

Mängel in der Leitungstätigkeit des Ministeriums für Verkehrswesen

22. Oktober 1963

Einzelnformation Nr. 638/63 über mangelhafte Kollektivität in der Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV) und über einige subjektive Faktoren, die sich ebenfalls hemmend auf die Leitungstätigkeit im MfV auswirken

Quelle

BStU, MfS, ZAIG 814, Bl. 1-4 (5. Expl.).

Serie

Informationen.

Verteiler

Kein Nachweis für externe Verteilung – MfS: HA XIII, Ablage.

Vermerk

Handschriftlich im Dokumentenkopf: »nicht rausgegangen«.

Bemerkungen

Nicht realisierter externer Verteilervorschlag im Dokumentenkopf: Ulbricht, Honecker, Stoph.

Dem MfS liegen verschiedene Hinweise vor, die ergänzend zu den bereits in früheren Informationen ¹ erwähnten Schwächen in der Leitungstätigkeit des MfV mitgeteilt werden.

In den letzten Wochen und Monaten gab es im MfV wieder eine Reihe charakteristische Beispiele dafür, dass die Leitungstätigkeit besonders der führenden Funktionäre nicht genügend den politisch-ökonomischen Erfordernissen entspricht.

Zum Beispiel werden die auf der Parteiaktivtagung ² des MfV Anfang September 1963 und auch die in den zentralen Besprechungen zur Debatte gestellten wichtigen Probleme nicht bis zu Ende diskutiert. Entsprechende Vorschläge und Maßnahmen werden nur zögernd oder gar nicht realisiert, obwohl von den führenden Funktionären betont wurde, dass solche Maßnahmen und Vorschläge schnell wirksam werden müssten.

Unter anderem betrifft dies solche wichtigen Probleme wie Investgeschehen und Unfallgeschehen, die seit Langem einen Schwerpunkt darstellen, ohne dass trotz aller Kritiken und Hinweise – auch seitens des MfS – wirklich wirksame Maßnahmen eingeleitet wurden.

Ungelöst sind bzw. waren lange Zeit auch

- die Zusammenfassung der Bereiche Planung, zentrale Forschung und Entwicklung, Statistik usw.,
- das Weisungsrecht des stellvertretenden Ministers Genossen Scholz ³ an die Präsidenten und
- teilweise solche Prinzipien der Leitungstätigkeit wie exakte und zweckmäßigste Durchführung und Kontrolle von Beschlüssen der Partei und Regierung.

Die Ursachen für diese Schwächen sind in erster Linie auf die mangelnde Kollektivität der Leitung zurückzuführen. Das Verhältnis des Ministers zu seinen Stellvertretern und teilweise auch das Verhältnis zwischen den einzelnen Stellvertretern ist durch eine Reihe subjektiver Faktoren belastet, die ein wirklich kollektives Herangehen an die fachlichen Probleme erschweren, weil sie mitunter zu sehr in den Vordergrund gestellt werden.

Zum Beispiel ist typisch, dass der Minister Genosse Kramer ⁴ fast alle Kritiken und Vorschläge als gegen seine Person gerichtet und nicht als Hilfe für die Verbesserung der Arbeit ansieht. Er schlussfolgert daraus vielmehr, dass man ihn »abzulösen« versucht, dass man z. B. »einen neuen Minister systematisch vorbereitet«.

Darunter leidet natürlich die gesamte Arbeit. Genosse Kramer misstraut fast jedem seiner Stellvertreter und ist in erster Linie daran interessiert, in Erfahrung zu bringen, was über ihn und von wem diskutiert wird.

Hinter fast allen neuen Vorstellungen und Vorschlägen über Veränderung und Verbesserung der fachlichen Arbeit (Probleme der Vorlagen, Charakter der Besprechungen, Schaffung einer Generaldirektion Eisenbahn usw.) sieht er Bestrebungen, ihn zu isolieren.

Dadurch hat sich zwischen den Stellvertretern und dem Minister praktisch eine Front gebildet, der Genosse Kramer labil gegenübersteht und vor der er resigniert.

Das zeigt sich u. a. darin, dass Genosse Kramer in einigen Fällen Entscheidungen zu Problemen, für die ihm das Entscheidungsrecht und die -pflicht zustehen, anderen Stellvertretern überlässt oder hinauszögert.

Neben den bereits auf Seite 2 angeführten Problemen soll hier noch die sogenannte Vorlage Westberlin ⁵ erwähnt werden, zu der bis jetzt noch nicht die Zustimmung aller infrage kommenden staatlichen Organe eingeholt wurde, obwohl diese Vorlage von äußerster Dringlichkeit ist.

