, da der Bagger bereits beim Probelauf erhebliche Mängel und Konstruktionsfehler aufwies.

Im BKW »Friedenswacht«, Revier Cottbus, sind die Bagger 620 und 621 eingesetzt. Sie bringen jedoch beide nicht die vorgesehene Leistung. Beide Bagger weisen ernsthafte Mängel besonders an den Hubseilrollen auf. Im Tagebau Espenhain, [Kreis] Borna, sind in letzter Zeit durch Bruch der Turaswellen und der Schüttrinnenaufhängung große Störungen aufgetreten, die sehr lange Stillstandszeiten verursachten. Selbst nach Einbau der Ersatzwelle ergibt sich eine Drosselung der Geräteleistung dadurch, dass die Welle nicht schwer beansprucht werden darf und infolge dessen sehr vorsichtig gebaggert werden muss.

2. Zustand der Gleisanlagen

Zu dem jetzigen unbefriedigenden Stand der Planerfüllung in der Braunkohlenindustrie hat der Zustand der Gleisanlagen wesentlich beigetragen. In der Mehrzahl der BKW aller Reviere ist der Zustand der Gleisanlagen besorgniserregend und bedarf einer dringenden Ausbesserung, da dadurch in großem Umfang Havarien, Zugzusammenstöße, Entgleisungen usw. hervorgerufen werden. Bereits im ersten und zweiten Quartal 1956 durchgeführte technische Untersuchungen im BKW der Reviere Borna und Halle ergaben, dass die Zahl der Havarien, Zugzusammenstöße und Entgleisungen einen Stand angenommen haben, der sowohl volkswirtschaftlich als auch in Bezug auf die Betriebssicherheit nicht mehr zu vertreten ist. So erfolgten allein im BKW Nachterstedt, [Bezirk] Halle, in der Zeit vom 1.1.1956 bis 30.4.1956 auf den stationären und beweglichen Gleisen 261 Havarien. Diese Zahl erfasst jedoch nur etwa 70 % der wirklich vorgefallenen Havarien. Der durch diese Störungen hervorgerufene Produktionsausfall betrug im Abraum 136 400 cbm und in der Grube 25 380 t Kohle.

In dem zum BKW Nachterstedt gehörenden Tagebau Königsau wurde u. a. festgestellt, dass halbe Laschen unsachgemäß angebracht wurden, dass an vielen Schienenstößen die Federringe fehlten, dass die Gleisanlagen große Strecken auf verfaulten und morschen Schwellen lagen usw. Das Gleis zum Bagger SRs L06³ beispielsweise bestand zu 90 % aus Passstücken. Das stationäre Zufahrtsgleis zur Strosse ⁴ 428 – 77 zeigte starke Krümmungen, die darauf hinwiesen, dass die Temperaturlücken nicht eingehalten wurden. Die Folgen davon sind Spurerweiterungen, Kreuzschläge, Schienenbrüche u. Ä., wodurch Entgleisungen, Stromabnehmerschäden und andere, die Produktion beeinträchtigende Störungen hervorgerufen werden. Die schlechten Gleisanlagen wirken sich auch nachteilig auf das rollende Material – besonders E-Loks und Waggons – aus. So traten im Jahre 1955 im BKW Nachterstedt z. B. 322 Schäden an Radkästen und 213 Schäden an Fahrmotoren auf. Im gleichen Jahr wurden 1 176 Schäden an Stromabnehmern registriert. Diese Zustände, die auch in den BKW der Reviere Borna und Senftenberg vorhanden sind, haben sich nicht wesentlich gebessert.

Vom I. bis zum III. Quartal 1956 erfolgten in den Braunkohlenrevieren Halle, Borna und Senftenberg insgesamt 150 Havarien mit einer Schadenssumme von insgesamt 1 810 866 DM. Davon sind sechs Havarien mit einer Schadenssumme von 22 795 DM auf schlechte Gleisanlagen, eine Havarie mit einer Schadenssumme von 30 000 DM auf Schienenbruch und 48 Havarien mit einer Schadenssumme von 598 400 DM auf Zugzusammenstöße zurückzuführen. Die übrigen Havarien unterteilen sich in vorsätzliche und fahrlässige Handlungsweise, deren Ursprung die schlechte Arbeitsorganisation ist. Im ersten Monat des IV. Quartals 1956 betrug die Anzahl der Havarien bereits 29, mit einer Schadenssumme von insgesamt 128 624 DM.

Welche Ausfälle durch Havarien allein an Abraum und Kohle entstehen, zeigen folgende Beispiele aus den Monaten Oktober bis November 1956, die jedoch nicht die einzigen sind:

- Am 2.10.1956 entgleisten im VEB Witznitz, [Kreis] Borna, [Bezirk] Leipzig, zwei volle Waggons. Dadurch entstand ein Ausfall von 2 600 cbm Abraum.
- Am 18.11.1956 entgleisten auf der Baggerstraße 513 der Grube Phönix, [Kreis] Altenburg, [Bezirk] Leipzig, zwei volle Waggons, wodurch der Bagger blockiert wurde. Der Ausfall betrug 4 000 cbm Abraum. Der gleiche Vorfall ereignete sich am selben Tage am Bagger 509, wodurch weiterer Ausfall von 4 500 cbm Abraum entstand.
- Am 23.11.1956 entgleisten im VEB BKW Espenhain, [Kreis] Borna, [Bezirk] Leipzig, zwei volle Waggons eines Kohlenzuges. Die Ursache war Bruch einer Achse des letzten Waggons. Der Sachschaden betrug 80 000 DM, der Produktionsausfall 12 250 t Kohle und 6 000 bis 7 000 t Abraum.

In der Mehrzahl ist die Ursache der Entgleisungen und Schäden am rollenden Material auch in diesen Fällen die schlechte Gleisanlage. Jedoch muss erwähnt werden, dass auch Verantwortungslosigkeit, Nachlässigkeit und schlechte Arbeitsorganisation diese Missstände noch begünstigen. Wesentlich dazu beigetragen an dem schlechten Zustand der Gleisanlagen hat die in den letzten Jahren unzulänglich erfolgte Belieferung der BKW mit Schienen und Schwellen.

Betrachtet man den Bedarf und dessen Realisierung an Schienen und Schwellen nur für die Jahre 1955/56 und erwähnt man, dass in den vergangenen Jahren die Zahlen der Realisierung im Vergleich zum Jahre 1955 noch wesentlich geringer waren, so ergibt sich annähernd ein Bild über den Zustand der Gleisanlagen. Aufschluss über Bedarf und Realisierung gibt folgende Übersicht:

[Tabelle 2: Bedarf und Realisierung] 1955

[Kategorie]	Schienen	Schwellen
1.) Bedarf	75 500 t	119 900 m ³
2.) Kontingent	53 470 t	112 000 m ³
3.) Realisierung	59 280 t*)	109 200 m ³
4.) Fehlmenge a) Kontingent zu Bedarf	22 030 t, 29 % ⁵	7 900 m ³ , 7 %
Fehlmenge b) Realisierung zu Bedarf	16 220 t *) 21 %	10 700 m ³ , 9 %

*) Die Differenz zwischen Kontingent und Realisierung ergibt sich daraus, dass Schienen 2. und 3. Wahl ohne Kontingent geliefert wurden.

[Tabelle 3: Bedarf und Realisierung] 1956 ⁶

[Kategorie]	Schienen	Schwellen
1.) Bedarf	74 330 t	161 800 m ³
2.) Kontingent	33 880 t	95 400 m ³
3.) Realisierung bis 30.9.1956	15 200 t	68 100 m ³

4.) Fehlmenge a) Kontingent zu Bedarf ⁷	40 450 t, 54 %	66 400 m ³ , 41 %
----------------------------------------------------	----------------	------------------------------

Der Investitionsbedarf für 1956 beträgt 58 000 t Schienen und 109 000 m³ Schwellen. Abgesehen von dem für die Kohlenindustrie wichtigen Unterhaltungsbedarf fehlen allein rund 25 000 t Schienen und 15 000 m³ Schwellen. Für das Jahr 1957 ergibt sich folgendes Bild: [Tabelle 4: Bedarf 1957] ⁸

[Kategorie]	Schienen	Schwellen
1.) geplanter Bedarf	106 000 t	220 000 m ³
2.) von der Plankommission anerkannter Bedarf	85 000 t	180 000 m ³ (einschl. Betonschwellen)
3.) bisher erhaltenes Kontingent	24 600 t (I. und II. Quartal 1957)	100 000 m ³ (Jahreskontingent) 15 000 t Betonschwellen (entspricht ca. 6 000 m ³ Holzschwellen)

Zum anerkannten Schienenbedarf fehlen allein im I. Halbjahr 1957 rund 20 000 t Schienen und zum anerkannten Schwellenbedarf rund 70 000 m³ Schwellen.

