Berichte

Das sowjetzonale Transportwesen

Ein Bericht über Entwicklung und Leistungen

Alte Streckenbelastungskarten der Reichsbahn zeigen, daß sich der Hauptverkehr im Deutschland der Vorkriegszeit in westöstlicher Richtung abspielte. Nach 1945 bildete sich in den Teilgebieten Mittel- und Westdeutschland eine um 90° gedrehte Verkehrsachse heraus. Von 31 Eisenbahnstrecken, die West- und Mitteldeutschland verbanden, blieben sieben bestehen, von 121 Straßenverbindungen gibt es heute noch fünf, lediglich bei den Wasserstraßen blieben die Verbindungen über die Unterhavel mit der Elbe und über den Elbe-Havel-Kanal mit dem Mittellandkanal erhalten. Ähnliche Einschränkungen erfuhren die Verkehrsverbindungen zwischen der sowjetischen Besatzungszone und den unter polnischer Verwaltung stehenden deutschen Gebieten.

Die Schwenkung der Verkehrsachse bedeutete, daß Hauptverbindungen zu Nebenstrecken herabsanken und bisher wenig benutzte Verkehrswege übermäßig beansprucht wurden. Die Verkehrsnetze der drei Binnenverkehrsträger in der SBZ[1] sind für den Nord-Süd-Verkehr wenig geeignet. Für das Wasserstraßennetz gilt dies in erster Linie, aber auch die Eisenbahnen bieten z. B. für die Verbindung der Häfen Wismar, Rostock und Stralsund mit dem Hinterland nur beschränkte Möglichkeiten. Das Autobahnnetz ist, zumindest in der nördlichen Hälfte der Zone, den neuen Verkehrsströmen wenig günstig, das Bauvorhaben zwischen Rostock und Berlin soll hier einen Teilausgleich schaffen.

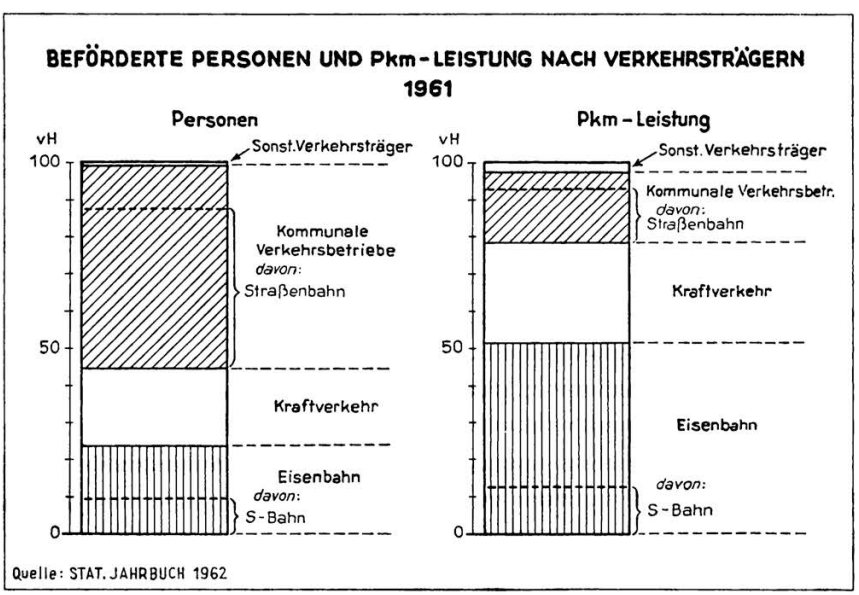
Ein Verkehrsnetz, das in erheblichem Umfang Ansprüchen nachkommen muß, für die es nicht eingerichtet worden ist, ist nur vermindert leistungsfähig. Diese Auswirkung ist zunächst von den Kriegszerstörungen, die die Verkehrsmittel in beiden Teilen Deutschlands erlitten hatten, in den Hintergrund gedrängt worden. Für Mitteldeutschland kamen darüber hinaus noch in allen Verkehrszweigen die Folgen der Demontagen hinzu, die in Westdeutschland unbedeutend waren. Besonders zu nennen sind die Gleisaufnahmen, die das mittel-

