Das Bundesarchiv

Arbeitskräftesituation im Rangierbetrieb des Güterverkehrs der DR

21. November 1981

Information Nr. 567/81 über einige beachtenswerte Erscheinungen im Zusammenhang mit der Arbeitskräftelage sowie weiterer Probleme in Knotenpunkten des Güterverkehrs der Deutschen Reichsbahn – besonders Rangierbetrieb

Quelle

BStU, MfS, ZAIG 3171, Bl. 1–9 (7. Expl.).

Serie

Informationen.

Verteiler

Mittag, Neumann, Arndt – MfS: Mittig, Leiter HA XIX, Giersch (ZAIG/1), Ablage.

Im Ergebnis vom MfS gemeinsam mit Experten der Deutschen Reichsbahn geführter Untersuchungen in Knotenpunkten des Güterverkehrs der Deutschen Reichsbahn, besonders Rangierbetrieb, wurde eine Reihe von Problemen sichtbar, die negative Auswirkungen auf die Realisierung der volkswirtschaftlichen Transportaufgaben, die Bereitstellung von Transportkapazitäten sowie auf die Betriebssicherheit haben.[1]

Dazu im Einzelnen:

Die Mehrzahl der Beschäftigten im Rangierdienst kommt unter oft komplizierten Arbeitsbedingungen der wachsenden Verantwortung für die Erfüllung der Transportaufgaben nach und arbeitet mit hohem persönlichen Einsatz.

Dieser insgesamt positiven Tendenz wirken eine Reihe von Faktoren entgegen, die insbesondere auf Knotenpunkten des Güterverkehrs und Rangierbetriebes sichtbar werden. Sie bestehen u. a. vorwiegend in einer nicht ausreichenden Wirksamkeit der politisch-ideologischen und politisch-moralischen Erziehung, dem Nichtbeachten von Dienstvorschriften für den Rangierdienst und daraus resultierenden Verstößen gegen die Betriebssicherheit und die staatliche Sicherheit und Ordnung sowie in Hemmnissen bei der praxiswirksamen Nutzung von Rationalisierungsmitteln.

Trotz der zur angestrebten Stabilisierung der Lage in diesem Bereich erfolgten zeitweiligen Abordnung von 1 093 Angehörigen anderer Dienstzweige zum Rangierdienst und einer von den Beschäftigten dieses Dienstzweiges geleisteten Vielzahl von Überstunden kann die technologische Mindestbesetzung der Schichten nicht gesichert werden. (In der Anzahl der Beschäftigten auf den untersuchten 50 leistungsbestimmenden Güterbahnhöfen – Soll der Beschäftigten 4 479, Ist: 3 271 – sind die zeitweilig abgeordneten Arbeitskräfte bereits mit enthalten.)

Um zeitweilige Abordnungen durchzusetzen, müssen in einer Reihe von Fällen Dienstbefehle erteilt werden, da freiwillige Bereitschaftserklärungen nicht im erforderlichen Umfang erfolgen.

Die Ablehnungen werden besonders von jungen Eisenbahnern damit begründet, dass die Zeit der Abordnung einen Verlust für die Qualifizierung in ihrem eigenen Beruf darstelle.

Im Zusammenhang mit der Verweigerung für eine Abordnung zum Rangierdienst kam es zu einer Anzahl von Kündigungen. (So erfolgten z. B. im Bereich der Reichsbahndirektion Dresden in diesem Zusammenhang im Zeitraum 1979 bis 1981 insgesamt 100 Kündigungen.)

Darüber hinaus schätzen Experten der Deutschen Reichsbahn ein, dass fast durchgängig ein Trend zur Ablehnung von Überstunden festzustellen ist. Als Begründung wird häufig die Überbeanspruchung während der normalen Arbeitszeit aufgrund der bestehenden Unterbesetzung mit Arbeitskräften angegeben.

(Im 1. Halbjahr 1981 wurden z. B. von den Beschäftigten auf dem Bahnhof Magdeburg-Buckau zwischen 440 und 670 Überstunden geleistet, auf dem Bahnhof Senftenberg waren es zwischen 360 und 420 Überstunden.)

Infolge der nicht mehr gewährleisteten *technologischen Mindestbesetzung* mit Rangierpersonalen kam es wiederholt

- zur Nichteinhaltung der technologischen Zeiten für die Zugbildung und -auflösung,
- zu Abweichungen von vorgesehenen Gleisbelegungen und zum Rückstau von Güterzügen sowie
- zur Nichteinhaltung der Bahnhofsbedienungspläne.