Zur Begründung des Reparaturbedarfs wird darauf hingewiesen, dass in der Kohlenindustrie insgesamt 3 500 km Gleise = 350 000 t Schienen liegen. Davon je zur Hälfte bewegliche und stationäre Gleise. Der durchschnittliche Verschleiß beträgt 6 %, d. h. für den Reparaturbedarf werden jährlich 21 000 t Schienen benötigt. An Schwellen liegen insgesamt rund 700 000 m³. Die Lebensdauer der Schwellen in beweglichen Gleisen beträgt sechs, in stationären Gleisen 18 Jahre. Bei einem durchschnittlichen Abschreibungssatz von 12 % bedeutet das einen Reparaturbedarf von jährlich rund 80 000 m³ Schwellen.

Wie sich die unzulängliche Belieferung mit Schienen und Schwellen auf die BKW auswirkt, zeigt das Beispiel des Braunkohlenrevieres Halle. Zum Zwecke der dringenden Überholung der Gleisanlagen hatte dieses Revier für 1956 insgesamt 45 000 m³ Schwellen geplant. Genehmigt wurden jedoch nur 17 000 m³. Von dieser Zahl sollte allein das BKW Großkayna 16 000 Schwellen erhalten. Ähnlich ist die Lage in den BKW der Reviere Senftenberg, [Bezirk] Cottbus, Borna, [Bezirk] Leipzig, und des Bezirkes Dresden.

In einigen BKW – besonders wo sich Bagger und Förderbrücken auf Gleisen fortbewegen – führt die schlechte Gleisanlage auch zu Störungen an diesen Abraum- und Fördergeräten. So musste am 31.10.1956 der Bagger DS 1500 im BKW »Franz Mehring«, Revier Senftenberg, [Bezirk] Cottbus, angehalten werden, was zum Stillstand der gesamten Förderbrücke führte. Die Ursache dazu war der Bruch eines Kugelzapfens an der kleinen Schwinge vom Unterwagen. Zurückgeführt wird dieser Bruch – genau lässt es sich nicht mehr feststellen – in erster Linie auf die schlechte Gleisanlage. In Erwägung gezogen wurden außerdem noch Materialermüdung und Aussetzen des Unterwagens. Die Reparatur erstreckte sich bis zum 1.11.1956. Der entstandene Produktionsausfall betrug 65 000 cbm Abraum. Außerdem kommt es zu hohen Ausfällen durch Brechen und Reißen einzelner Teile wie Schaken, Drahtseile u. a. an Baggern, die meistens auf Materialermüdung bzw. auf neueingebaute, den Ansprüchen nicht gewachsene Ersatzteile zurückzuführen sind. Dazu nur folgende zwei Beispiele:

Am 30.10.1956 zerriss im BKW Neumark, [Bezirk] Halle, am Bagger 525 das Drahtseil der Eimerleiter zur Ballasttrommel. Dadurch wurde die Ballasttrommel abgerissen und der Bagger setzte sich vom Fahrwerk herunter. Der Schaden beträgt 10 000 bis 12 000 DM. Der Produktionsausfall fünf bis sechs Wochen. Am 6.11.1956 fiel im Abraum Pirkau des BKW Deuben, [Bezirk] Halle, der Bagger 2 aus der Förderung aus. Die Ursache war der Bruch einer Schake an der linken Eimerkette. Der Ausfall betrug ca. 10 000 cbm Abraum = 7 000 DM.

3. Materialschwierigkeiten in den BKW und den diesen Werken angeschlossenen Brikettfabriken

In den Monaten September bis Oktober 1956 durchgeführte Überprüfungen ergaben, dass besonders hinsichtlich der Winterfestmachung in den Braunkohlenwerken und angeschlossenen Brikettfabriken noch erhebliche Mängel durch fehlendes Material bestehen, die ebenfalls zu ernststen Störungen in der Produktion führen können. In der Mehrzahl fehlte es diesen Betrieben an Materialien, die zur Reparatur eventuell ausfallender Geräte im Tagebau und in den Brikettfabriken benötigt werden. Diese Schwierigkeiten haben sich nur in geringem Maße zugunsten der Betriebe verändert und bestehen in der Mehrzahl nach wie vor.

So fehlen den BKW des Revieres Senftenberg, [Bezirk] Cottbus, besonders Bleche, Winkelstahl aller Abmessungen, Rundstahl 30 mm, Schrauben und Kleinteile. Den BKW im Revier Borna, [Bezirk] Leipzig, fehlten besonders Kleineisenteile, Schrauben, Eisenkeile, Bau- und Formstähle, Formeisen und andere Ersatzteile. Außerdem fehlten noch Weichenbesen, Steigeisen und Schaufeln. Allein im BKW Kulkwitz wurden noch 100 kg (Gesamtgewicht) Stahlgussteile, 11,6 t Bleche, 9 t Profileisen und 2,2 t Winkeleisen für den Aufbau einer Kohlenpresse benötigt. In der Hauptwerkstatt des BKW Espenhain müssen zur Ausbesserung der Geräte meterlange Winkeleisen zu U-Eisen zusammengeschweißt werden. Diese Eisen weisen dadurch Differenzen in der Festigkeit auf, wodurch die Betriebssicherheit nicht gewährleistet wird. Weiterhin müssen, um eine Welle von 200 mm Durchmesser zu erhalten, Wellen von 400 mm abgedreht werden. Dem BKW Zipsendorf, [Bezirk] Leipzig, fehlten noch Zahnkränze, Räder, Seile und Ketten.

Zur Frage der Kleineisenteile – besonders Laschen, Befestigungsschrauben und andere zum Gleisbau verwendete Kleinteile – muss erwähnt werden, dass durch die schlechten Gleisanlagen ein ziemlich hoher Verschleiß entsteht. Andererseits werden aber auch durch schlechte Arbeitsorganisation und verantwortungsloses Handeln gerade diese Teile in großem Umfang der Verrottung ausgesetzt. So wurde während der technischen Überprüfungen im ersten und zweiten Quartal 1956 besonders im Tagebau Golpa festgestellt, dass sowohl brauchbare als auch unbrauchbare, jedoch als Schrott noch zu verwendende Kleineisenteile entlang der Schienenstränge herumlagen bzw. aufgestapelt waren, ohne dass beabsichtigt war, diese Teile einzusammeln und zu verwenden. Ähnliche Zustände bestehen im größten Teil der BKW der DDR. Diese Missstände könnten möglicherweise eingeschränkt werden, wenn den Gleisbaubrigaden und Beauftragten für Streckensicherung zur Sammlung dieser Teile ein Anreiz in Form von Schrott- und Materialsammelprämien gewährt würde.

4. Arbeitsorganisation und Arbeitskräftelage in den BKW

Wie bereits aus den vorangegangenen Abschnitten ersichtlich wurde, ist die Untererfüllung der Pläne auch zu einem wesentlichen Teil auf schlechte Arbeitsorganisation und die Arbeitskräftelage mit zurückzuführen. Besonders erwähnt werden muss dabei die schlechte Arbeitsorganisation bei Gleisunterhaltungsarbeiten und in einigen BKW auch im Schichtbetrieb der Tagebaue. Die Hervorhebung der Arbeitsorganisation bei Gleisunterhaltungsarbeiten ist notwendig, da sie mit Anlass ist für den besorgniserregenden Zustand der Gleisanlagen. So ergaben beispielsweise die schon erwähnten technischen Überprüfungen im BKW Nachterstedt – daran hat sich bisher wenig geändert –, dass die Brigaden für die Gleisunterhaltungsarbeiten zum größten Teil personalmäßig voll besetzt sind, jedoch nicht ihre eigentlichen Aufgaben, nämlich die Gleisunterhaltungsarbeiten, durchführen.