Außerdem soll auf das Problem Fährverbindung DDR – UdSSR hingewiesen werden, an dem die Mängel in der Leitungstätigkeit im MfV besonders krass in Erscheinung treten.

Für dieses Projekt war vom MfV ein Investitionsaufwand von 30 Mio. DM⁶ für landseitige Investitionen angegeben worden. Auf dieser Grundlage wurden der entsprechende Politbürobeschluss gefasst und die Verhandlungen mit der Sowjetunion eingeleitet. Eine spätere genauere Überprüfung ergab jedoch, dass ein sieben- bis neunfacher Investitionsaufwand erforderlich ist. Genossen Kramer wurde deshalb empfohlen, diese Veränderung persönlich dem Genossen Dr. Apel⁷ zur Kenntnis zu geben. Trotz des durch diese Fehlkalkulation möglichen großen Schadens geschah dies bisher jedoch nicht, offensichtlich weil Genosse Minister Kramer diesen Unannehmlichkeiten aus dem Wege zu gehen versucht.

Typisch ist auch die Reaktion des Genossen Kramer auf die Hinweise des Genossen Stoph ⁸ und des MfS über die steigende Zahl der subjektiv verursachten Unfälle bei der Deutschen Reichsbahn, indem er durchblicken ließ, dieses Problem ginge ihn nichts an, das gehöre in den Kompetenzbereich des Genossen Scholz.

Bezeichnend für die Situation im Leitungskollektiv ist ferner, dass Minister Kramer z. B. das Verhältnis zum Genossen Menzel ⁹ so einschätzt, dass eine Zusammenarbeit überhaupt nicht mehr möglich sei.

Andererseits wird Genosse Kramer von einigen leitenden Funktionären des MfV als überaus empfindlich, von sich eingenommen und überheblich eingeschätzt.

Als z. B. die bereits erwähnte Parteiaktivtagung nicht die von ihm erwarteten »scharfen Angriffe gegen seine Person« brachte, war seine sinngemäße Reaktion: Man braucht Kramer noch.

Das beweist ebenfalls, dass er seine Funktion in erster Linie unter dem Gesichtspunkt seiner »persönlichen Rolle und Verdienste« betrachtet. Diese Information ist nur zur persönlichen Auswertung bestimmt, weil sonst die Quellen dekonspiriert werden.

1

Siehe insbesondere die Informationen 174/61, 305/61 und 710/61.

2

Parteiaktive wurden von den Parteileitungen der jeweiligen SED-Organisation gebildet und sollten die besten SED-Mitglieder des jeweiligen Bereichs (Kreis, Betrieb, Wohngebiet usw.) umfassen.

3

Helmut Scholz, Jg. 1924, Lokführer, 1959–67 Stellv. des Ministers für Verkehrswesen und stellv. Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, 1963–67 Mitglied des ZK der SED.

4

Erwin Kramer, Jg. 1902, 1950–70 Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, 1954–70 Minister für Verkehrswesen und Mitglied des ZK der SED, 1958–79 Mitglied der Volkskammer.

5

Gemeint ist offenkundig die Vorlage des Ministeriums für Verkehr für das Politbüro des ZK der SED von September/Oktober 1963. Siehe hierzu Ciesla, Burghard: Als der Osten durch den Westen fuhr. Die Geschichte der Deutschen Reichsbahn in Westberlin. Köln, Weimar, Wien 2006, S. 157. Demnach enthielt diese Vorlage den Entwurf für eine neue Entlohnungs- und Arbeitsrechtsverordnung, die den Bedürfnissen der in Westberlin lebenden und arbeitenden Reichsbahnmitarbeiter entgegenkommen sollte.

6

Von 1948 bis 1964 lautete die Währungsbezeichnung in beiden deutschen Staaten »Deutsche Mark«. Gemeint sind hier Mark der DDR.

7

Erich Apel, Jg. 1917, 1963–65 Vorsitzender der Staatlichen Plankommission der DDR.

8

Willi Stoph, Jg. 1914, Partei- und Staatsfunktionär, 1953–89 Mitglied des Politbüros der SED, 1956–60 Minister für Nationale Verteidigung der DDR, 1962 1. Stellv., 1964–73 und 1976–89 Ministerpräsident der DDR.

9

Robert Menzel, Jg. 1911, 1953–82 stellv. Minister für Verkehrswesen, 1953–85 Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn.