Diese Erscheinungen führten zu Verzögerungen im Güterwagenumlauf, zu Verspätungen im Triebfahrzeugumlauf und im Güterzugdienst sowie zu Überschreitungen von Wagenaufenthaltszeiten auf den Bahnhöfen und in den Zusatzanlagen.

Wie die geführten Untersuchungen weiter ergaben, werden solche Fehlhandlungen auch aus dem Bestreben begangen, Mehrarbeiten zu umgehen, sich unzulässige Arbeitserleichterungen bzw. verlängerte Arbeitspausen zu verschaffen, teilweise verbunden mit gleichgültigem Verhalten gegenüber den Arbeitspflichten.
Nicht unerheblichen Einfluss auf diese Fehlhandlungen hat auch der Umstand, dass Rangierpersonale mit derartigen Denkweisen und Verhaltensweisen häufig nur über ein niedriges Bildungs- und Qualifikationsniveau verfügen (rund 22 % erreichten nicht den Abschluss der 8. Klasse bzw. sind Abgänger von Sonderschulen; rund 60 % sind lediglich im Besitz des Abschlusses der 8. Klasse; nur rund 18 % haben den Abschluss der 10. Klasse erreicht, und nur etwa 45 % der Rangierpersonale haben die Facharbeiterausbildung erfolgreich beendet).
Ein Teil der Beschäftigten im Rangierdienst ist darüber hinaus kriminell oder sozial gefährdet. (So sind insgesamt ca. 8 % der Beschäftigten vorbestraft, auf dem Grenzbahnhof Zittau, [Kreis] Görlitz, [Bezirk] Dresden, z. B. ca. 50 % der Beschäftigten.)
Gegen 20 % der im Rangierdienst Beschäftigten sind Disziplinarverfahren anhängig, hauptsächlich wegen Alkoholgenuss während der Arbeitszeit, Arbeitsbummelei/asoziale Lebensweise, Rowdytum und Eigentumsdelikten.
So mussten z. B. auf dem Bahnhof Magdeburg-Rothensee gegen 54 der insgesamt 70 im Rangierdienst Beschäftigten Disziplinarmaßnahmen eingeleitet werden.
Wie weiter festgestellt wurde, besteht an einer beruflichen Qualifikation seitens der Rangierpersonale ohne Facharbeiterabschluss wenig Interesse, da bei einem Abschluss keine nennenswerten finanziellen Verbesserungen eintreten. (Der Nettoverdienst – ohne Überstunden – eines Rangiermeisters und eines Rangierarbeiters differiert im Durchschnitt um 60 Mark pro Monat.)
Die nicht den Erfordernissen entsprechende Qualifikationsstruktur führt u. a. dazu, dass nicht ausreichend qualifizierte Beschäftigte oder Beschäftigte mit einer nicht ausreichenden Persönlichkeitsentwicklung (Leistungswillen, Organisationsvermögen, effektive Ausnutzung der Arbeitszeit) als Rangiermeister eingesetzt werden müssen (z. B. haben von 680 Rangiermeistern 176 keinen Facharbeiterabschluss bzw. haben 100 nicht einmal den Abschluss der 8. Klasse erreicht).
Aus vorgenannter Situation resultierend entwickelten sich Führungs- und Leitungspraktiken, bei denen Abweichungen von den Dienst- und Rangiervorschriften toleriert und als normal angesehen werden. Dadurch kommt es zur Missachtung von Kontrollaufgaben, es werden keine tiefgründigen Ursachenforschungen und Auswertungen von Verstößen durchgeführt und somit auch keine Grundlagen für eine systematische und zielgerichtete schadensverhütende Arbeit geschaffen.
Diese Situation hat neben der allgemein zu verzeichnenden Verschlechterung des Arbeitsklimas (Resignation und Gleichgültigkeit unter den Leitungskadern) auch negative Auswirkungen auf die Durchsetzung der notwendigen Arbeitsdisziplin und wird durch eine Reihe sogenannter Kompromisse – z. B. Duldung von Verstößen gegen Zugbildungsvorschriften, Duldung aller Arten von Disziplinlosigkeiten – gekennzeichnet, die sich nicht zuletzt in einem weiteren Ansteigen der Anzahl von Differenzwagen,[2] Wagenfehlleitungen, Wagen- und Ladegutbeschädigungen und Bahnbetriebsunfällen widerspiegelt.
So sind im 1. Halbjahr 1981 auf den untersuchten 50 leistungsbestimmenden Güterbahnhöfen im Rangierbereich 761 Bahnbetriebsunfälle, 19 529 Differenzwagen, 1 902 Wagenfehlleitungen und 1 648 Wagen- und Ladegutbeschädigungen festgestellt worden.
Weitere Untersuchungen ergaben, dass der insgesamt hohe Arbeitskräftefehlbestand im Bereich des Rangierdienstes zu einer bestimmten Konzentration von Personen geführt hat, die kriminell gefährdet sind bzw. die sich nicht gesellschaftsgemäß verhalten.
Die Analyse von Erscheinungen der Kriminalität in den Knotenpunkten des Güterverkehrs ergab, dass besonders Eigentumsdelikte (Transportgutdiebstähle) begangen wurden. So mussten von Januar 1980 bis einschließlich Juni 1981 gegen insgesamt 284 Personen Ermittlungsverfahren eingeleitet werden, davon gegen 63 Personen mit Haft (darunter befanden sich 56 Gruppenstraftaten) überwiegend wegen der Begehung von Straftaten gegen das sozialistische Eigentum. Weitere Straftaten bildeten Verkehrsgefährdung unter Einfluss von Alkohol sowie Rowdytum.
Aus weiter vorliegenden Untersuchungsergebnissen ist ersichtlich, dass die im Interesse einer effektiveren Gestaltung der Arbeit, zur Freisetzung von Arbeitskräften und zur Erhöhung der Rangierleistungen besonders auf den Knotenpunkten des Rangierbetriebes eingesetzten technischen Mittel (automatische Gleisbremsanlagen, Sprechfunkgeräte) nur ungenügend genutzt werden.
Von Experten der Deutschen Reichsbahn wird dazu eingeschätzt, dass z. B. die Sprechfunkgeräte sehr störanfällig sind und es aufgrund der territorialen Bedingungen im Funkverkehr zu Störungen kommt, sodass eine Sprechverbindung kaum möglich ist.
Die Wirksamkeit der Gleisbremsanlagen wird durch eine hohe Störanfälligkeit, wie z. B. unterschiedliche Bremsleistungen, Nachlassen der Bremsleistungen bei hoher Frequentierung sowie durch andere Störungen überwiegend infolge des Fehlens von Ersatzteilen oder Hebezeugen, beeinträchtigt (Versagen der Hydraulik – Dresden-Friedrichstadt; Ausfälle wegen nicht ausreichender Versorgung mit Messstreifen für die Steuerung der Gleisbremsen – Forschungs- und Entwicklungswerk Blankenburg; technologischer Verschleiß von Anlagen aufgrund von Überalterung – Karl-Marx-Stadt, Roßlau, Bitterfeld, Leipzig-Engelsdorf; Fehlen von Bremsleisten für elektrodynamische Gleisbremsen, die aufgrund des Materialeinsatzes einem hohen Verschleiß unterliegen).
Auf dem Bahnhof Karl-Marx-Stadt/Hilbersdorf 1979 eingebaute Kipphemmschuhanlagen werden von Rangierern kaum genutzt, da die zuverlässige Bedienung dieser Anlagen für den Bediener Gefahrenmomente mit sich bringt (von 100 Anlagen sind nur 60 einsatzfähig bzw. bedingt einsatzfähig oder mängelbehaftet).
Weitere Feststellungen ergaben, dass die Anzahl der im 1. Halbjahr 1981 eingetretenen Bahnbetriebsunfälle im gesamten Rangierdienst der Deutschen Reichsbahn gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres von 1 984 auf 2 019 angestiegen ist.