Bedingt durch Mangel an Arbeitskräften – besonders der Lohngruppen 1 bis 5⁹ – werden diese Brigaden mit Arbeiten für die Elektriker-Brigaden z. B. Ausschachten von Mastlöchern und anderen beschäftigt. Außerdem werden sie als Springer für die Kippenbesetzungen u. a. Arbeiten verwendet und somit ihren eigentlichen Aufgaben entzogen. Dadurch kommt vor allem auch die mangelhafte Instandhaltung der Gleisanlagen zum Vorschein. Im BKW Nachterstedt haben diese Brigaden bereits die Bezeichnung »Mädchen für alles« erhalten. Außerdem wurden zum Zeitpunkt der Überprüfung 28 weibliche Arbeitskräfte in diesen Brigaden beschäftigt, die – aufgrund der Schwere der Arbeit wie Rücken, Heben usw. – in der Gleisunterhaltung nicht voll eingesetzt werden können. Eine am 11.10.1956 im Tagebau Espenhain, [Kreis] Borna, durchgeführte Untersuchung ergab, dass sämtliche Gleisbaubrigaden um mindestens 35 % unterbesetzt sind. Ähnlich ist die Lage in der Mehrzahl der BKW der DDR. Wie sich der Mangel an Arbeitskräften z. B. im Tagebau Espenhain im Jahre 1957 auswirkt, zeigt die Tatsache, dass nicht nur Generalreparaturen im Umfang von 1,6 Mio. DM, sondern sogar normale Gleisunterhaltungsarbeiten im Umfang von 0,75 Mio. DM zur Ausführung durch Fremde vorgesehen sind.

Da die Beschaffung von Arbeitskräften Schwierigkeiten bereiten wird, müsste besonders die Mechanisierung der Gleis- und Nebenarbeiten in stärkerem Maße erfolgen. Auf den Kippen wirkt sich der Arbeitskräftemangel im Tagebau Espenhain dahingehend aus, dass zeitweise nur ein bis zwei Mann für die Bedienung von zwei Pflugkippen eingesetzt werden können. Arbeitskräftemangel wirkt sich in der Mehrzahl der BKW auch nachteilig auf die Entwässerung der Tagebaue aus. Diese Arbeiten verlangen gleichfalls die Beschaffung von Arbeitskräften und eine gleichzeitige Mechanisierung. Wie notwendig gerade diese Arbeiten sind, beweist das Beispiel aus dem BKW »Franz Mehring« im Revier Cottbus. Da nicht genügend Entwässerungsstrecken an der Förderbrücke vorhanden sind, ist eine kontinuierliche Förderung nicht garantiert. Durch den stark wasserhaltigen Untergrund ist eine normale Gleislage nicht mehr gegeben und die Förderbrücke kann den schwenkenden Teil nicht mehr befahren. Die Fahrwerke versinken in diesem Teil bis zu 1,5 m Tiefe. Es fehlt dem Werk vor allen Dingen an Arbeitskräften und Material. Außerdem müsste die Möglichkeit geschaffen werden, die Wassermassen entweder durch Abteufen eines Schachtes oder Einsatz von Saugpumpen unter Kontrolle zu halten.

Der Arbeitskräftemangel in den BKW ist neben falschem Einsatz der Kräfte – besonders in den verwaltungstechnischen Arbeiten – auch auf starke Fluktuation von Arbeitskräften der Lohngruppen I–V zurückzuführen. Beachtlich ist dabei die Anzahl von Arbeitskräften, die verärgert durch schlechte Arbeitsbedingungen und Arbeitsorganisation und durch niedrige Löhne in den genannten Lohngruppen republikflüchtig werden. So treten Lohnforderungen z. B. im Werk »Freiheit«, Revier Halle, besonders in den Werkstätten und unter Gleisarbeitern auf. Während die Beschäftigten in den Werkstätten unter Bezugnahme auf die erfolgte Lohnerhöhung der E-Lokführer ebenfalls die Zahlung nach Lohngruppe VI fordern, treten unter Gleisarbeitern solche Forderungen auf, die Lohngruppe IV und 18 Tage Tarifurlaub zu gewähren. Derartige Forderungen werden in den meisten BKW der Reviere Borna, Halle und Senftenberg unter diesen Beschäftigten erhoben. Welches Ausmaß die Republikfluchten auf die Arbeitskräftelage der BKW haben, zeigt zum Beispiel der Monat August 1956 für das Revier Halle. Im Monat August 1956 gingen aus dem Braunkohlenrevier Halle 80 Personen illegal nach Westdeutschland bzw. Westberlin. Diese 80 Arbeitskräfte setzten sich aus folgenden Lohngruppenbereichen zusammen:

- Lohngruppe I-IV: 48 Arbeitskräfte
- Lohngruppe V-VIII: 24 Arbeitskräfte
- Verwaltungsangestellte: 7
- technische Intelligenz: 1
- leitende Angestellte: -

Davon entfallen allein auf die BKW Großkayna zwölf und Profen zehn Arbeitskräfte.

Zur Frage der schlechten Arbeitsorganisation muss besonders auch auf die im Zugverkehr der Werke bestehenden Mängel hingewiesen werden. So betragen z. B. die Stillstandszeiten der einzelnen Züge im BKW Profen bis zu 20 %, die bei einer besseren Organisation ohne Weiteres zu senken sind. Ähnlich ist die Lage in der Mehrzahl der BKW der DDR.

5. Die politische Situation unter den Beschäftigten der BKW

Bedingt durch mangelhafte Arbeit der Parteiorganisation und durch die vorher geschilderten wirtschaftlichen Schwierigkeiten ist die Stimmung der Beschäftigten nicht besonders günstig. Hinzu kommen noch die Forderungen auf Lohnerhöhung, die, obwohl schon längere Zeit gestellt, bisher nicht erfüllt werden konnten. Besonders Letzteres ist Anlass für einen beachtlichen Teil der Beschäftigten in den BKW, sich der Zahlung von FDGB-Beiträgen und zum Teil auch Parteibeiträgen zu enthalten. Zur Begründung ihrer Haltung führen sie in den meisten Fällen als Argument an, »dass sie keine Gewerkschaftsbeiträge zahlen, da sie ihren Familien das Geld nicht entziehen können, wo sie schon praktisch hungern müssen«, wie Beschäftigte im BKW Profen zum Ausdruck brachten. Ähnliche und gleiche Argumente werden in fast allen BKW zur Begründung angeführt.

In welchem Maße die Parteiorganisation mangelhaft arbeitet, zeigt sich besonders an der Situation und Arbeit innerhalb der Kampfgruppen.¹⁰ Eine Gesamtübersicht über die Kampfgruppen in den Bereichen Kohle und Energie ergibt folgendes Bild: Die Bereiche Kohle und Energie umfassen 77 Betriebe mit einer Belegschaftsstärke von 138 966 Beschäftigten. Davon sind Mitglieder der Kampfgruppe 6 821 gleich 4,9 % der Belegschaft. Der Bereich Braunkohle umfasst davon 42 Betriebe mit einer Belegschaftszahl von 102 005. Davon sind Mitglieder der Kampfgruppe 4 903 Beschäftigte gleich 4,8 % der Belegschaft. Statistisch betrachtet ist der Stand der Ausbildung in den 42 Betrieben der Braunkohlenindustrie wie folgt:

- gut in einem Betrieb = 2,4 %
- befriedigend in zehn Betrieben = 23,9 %
- mangelhaft in 19 Betrieben = 42,5 %
- schlecht in zwölf Betrieben = 28,5 %

Nicht wesentlich besser ist der Stand der Ausbildung in den Betrieben der Bereiche Steinkohle, Kohlewertstoffe und Energie. Inwieweit die Parteiorganisation mangelhafte Arbeit leistet, beweisen solche Diskussionen – das ist kein Einzelfall – wie in der Kampfgruppe des Kraftwerkes des BKW Großkayna, wo allgemein der Standpunkt vertreten wird, »nie wieder ein Gewehr anzufassen«. Außerdem wurden solche Meinungen geäußert wie »in der Kampfgruppenkleidung kommt man sich komisch vor und alles wäre sinnlos«.

Im BKW Spreetal, [Bezirk] Cottbus, besteht die Kampfgruppe listenmäßig aus 100 Personen. Die Beteiligung ist durchschnittlich 15 bis 20 Personen. Im BKW Domsdorf,¹¹ [Bezirk] Cottbus, beträgt die Mitgliederstärke der Kampfgruppe 46 Personen. Die Beteiligung an der Ausbildung ist äußerst mangelhaft. Der Kampfgruppenkommandeur hat während der Ereignisse in Ungarn¹² dem Parteisekretär mitgeteilt, dass er diese Funktion nicht mehr ausführen kann – wegen angeblicher Arbeitsüberlastung. Ähnliche Beispiele könnten noch in großer Zahl aus anderen BKW angeführt werden. Am stärksten treten in diesen Beispielen – nach vorliegendem Material – pazifistische Tendenzen in Erscheinung.

III. Planaufgaben und Erfüllungsstand in der Steinkohlenindustrie

1. Planaufgaben

Der Volkswirtschaftsplan 1956 sieht vor ein Aufkommen von 2,7 Mio. t Steinkohle aus eigener Produktion. Außerdem sah der Volkswirtschaftsplan 1956 ursprünglich den Import von 8,2 Mio. t Steinkohle vor, davon 90 % aus der Volksrepublik Polen. In später erfolgten Verhandlungen wurde die Importmenge auf 7,2 Mio. t reduziert. Davon wird die Volksrepublik Polen voraussichtlich nur 3,0 Mio. t liefern können. Der Volkswirtschaftsplan sah für die Zeit vom I. bis III. Quartal 1956 ein Aufkommen von 7 224 000 t Steinkohlen vor. Diese Menge setzte sich zu 30 % aus eigener Förderung und [zu] 70 % aus Importen zusammen. Die Vertragspartner und ihr Anteil an dem geplanten Import sind:

- Polen: 46,4 %
- UdSSR: 40,9 %
- ČSR: 6,7 %
- Westdeutschland: 6,0 %

An der Verteilung des Steinkohlenaufkommens und des Folgeproduktes Steinkohlenkoks sind nachfolgende Kontingenträger wie folgt beteiligt (Anteil am Gesamtverbrauch in % errechnet):

- Bei Steinkohle
 - Ministerium für Kohle und Energie: 46,1 %
 - Ministerium für Verkehrswesen: 25,4 %
 - Örtliche Wirtschaft: 17,3 %
- Bei Steinkohlenkoks
 - Ministerium für Berg- und Hüttenwesen: 45,7 %
 - Ministerium für Chemische Industrie: 24,3 %
 - Örtliche Wirtschaft: 11,7 %

2. Erfüllungsstand

Während der Plan des Eigenaufkommens vom I. bis III. Quartal 1956 mit 17 700 t übererfüllt wurde, zeigt sich beim Importaufkommen eine Untererfüllung. So fehlten bis 30.9.1956 bereits 680 900 t Steinkohle aus Importen. Diese 680 900 t untergliedern sich in 342 300 t für die keine Verträge bzw. nur Abkommen abgeschlossen waren und 338 600 t vertraglich gebundene Mengen. Die Auslieferung der Vertragspartner zum abgeschlossenen Vertrag betrug bis 30.9.1956:

- Polen: 197 300 t unter dem Vertrag
- UdSSR: 153 100 t unter dem Vertrag
- Westdeutschland: 11 800 t über dem Vertrag

Für Oktober 1956 und die folgenden Monate lehnt Westdeutschland jede weitere Lieferung an Steinkohle ab aufgrund der Rückstände seitens der DDR in der Belieferung mit Braunkohlenbriketts. Dadurch traten erhebliche Schwierigkeiten in der Verteilung auf die einzelnen Kontingenträger ein. Das Eigenaufkommen wurde bis 30.9.1956 wie folgt erfüllt: Im I. Halbjahr mit 1 336 000 t Steinkohle = 103,3 % und im III. Quartal mit 665 000 t Steinkohle = 96,2 %. Für das IV. Quartal 1956 wurden bis Ende November bereits 485 300 t Steinkohle gleich 70,7 % aufgebracht.

IV. Schwierigkeiten in der Planerfüllung

Obwohl die Steinkohlenindustrie ihren Plan mit 17 700 t im I. bis III. Quartal 1956 übererfüllte und auch die bereits im IV. Quartal erzielten Ergebnisse eine Planerfüllung bzw. Übererfüllung erkennen lassen, haben die Steinkohlenwerke trotzdem mit einigen wesentlichen Schwierigkeiten in der Planerfüllung zu kämpfen. Im Einzelnen wurde dazu Folgendes bekannt:

1. Zustand der Werksanlagen

Der Zustand der Werksanlagen bereitet auch in den Steinkohlenwerken Schwierigkeiten in der Planerfüllung. Besonders ersichtlich werden diese Schwierigkeiten in der Versorgung der Steinkohlenwerke mit Material zur Ausbesserung und Erneuerung der Werksanlagen. Dazu war bereits im Planjahr 1956 festzustellen, dass die Versorgung mit Material im Allgemeinen zu wünschen übrig ließ. In einigen Schwerpunktpositionen trat sogar ein spürbarer Kontingentmangel auf, der bis heute noch nicht beseitigt werden konnte. Besonders fehlen für das Planjahr 1956 folgende Kontingente:

- I- und UNP 8 – 48: 1 705,0 t
- I- und UNP 20 – 40: 47,7 t
- Normalschienen: 517,0 t
- Feldbahnschienen: 306,0 t
- Zubehör: 199,7 t
- Hohlborstahl: 3,8 t
- Nahtlose Rohre: 852,1 t
- Starkstromkabel: 223,0 TDM
- Gummischlauchleitung bis 25: 10,0 TDM
- Gummischlauchleitung über 25: 57,0 TDM
- Stahldrahtseile: 90,0 t

Wesentliche Schwierigkeiten zeigten sich auch in der Realisierung der Bezugskontingente. Im Wesentlichen sind diese Schwierigkeiten auf folgende Ursachen zurückzuführen:

- 1.) Fehlen von Walzwerklieferanteilen für die Aufträge in metallurgischen Erzeugnissen
- 2.) Verzögerungen im Eingang von Importlieferungen vornehmlich an metallurgischen Erzeugnissen.
- 3.) Nichtaufnahme des Bedarfs an Erzeugnissen des Maschinenbaues, der Elektrotechnik und der chemischen Industrie in die Fertigungsprogramme der Zulieferbetriebe zugunsten verstärkt durchzuführender Exportlieferungen.

Das Fehlen der Kontingente sowie die unter 1. bis 3. näher erläuterten Schwierigkeiten trugen wesentlich dazu bei, dass die Investitionspläne und die Generalreparaturpläne schlecht erfüllt wurden. Auch auf die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten wirkten sich diese Materialschwierigkeiten hauptsächlich in Form sehr langer Lieferzeiten arbeitshemmend aus. Voraussichtlich wird sich die Situation auch im Jahre 1957 nicht wesentlich bessern, da der Steinkohlenindustrie im Verhältnis zur eingereichten Materialbedarfsplanung nur geringe Bezugskontingente zugeteilt werden. Dadurch ist auch im Planjahr 1957 mit Schwierigkeiten in der Planerfüllung zu rechnen. Die für das 1. Halbjahr zugeteilten Kontingente liegen im Durchschnitt mit Ausnahme der forstwirtschaftlichen Erzeugnisse und Brennstoffe etwa bei 60 % der für das Halbjahr geplanten Kontingente.