Zwischen den einzelnen Reichsbahndirektionen gibt es dabei beträchtliche Unterschiede (Reichsbahndirektion Greifswald – Senkung der Bahnbetriebsunfälle im Rangierdienst um rund 48 %; Reichsbahndirektion Berlin bzw. Dresden – Anstieg der Bahnbetriebsunfälle im Rangierdienst um ca. 20 % bzw. 13 %).
Häufigste Ursache von Bahnbetriebsunfällen im Rangierdienst bilden Mängel bei der Bedienung der Handbremsen, mangelhafte Arbeit mit den Hemmschuhen, Nichtentfernen von Sicherungsmitteln, gewaltsames Trennen von Kupplungsschläuchen und Umstellen von Weichen unter dem Fahrzeug.
Im Rahmen geführter Untersuchungen zur Aufklärung der Ursachen begünstigenden Umstände und Bedingungen sowie evtl. damit im Zusammenhang stehender Pflichtverletzungen wurden vom MfS bisher keine feindlich-negativen Handlungen festgestellt.
Geführte Untersuchungen im Zusammenhang mit Wagenfehlleitungen ergaben, dass z. B. auf dem Bahnhof Seddin teilweise 30 bis 40 Wagen/Tag fehlgeleitet werden. Auf dem Bahnhof Frankfurt/O. sind im Jahre 1981 bisher infolge mangelhafter Überprüfung unbezettelter Güterwagen 37 vorwiegend aus der VR Polen kommende beladene Wagen als Leerwagen weiter verfügt worden.
Durch derartige Verstöße gegen bestehende Dienstvorschriften werden beträchtliche volkswirtschaftliche Schäden hervorgerufen. Das wird u. a. durch ein Vorkommnis im Januar 1981 auf dem Bahnhof Heidenau/Reichsbahndirektion Dresden deutlich, in dem ein Güterwagen mit 28,5 t projektgebundener Stahlschmiedeteile – für den VEB Maschinenfabrik Heidenau bestimmt – infolge Bequemlichkeit des zuständigen Rangierarbeiters nicht dem Empfänger zugeführt wurde, obwohl er während der Dienstschicht zweimal das Anschlussgleis dieses Betriebes zu bedienen hatte. Im Zusammenhang mit weiteren Fehlhandlungen erfolgte die Zuführung des Wagens zum Stahl- und Walzwerk Riesa, wo die Verschrottung der Ladung erfolgte.
In Anbetracht der auf Knotenpunkten des Güterverkehrs bestehenden komplizierten Arbeitskräftesituation wird es im Interesse der weiteren Zurückdrängung von Verstößen gegen Dienstvorschriften und zur Beseitigung festgestellter Mängel im Rangierbetrieb der Deutschen Reichsbahn sowie der Erschließung von Reserven im Transportprozess von Experten der Deutschen Reichsbahn als notwendig erachtet, vorrangig folgende Probleme einer Lösung zuzuführen:

- Verstärkte Weiterführung der politisch-ideologischen Arbeit in den Leitungsbereichen der Reichsbahndirektionen, Reichsbahnämter und Dienststellen, um Erscheinungen der Resignation über die Situation im Rangierbereich entgegenzuwirken und die Rangierpersonale zu ein sicherheitsbewussten Verhalten zu erziehen, insbesondere durch Anleitung und Unterstützung direkt am Arbeitsplatz.
- Konsequente Durchsetzung der Vorschriften über die Kontroll-, Prüf- und Überwachungstätigkeit als wesentlicher Bestandteil der Leitungstätigkeit.
- Einleitung wirksamer Maßnahmen zur Stimulierung hoher persönlicher Leistungen im Rahmen des sozialistischen Wettbewerbs auf dem Gebiet der Ordnung und Sicherheit, zur Gewährleistung weitestgehender Unfall- und störungsfreier Betriebsabläufe im Rangierbetrieb.
- Verringerung des technologischen Arbeitskräftebedarfs im Rangierdienst und Erhöhung der Durchlassfähigkeit auf den Rangierbahnhöfen, insbesondere durch eine verstärkte Mechanisierung und Automatisierung.
- Erhöhung des Anteils männlicher Lehrlinge im Rahmen des der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung stehenden Bilanzanteils von Lehrling insbesondere unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Deutschen Reichsbahn auf örtlicher Ebene und den in diesen territorialen Berei bestehenden Anforderungen an das gesellschaftliche Arbeitsvermögen insgesamt.
- Stabilisierung der Ersatzteilversorgung für Gleisbremsen und Erhöhung deren Verfügbarkeit, insbesondere für ältere Gleisbremsen zur Verhinderung von Abweichungen vom technologischen Ablauf.
- Prüfung der Möglichkeit einer Kopplung des Rangieraufgebotes (12 Monate) mit einem Qualifizierungsvertrag für die Tätigkeit als Triebfahrzeugführer, Fahrdienstleiter, Signalwerker und Schaffung weiterer Voraussetzungen (u. a. durch den Abschluss von Vereinbarung zwischen den Räten der Bezirke/Kreise und zuständigen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn) zur langfristigen Stabilisierung der Arbeitskräftelage bei der Deutschen Reichsbahn.

1
Unter dem Namen Deutsche Reichsbahn (DR) wurde die Staatsbahn der DDR betrieben. Sie wurde nach dem Zweiten Weltkrieg aus den Teilen der Deutschen Reichsbahn weitergeführt, die sich in der Sowjetischen Besatzungszone sowie in Berlin befanden. Die DR war regional in acht Reichsbahndirektionen (Berlin, Cottbus, Dresden, Erfurt, Greifswald, Halle, Magdeburg und Schwerin) gegliedert.

2
Güterwagen, bei denen zwischen Frachtpapieren und Ladung Differenzen bestehen bzw. denen die Frachtpapiere fehlen und die daher nicht weitergeleitet werden dürfen.

© Copyright by Stasi-Unterlagen-Archiv.