Schwierigkeiten für die Steinkohlenwerke ergeben sich auch aus der Tatsache, dass für das I. Quartal 1957 nur ein Teil des Planbedarfs kontingentmäßig gedeckt werden konnte, die Betriebe aber aufgrund der bestehenden staatlich vorgeschriebenen Bestellaufgabeterminen keine Möglichkeit mehr haben, diese Kontingente – besonders metallurgische Erzeugnisse – unterzubringen. In den wichtigsten metallurgischen Positionen fehlen zzt. gegenüber dem Planbedarf noch folgende Kontingente:

- schwache Profile: 2 940,9 t
- starke Profile: 100,8 t
- Normalschienen: 677,0 t
- Feldbahnschienen: 195,0 t
- Schienenzubehör: 141,4 t
- feiner Stabstahl: 69,6 t
- grober Stabstahl: 166,7 t
- Handelsbleche 5 mm und darüber: 438,6 t
- Mittelbleche 3 mm: 39,5 t
- Mittelbleche 3–5 mm: 206,1 t
- Feinbleche 1,25 mm – 3 mm: 99,2 t
- nahtlose Rohre: 462,5 t
- Lagermetall WM 10: 1,05 t
- Lagermetall WM 80: 0,61 t
- Walzerzeugnisse Kupfer: 12,5 t
- Walzerzeugnisse Messing: 10,6 t

Dadurch kann es zu erheblichen Schwierigkeiten bei dringendem Reparaturanfall im I. Halbjahr kommen. Gleiche Schwierigkeiten bestehen auch in den Zentralwerkstätten, die dadurch nur unzureichend in der Lage sind, Bergwerksausrüstungen und Ersatzteile für Panzerförderer, Rutschen und dergleichen herzustellen, zumal noch ein Auftragsüberhang aus dem Jahre 1956 besteht. Allein dafür fehlen in der Zentralwerkstatt Niederwürschnitz¹³ noch 130 t Mittelbleche. Nicht wesentlich besser sieht es aus in der Bereitstellung und Unterbringung von Aufträgen an Materialien des Maschinenbaues. Besonders zu erwähnen sind dabei Guss- und Schmiedestücke, Schrauben, Muttern und sonstige Befestigungsteile und Stahldrahtseile. Bei Erzeugnissen der Elektrotechnik besteht für das 1. Halbjahr noch folgender Kontingentmangel:

- Starkstromkabel: 384,1 TDM
- Schrämkkabel: 73,6 TDM
- Gummischlauchleitung bis 25: 6,0 TDM
- Lack- und Wickeldrähte: 13,3 TDM

Bei Gummitransportbändern liegt der Planbedarf für 1957 bei 140 600 qm. Die Versorgungskennziffer liegt jedoch nur bei 71 500 qm-Lagen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Produktion der DDR nicht mehr ausreicht zur vollständigen Bedarfsbefriedigung und dass, um Produktionsausfälle zu vermeiden, der Fehlbedarf durch Importe gedeckt werden müsste.

2.) Zögernder Einsatz mechanisierter Geräte

Die Betriebe der Steinkohle betreffend muss jedoch – neben dem aufgezeigten Materialmangel – auch erwähnt werden, dass besonders in den beiden Werken »Martin Hoop« und »Karl Liebknecht« der Einsatz der Mechanisierungsgeräte zur Gewinnung von Schrämkkohle zu wenig und zu schleppend erfolgt. In beiden Werken wurden bisher lediglich Versuche durchgeführt, ohne bis zum heutigen Zeitpunkt einen wesentlichen Durchbruch in den Fragen der Mechanisierung zu erzielen, wie das bereits im Karl-Marx-Werk Zwickau der Fall ist. Besonders deutlich erkenntlich wird diese Tatsache, wenn man die für Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im ersten Fünfjahrplan¹⁴ verausgabten Mittel von 1,02 Mio. DM dem erzielten Ergebnis von 0,34 Mio. DM aus den bereits im Einsatz befindlichen Geräten gegenüberstellt.

3.) Stimmung unter den Beschäftigten der Steinkohlenindustrie und Arbeitskräftelage

Sehr starke Diskussionen werden unter den Beschäftigten in den Steinkohlenwerken über das zzt. bestehende Lohngefüge im Steinkohlenbergbau geführt. Besonders Handwerker, Förderleute und Nebenbeschäftigte sind mit ihren gegenwärtigen Löhnen nicht mehr einverstanden und fordern eine Aufbesserung ihrer Löhne. Dabei kommt es jedoch nicht zu provokatorischem Auftreten dieser Beschäftigten. Diese Forderungen werden hervorgerufen durch die Tatsache, dass z. B. ein Arbeiter im VEB Horch Zwickau¹⁵ oder in anderen dort liegenden Betrieben mehr verdient als ein Facharbeiter wie Schlosser und dergleichen in den Steinkohlenwerken »Martin Hoop« und Karl-Marx-Werk in Zwickau.

Das mangelhafte Lohngefüge hat auch zur Folge, dass sehr viele Bergarbeiter, besonders Jungarbeiter aus dem Steinkohlenbergbau, abwandern und in andere Industriezweige gehen. Insgesamt fehlen den Steinkohlenwerken gegenwärtig ca. 1 000 Arbeitskräfte. Bedingt durch die fehlenden Arbeitskräfte und die ständigen Abwanderungen von Bergarbeitern werden – um diese Lücke zu schließen – laufend mehr Strafgefangene in den Gruben zur Arbeit unter Tage eingesetzt. Gegenwärtig besteht die Absicht, auch Schwerverbrecher mit über zehn Jahren Haftzeit in den Gruben zum Einsatz zu bringen. Das bisher vorliegende Material beweist, dass dadurch unter den Bergarbeitern Unsicherheit hervorgerufen wird durch Diebstähle und dergleichen. Eine andere Tatsache ist die, dass mit dem Mehreinsatz von Strafgefangenen die Sicherheit im Betrieb immer mehr nachlässt und das ideologische Bewusstsein der Belegschaft immer mehr in feindlichem Sinne verseucht wird. Aus diesem Grunde lassen sich auch die entstehenden Produktionsstörungen schwer überprüfen. Bezüglich der Kampfgruppen ist zu sagen, dass sowohl die Stimmung der Mitglieder als auch die Teilnahme an der Ausbildung ähnlich wie in den Braunkohlenwerken ist. Als Beispiel sei nur erwähnt, dass von den 200 Mitgliedern der Kampfgruppe im Martin-Hoop-Werk bei Übungen nur 15 bis 20 % der Mitglieder anwesend sind.

V. Die Situation der Kohleversorgung in der DDR

Die Situation der Kohleversorgung in der DDR ist aufgrund der Untererfüllung in der Produktion und bei Importen äußerst angespannt. Mit Stand vom 1.10.1956 betrug die Fehlmenge im Einzelnen bei

- Rohbraunkohle: 5 300 000 t
- Braunkohlenbriketts: 660 000 t
- Steinkohlenimporten: 670 000 t

Die Nichterfüllung der Produktions- und Importpläne hat zur Folge, dass die Winterbevorratung für Industrie und Bevölkerung nicht gesichert ist.

Der Vorrat an Brikett für die Industrie beträgt ca. acht Tage und an Rohbraunkohle ca. 15 bis 20 Tage. Die Bevölkerung der DDR wird statt 7 540 000 t Brikett nur 6 900 000 t erhalten. Für den Export stehen nicht 5 450 000 t, sondern nur 4 900 000 t zur Verfügung. Diese Tatsache wirkt sich auf den Import von Steinkohle aus Westdeutschland aus, das ab Oktober 1956 wegen der hohen Rückstände an Braunkohlenbrikettlieferungen aus der DDR nicht mehr liefern will. Mit Stand vom 31.10.1956 betrug die Rückstände in der Lieferung von Braunkohlenbriketts nach Westdeutschland – einschließlich Westberlin – 1 176 600 t. An Siebkohle fehlten mit Stand vom 1.10.1956 insgesamt 1 300 000 t. Dabei ist zu beachten, dass das Ministerium für Handel und Versorgung Anrechtsscheine von 25 Ztr. für Haushalte ausgab, ohne dass die Belieferung gewährleistet ist. Im Höchstfall ist bei Siebkohle eine Belieferung von 15 Ztr. pro Haushalt möglich. Bei HO-Kontingenten war für 1956 eine Menge von 700 000 t zur Auslieferung geplant. Diese Menge kann nicht aufgebracht werden, sodass 1956 ebenfalls nur – wie im Jahre 1955 – 150 000 t zur Auslieferung kommen. Eine Übersicht über den Stand der Realisierung der Brikettbelieferung in den Bezirken für den Zeitraum vom 1.1. bis 5.12.1956 bei den Kontingenten Handel und Versorgung, Örtliche Wirtschaft und Erfassung und Aufkauf zeigt folgendes Bild:

[Tabelle 5: Erfüllung des Jahressolls Handel 1956]

Bezirk	Jahressoll (Volkswirtschaftsplan)	erfüllt bis 5.12.1956	% [gerundet]
Rostock	560 723 t	501 732 t	89 %
Schwerin	452 835 t	389 178 t	86 %
Neubrandenburg	454 433 t	401 387 t	88 %
Potsdam	874 410 t	758 963 t	87 %
Frankfurt/O.	480 441 t	411 887 t	86 %

Cottbus	530 411 t	461 292 t	87 %
Magdeburg	917 707 t	815 173 t	89 %
Halle	1 265 729 t	1 098 976 t	87 %
Erfurt	898 742 t	806 894 t	90 %
Gera	579 530 t	502 736 t	87 %
Suhl	432 479 t	384 789 t	89 %
Dresden	1 356 775 t	1 182 759 t	87 %
Leipzig	1 039 431 t	919 600 t	88 %
Karl-Marx-Stadt	1 606 991 t	1 428 093 t	89 %
Berlin	1 290 415 t	1 100 180 t	85 %
<i>Gesamt</i>	<i>12 741 052 t</i>	<i>11 163 639 t</i>	<i>88 %</i>

Bei der Abrechnung der bis 30.9.1956 zur Auslieferung gekommenen Menge ergab sich, dass die Verteilung der angelieferten Brikettmengen in den einzelnen Bezirken nicht entsprechend der Kontingente – Handel und Versorgung, Örtliche Wirtschaft, Erfassung und Aufkauf – vorgenommen wurde. Wie aus der Abrechnungsbilanz ersichtlich wurde, sind allein im III. Quartal 1956 rd. 150 000 t Brikett dem Kontingenträger Örtliche Wirtschaft sowie Erfassung und Aufkauf aus dem Kontingent Handel und Versorgung zugeführt worden. Im Oktober 1956 wurden weitere 50 000 t aus dem Kontingent Handel und Versorgung für diese zwei genannten Kontingenträger durch die Brennstoffbevollmächtigten der Räte der Bezirke und Kreise entnommen. Dadurch sind die Bezirke gezwungen, aus den im IV. Quartal eingehenden Restkontingenten die Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit Briketts zu gewährleisten, was mit dazu beiträgt, dass für die Übererfüllung des Aufkaufplanes an tierischen und pflanzlichen Produkten eine Auslieferung von Braunkohlenbriketts bis 31.12.1956 nicht möglich ist. Die Belieferung der Bezugsberechtigten der werktätigen Bauern muss somit im I. Quartal 1957 erfolgen.

Wie sich die ungenügende Kohlebelieferung in den Bezirken auswirkt, zeigen folgende Beispiele, die nicht die einzigen sind:

- In der Fachschule für Holztechnologie Dresden reicht der Kohlevorrat nur noch bis 24.12.1956. Wenn keine Kohlelieferungen eingehen – c DHZ ist gegenwärtig dazu nicht in der Lage – muss die Fachschule schließen.
- Die BHG Möckern, [Kreis] Loburg, [Bezirk] Magdeburg, hat noch 500 t Kohle zu bekommen. 30 % der Bevölkerung von Möckern muss noch Hausbrandkohle beliefert werden.
- In der Gemeinde Jerichow, [Kreis] Genthin, [Bezirk] Magdeburg, ist die Bevölkerung erst bis zu 50 % mit Rohkohle versorgt.
- In Gardelegen fehlen noch 1 500 t Briketts.

Anlage zur Information Nr. 392/56

Inhalt: Bilddokumente und Erläuterungen über den Zustand der Gleis- und Werkanlagen im BKW Nachterstedt

[Faksimiles der Foto-Seiten]

Zusammengestellt von einer technischen Kommission der Transportpolizei während einer technischen Untersuchung der Gleisanlagen im BKW Nachterstedt im Mai 1956.

Nach vorliegenden Materialien hat sich dieser Zustand – der auch in den Revieren Borna, Senftenberg gleiche Mängel aufweist – nicht wesentlich gebessert.

Anhang zum Bildbericht

Bild 1: Im Bild rechts befindet sich das Gerät D 500 im Abraum Königsau. Das Gerät besitzt zum Teil einfache Spurkränze, und da der Lastenausgleich nicht gleichmäßig ist, lastet der Druck der Räder auf den Schienen, dass dieselben weggedrückt werden.

Bild 2: Bild 2 kennzeichnet noch einmal den Druck des Spurkränzes (siehe roten Pfeil) ¹⁶ gegen die Schienenoberkante, wodurch häufige Entgleisungen hervorgerufen werden.

Bild 3: Dieses Bild zeigt ein Rad mit einem einfachen Radkranz. Durch die schlechte Gleisanlage, wie aus Bild 1 ersichtlich ist, kommt es häufig zu Entgleisungen.

Bild 4: Dieses Bild zeigt von demselben Gerät ein weiteres Rad mit doppeltem Radkranz. Dieses Rad wurde eingebaut, nachdem an dieser Stelle eine Entgleisung stattfand. Es wird empfohlen, derartigen Radkranz für das gesagte Gerät zu beschaffen.

Bild 5: Dieses Bild zeigt ein Kohlenlastgleis vom Stellwerk 11 Königsau nach der Grube. Durch diese starken Temperaturlücken erhält die E-Lok und der Wagen starke Stöße, die sich in der Folgezeit als Achsen- und Federbrüche bemerkbar machen.

Bild 6: Der schlechte Oberbau auf diesem Bild wird gekennzeichnet durch schlechte Schienen. ¹⁷ Die schlechten Schienen sind, wie hier ersichtlich ist, zum Teil morsch und brechen bei einer starken Belastung zusammen.

Bild 7: Dieses Bild zeigt ein Lastgleis, welches von Zügen befahren wird, die zum Abraumbagger D 500 fahren, in einem betriebsgefährdeten ¹⁸ Zustand. Zum Teil sind fünf bis sieben Schwellen hintereinander völlig verfault, sodass das Gleis keinen Halt in sich hat und Spurerweiterungen und als Folge davon Entgleisungen zu verzeichnen sind.

Bild 8: Dieses Gleis führt zu einem stehengebliebenen Kohlenfloß und wird von Kohlenzügen befahren. Auf dem Bild ist deutlich die schlechte Gleislage zu erkennen, die sich in Kreuzschlägen und wellenförmigen Schienen bemerkbar macht. Der Zuglauf wird dadurch unruhig und Stromabnehmerschäden und Isolatorschäden sind die Folge.

Bild 9: Aus diesem Bild ist deutlich ersichtbar [sic!], in welcher Lage sich der Fahrleitungsmast befindet. Normalerweise muss dieser Mast in einem Winkel von 90 Grad zum Gleise stehen. Folgen entstehen, wie im Bild 8 beschrieben.

Bild 10: Im Bild 10 ist noch einmal der schlechte Zustand des Oberbaues ersichtlich. Das Gleis führt zum 2. Abraumberät.

Bild 11: In dieser Aufnahme ist das Gleis Sch – Rs 106 mit einer aus dem Schienenfuß herausragenden Lasche eines Fahrleitungsmastes ersichtlich.

Bild 12: Im Bild 12 ist noch einmal der Zustand des Fahrleitungsmastes aus Bild 11 zu sehen. Durch diese schlechte Befestigung löst sich in der Folge der Mast, wodurch Störungen hervorgerufen werden.

Bild 13: Im Bild 13 ist die andere Seite des gleichen Gleises ersichtlich. Auch hier kann man sagen, dass durch den ungenauen Sitz der Befestigungsschrauben dem Mast kein Halt gegeben ist.

Bild 14: In diesem Bild ist das Gleis zum Rb 199 mit starken Kreuzschlägen ersichtlich. ¹⁹ Diese werden dadurch hervorgerufen, dass zu viel Eisen im Gleis ist, was sich in der weiteren Folge in Spurerweiterungen bemerkbar macht, dadurch wiederum zu Entgleisungen und diese wiederum zu Schäden an das rollende [sic!] Material führt.

Bild 15: Dieses Bild zeigt einen typischen Stoß, wie er nur durch eine nachlässige Arbeit entstehen konnte. Durch diese eingebaute Blindlasche hat die rechte Schiene keinen Halt und kann dadurch zu Entgleisungen führen.

Bild 16: Die Aufnahme zeigt noch einmal als Nahaufnahme den Stoß aus Bild 15.

Bild 17: Diese Aufnahme zeigt noch einmal das Gleis Rb 199, wo die Schwellen nicht fest sind, sondern nur in den Befestigungsschrauben hängen. Dadurch ist einer Spurerweiterung Vorschub gegeben. Eine Unterhaltung des Gleises kann man nicht erkennen, da die Schwellen in der Luft hängen (siehe Pfeil).²⁰

Bild 18: Dieses Bild zeigt noch einmal den schlechten Zustand des bisher genannten Gleises. Wie aus dem Bild zu ersehen ist, ist der Abstand der Schwellen ungleichmäßig. Der Zwischenraum zwischen den einzelnen Feldern ist so groß, dass bei einer starken Belastung Schienenbrüche auftreten.

Bild 19: Dieses Bild zeigt noch einmal eine Nahaufnahme vom Zustand des Gleises Rb 199. Der Zwischenraum der Schwellen rührt daher, dass dieselben keinen Halt haben und beim Befahren »wandern«.

Bild 20: Diese Aufnahme stellt einen Schienenstoß dar, so wie er nicht sein soll. Das eingebaute Passstück ist mangelhaft befestigt und klappert beim Befahren. Die Lasche selbst ist durchgebrochen (siehe Pfeil).²¹ Bemerkenswert ist der Zustand der Stoßschwelle.

Bild 21: Bild 21 zeigt die Gegenseite des Stoßes zum Bild 20. Auch hier kann die Stoßschwelle dem Gleis infolge der mangelhaften Befestigung keinen Halt geben.

Bild 22: Dieses Bild zeigt wiederum das bisher beanstandete Gleis, wobei einmal die vordere Stoßseite mit einem Passstück versehen ist und in der Luft hängt, wodurch die Schlagwirkung auf das rollende Material außerordentlich stark in Erscheinung tritt.

Bild 23: Dieses Bild stellt wiederum ein Abraumgleis im Tagebau Königsau dar. Es ist klar, dass die Schwelle, die vollkommen morsch und verfault ist, dem Gleis keinen Halt geben kann.

Gleis [sic!] 24: Dieses Bild zeigt noch einmal das Gleis aus Bild 23, woraus man ersehen kann, dass die Befestigungen der Schienen vollkommen in einem lockeren Zustand sich befinden (siehe Pfeil). Ebenfalls versucht man, dem Gleis durch Einziehen einiger neuer Schwellen (siehe Pfeil) notdürftig Halt zu geben.²²

Bild 25: Diese Aufnahme zeigt einen weiteren Schienenstoß mit einer gebrochenen Lasche. Auch hier ist die Befestigung derartig schlecht, dass das Gleis keinen Halt hat. Die Aufnahme stellt eine Nahaufnahme von Bild 20 dar.

Bild 26: Bei der weiteren Überprüfung des Gleises Rb 199 wurde dieses Passstück in einem Stoß vorgefunden. Zu beachten ist hierbei der Höhenunterschied zwischen Passstück und Schiene (siehe Pfeil). Ebenfalls hat der Stoß keinen Halt und schwebt in der Luft. Wie aus dem Bilde weiter zu ersehen ist, ist durch diese Beanspruchung der Schienenfuß abgebrochen (siehe Pfeil 2) und liegt neben dem Gleis.²³ Da dieser Bruch sehr alt ist, kann man sagen, dass dieses Gleis lange Zeit nicht überwacht wurde.

Bild 27: Die Aufnahme zeigt das Kohlengleis in der Grube. Im Hintergrund ist das Gerät zu erkennen, welches die Kohlenförderung vornimmt.

Bild 28: Diese Aufnahme soll die Höhenlage des Gleises noch einmal veranschaulichen. Durch die morschen Schwellen (siehe Pfeil)²⁴ hat sich ein Teil des Schienenstranges durchgebogen, wodurch entweder ein Umkippen der Schiene oder ein Entgleisen des Zuges hervorgerufen wird.

Bild 30: Diese Aufnahme wurde als Nahaufnahme von Bild 29 gemacht und veranschaulicht noch einmal deutlich den Zustand der Schwellen.

Bild 31: Dieses Bild zeigt noch einmal eine Nahaufnahme der Bilder 29 und 30, wo besonders krass die Höhenlage und der Zustand der Schwellen zum Ausdruck kommen.

Bild 32: Im Tagebau Nachterstedt verwendet man als Schwellen halbierte Telegrafmasten. Dieselben sind so schwach, dass die Schwellennägel am unteren Ende wieder hervorschauen (siehe Pfeil).²⁵

Bild 33 und 34: Diese Bilder zeigen nochmals eine Nahaufnahme von den oben bezeichneten Schwellen. Die Unterlageplatten stehen circa 2 bis 4 cm an den Seiten über, sodass die Schienen keinen Halt haben.

Bild 35: Die Aufnahme zeigt noch einmal die oben geschilderten Schwellen, wo bei der linken Schwelle zu erkennen ist, wie die Holznägel herausragen und bei der rechten Schwelle die Unterlageplatte hervorsteht.

Bild 36: Bild 36 zeigt im Tagebau Nachterstedt das Anschlussstück zur Weiche 10 im Gleis 24. Der Einbau von derartigen Passstücken kann als reine Schlamperei bezeichnet werden. So ist selbstverständlich, dass durch diese Art von Einbau von Passstücken Entgleisungen Vorschub geleistet wird.

Bild 37: Diese Aufnahme stellt ein Abraum- und Kohlengleis dar. Auch hier im Tagebau Nachterstedt ist die Lage der beweglichen Gleise äußerst schlecht. Dieses wird durch die Höhenlage in dieser Aufnahme bestätigt.

Bild 38: Diese Aufnahme stellt das Gleis 25 im Tagebau Nachterstedt dar, welches von Abraum- und Kohlenlastzügen befahren wird. Zu bemängeln ist ebenfalls die schlechte Gleislage. Der Dreck im Vordergrund rührt vom Befahren und Überqueren mit Raupenfahrzeugen her. Eine Reinigung der Schienen erfolgt nicht, da der Dreck ziemlich alt war.

Bild 39: Die Aufnahme veranschaulicht die Gleislage von Gleis 25. Auch hier ist, wie in den anderen Bildern bereits angeführt, der schlechte Zustand des Oberbaues zu erkennen.

Bild 40: Die Aufnahme stellt eine Teilaufnahme dar vom Gleis 25 und zeigt den verfaulten Zustand der Schwellen und den in der Luft freihängenden Stoß.

Bild 41 und 42: Die beiden Aufnahmen zeigen typische Beispiele von schlechten Schwellen im Gleis 26 zum Bagger 432. Durch diesen schlechten Oberbau ist eine einwandfreie Lage des Gleises nicht gewährleistet.

Bild 43 und 44: Diese Aufnahmen zeigen noch einmal den Zustand der Schwellen, der sich innerhalb einer Gleisanlage auf mehrere Meter erstreckt. Die Aufnahme zeigt das Gleis 26 zum Abraum und Kohlenbagger 432.

Bild 45: Diese Aufnahme zeigt einen freischwebenden Stoß im Gleis 26, wo die Laschenbolzen nicht fest eingezogen sind und wo zum Teil auch die Federspannriemen fehlen, wodurch beim Befahren klappernde Geräusche entstehen.

Bild 46: Die Aufnahme zeigt den Gleisrost zum Absetzer 1000. Es handelt sich hierbei um Absetzer- und Fahrgleise. Damit auf dem linken Gleis die Spur gehalten wird, hat man zwischen beiden Gleisen Holzpfähle eingerammt, die dadurch die Spur halten sollten.

Bild 47: Dieses Bild zeigt nochmals eine Nahaufnahme, wo man versucht, die Spur zu halten durch Einklemmen von Holzstücken oder Einziehen von Spurstangen (siehe Pfeil).²⁶

Bild 48: Die Aufnahme zeigt eine Bauart im stationären Gleis, wo man auf jeder 2. Schwelle kreuzseitig die Befestigungsschrauben anlegt. Diese Art der Befestigungen wird noch im Allgemeinen angewandt, wie sie vor 20 Jahren üblich war (siehe Pfeil).²⁷

Bild 49: Diese Aufnahme wurde in der Nähe des Stellwerkes 5, Tagebau Nachterstedt, gemacht. Auf der rechten Bildseite befinden sich die Gleise in einem ordnungsgemäßen Schotterbett. Das Gleis auf der linken Seite ist bald mit Rieselkohle vollgedeckt. Die Rieselkohle stammt aus schlecht schließenden Wagen und rieselt während der Fahrt heraus. Das Gleis zieht sich ca. 2 bis 3 km hin, wobei rechts und links des Gleises mehrere 1 000 Tonnen Feinkohle verwittern.

Bild 50: Die Aufnahme zeigt einen Kohlenzug, wo aus dem letzten Wagen infolge schlecht schließender Luppen die Rieselbraunkohle herausfällt.

Bild 51 bis 56: Bild 51 bis 56 zeigt eine Entgleisung eines Bremswagens am 9.5.1956, 16.00 Uhr, im Gleisdreieck – Königsau. Die Ursache hierzu ist ein Kreuzschlag, d. h. die Schiene, wie im Bild 55 ersichtlich, liegt tiefer und der Radkranz stieg, wie im Bild 56 durch Pfeil²⁸ gekennzeichnet, auf und es führte zur Entgleisung und starken Beschädigung der Schwellen, wie aus den anderen Bildern zu ersehen ist. Zu bemerken wäre, dass die Schwellen nicht schlecht sind, sondern dass an diesem Gleisdreieck keine Unterhaltungsarbeit geleistet wurde, wobei es schon des Öfteren zu derartigen Entgleisungen an dieser Stelle kam.

[die im Original folgende Fotodokumentation, jeweils zwei Fotos auf einem Blatt, wird nicht hier ediert → [Faksimiles](#)]

1

Siehe dazu auch die Informationen [M36/56](#), [M38/56](#), [M39/56](#) und [M42/56](#) über »Schwierigkeiten infolge Frosteinwirkung« vom Februar 1956.

2

Beim Gerät D 1120 handelt es sich um einen Eimerkettenbagger.

3

Im Original: »Sch RS«.

4

Strosse ist ein Fachbegriff im Bergbau, der bei einem von oben nach unten vorgehenden Abbau den Absatz, der in die Sohle des Stollens oder Abbauhohlraums gehauen wird, bezeichnet.

5

Im Original falsche Differenz: »22 080 t« bzw. »28 %«.

6

Diese Tabelle ist identisch mit der Tabelle 1 in Information [355/56](#).

7

Die Fehlmenge zwischen Realisierung und Bedarf ist in dieser Tabelle nicht angegeben.

8

Diese Tabelle ist identisch mit der Tabelle 2 in Information [355/56](#).

9

Im Bergbau der DDR gab es für Produktionsarbeiter insgesamt acht Lohngruppen, aufsteigend von Lohngruppe I bis Lohngruppe VIII. Der Stundenlohn im Braunkohlebergbau betrug in Lohngruppe I 106 (unter Tage) bzw. 102 Pfennig (über Tage) und in Lohngruppe V 173 bzw. 158 Pfennig; in den Lohngruppen VI–VIII betrug der Stundenlohn 218 bis 343 bzw. 192 bis 282 Pfennig. Vgl. Haas, Gerhard; Leutwein, Alfred: Die rechtliche und soziale Lage der Arbeitnehmer in der Sowjetischen Besatzungszone. Hg. v. Bundesministerium für gesamtdeutsche Fragen. Bd. 2: Anlagenteil, 4., erw. u. erg. Aufl., Bonn 1957, S. 129.

10

Die »Kampfgruppen der Arbeiterklasse« waren eine im Sommer 1953 auf Beschluss der SED gegründete paramilitärische Organisation von Beschäftigten in Großbetrieben, VEG, LPG, MTS und staatlichen Verwaltungen. Vgl. Siebeneichner, Tilmann: Proletarischer Mythos und realer Sozialismus. Die Kampfgruppen der Arbeiterklasse in der DDR. Köln u. a. 2014.

11

Im Original: »Dohmsdorf«.

12

Gemeint ist der Volksaufstand in Ungarn, der am 23.10.1956 mit Demonstrationen in Budapest begann, die sich in den folgenden Tagen auf das ganze Land ausweiteten. Bereits am Abend des 23.10. bat Parteichef Ernő Gerő die sowjetische Armee um Hilfe. Am 24.10. wurde die Forderung der Demonstranten nach der Berufung des reformorientierten Kommunisten Imre Nagy zum Ministerpräsidenten erfüllt, am 25.10. wurde Parteichef Gerő durch Janos Kádár ersetzt. Zeitgleich kam es zu Angriffen auf die Demonstranten, bei denen etwa 200 Personen getötet wurden. Am 30.10. bildete Nagy eine Mehrparteienregierung und am 1.11. erklärte er die Neutralität Ungarns und den Austritt aus dem Warschauer Pakt. Am 4.11. wurde Nagy als Ministerpräsident abgesetzt und durch Kádár ersetzt, die sowjetische Armee griff erneut ein. Bis zum 15.11. gab es heftige Kämpfe im Land, denen aufseiten der Aufständischen etwa 2 500 Menschen zum Opfer fielen. In den folgenden Wochen wurden Oppositionelle scharf verfolgt, etwa 200 000 von ihnen flohen ins westliche Ausland. Vgl. dazu u. a. Varga, László: Der Fall Ungarn. Revolution, Intervention, Kádárismus. In: Engelmann, Roger; Großbölting, Thomas; Wentker, Hermann (Hg.): Kommunismus in der Krise. Die Entstalinisierung 1956 und die Folgen. Göttingen 2008, S. 127–136.

13

Im Original: »Niederwürschwitz«.

14

Der erste Fünfjahrplan der DDR umfasste den Zeitraum 1951 bis 1955.

15

Vollständig: VEB HORCH Kraftfahrzeug- und Motorenwerke Zwickau.

16

Der rote Pfeil ist auf dem Foto nicht zu erkennen.

17

Gemeint sind die hölzernen Schwellen, nicht die Schienen.

18

Gemeint ist vermutlich »betriebsgefährdenden«.

19

Als Kreuzschläge werden Verwerfungen im Gleis bezeichnet, die u. a. durch die Ausdehnung der Schienen infolge von Temperaturschwankungen hervorgerufen werden.

20

Ein Pfeil ist auf dem Foto nicht zu erkennen.

21

Ein Pfeil ist auf dem Foto nicht zu erkennen.

22

Pfeile sind auf dem Foto nicht zu erkennen.

23

Pfeile sind auf dem Foto nicht zu erkennen.

24

Ein Pfeil ist auf dem Foto nicht zu erkennen.

25

Ein Pfeil ist auf dem Foto nicht zu erkennen.

26

Ein Pfeil ist auf dem Foto nicht zu erkennen.

27

Ein Pfeil ist auf dem Foto nicht zu erkennen.

28

Ein Pfeil ist auf dem Foto nicht zu erkennen.