[1] Einschl. Ost-Berlin.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

deutsche Netz nicht nur verkürzten, sondern auch fast alle mehrgleisigen Strecken in eingleisige umwandelten. Der geschwächte Verkehrsapparat Mitteldeutschlands wurde von Anfang an bis zum äußersten beansprucht. Unter diesen Umständen kommt der Investitionspolitik innerhalb der Verkehrspolitik große Bedeutung zu. Bis heute sind aber keine größeren Aufbau- oder Ersatzinvestitionen, wie z. B. in den Grundstoffindustrien und in der Elektrizitätswirtschaft, erfolgt. Eine gewisse Ausnahme bildet die Erfüllung politischer Forderungen[2]. Unzureichend versorgt wurden sowohl Eisenbahn als auch Binnenschiffahrt und Kraftverkehr. Die großen Probleme des Kanal- und Straßenbaus, der Elektrifizierung der Eisenbahn und des Wiederaufbaues der Seeschiffahrt und Luftfahrt sind erst teilweise in Angriff genommen worden.

Die Nachkriegsentwicklung des sowjetzonalen Verkehrswesens weicht daher stark von derjenigen im Bundesgebiet ab, weist dagegen gewisse Ähnlichkeiten mit derjenigen in den Ostblockstaaten auf. Am auffälligsten ist die geringe Entwicklung des Straßenverkehrs sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Über vier Fünftel der Güterverkehrsleistungen entfallen auf die Eisenbahn. Bezeichnenderweise hat sich dieser Anteil von 1950 bis heute nicht verändert. Schon aus dem hohen Eisenbahnanteil geht hervor, daß der verstaatlichte Ver-



[2] Beispielhaft hierfür sind der sog. Berliner Außenring und die neuerbaute Eisenbahnstrecke zwischen Förtha und Gerstungen. In beiden Fällen wollte man die Benutzung westlicher Gebiete vermeiden.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kehr das Transportwesen beherrscht. Tatsächlich leisten staatliche Betriebe nach offiziellen Angaben über 97 vH des gesamten Güterverkehrs.

Die verkehrspolitischen Aufgaben in Mitteldeutschland sind ganz anders gelagert als in der Bundesrepublik, wo dem staatlichen und kommunalen Verkehr ein starkes privates Verkehrsgewerbe und ein großer Eigenverkehr gegenüberstehen. Die Verkehrspolitik — soweit sie Ordnungspolitik ist — unterscheidet sich daher in Ost und West erheblich. Beispielhaft hierfür ist die sowjetzonale Transportverordnung vom September 1961, die u. a. Transportausschüsse zur Koordinierung und Kontrolle des Verkehrs vorsieht und dem Verkehrsminister das Recht einräumt, gewisse Transportaufgaben bestimmten Verkehrsträgern zuzuweisen (§ 2 Abs. 4). Sie trat etwa zur gleichen Zeit in Kraft als in der Bundesrepublik die sogenannte kleine Verkehrsreform durchgeführt wurde, die eine gewisse Liberalisierung des Verkehrs und die Vorbereitung auf die „gemeinsame Verkehrspolitik" zum Ziel hatte[3]. Im Gegensatz hierzu wird in der SBZ das Güteraufkommen vierteljährlich ermittelt, die darauf aufbauenden Transportpläne sind für alle Beteiligten verbindlich. Darüber hinaus sind Bestrebungen im Gange, neben der Planung des Güteraufkommens auch die Bestimmungsorte vorausschauend zu erfassen, um auf diese Weise „Plangüterströme" entwickeln zu können.

Hauptaufgabe der sowjetzonalen Verkehrspolitik ist, den Mangel an Transportraum zu verwalten. Hierbei spielen Kostengesichtspunkte oft noch eine untergeordnete Rolle, obwohl in der Präambel der Transport-Verordnung gefordert wird, „die Transporte mit dem geringsten Aufwand an Kosten" durchzuführen. Das für später gesetzte Ziel, eine Aufgabenverteilung zwischen den Verkehrsmitteln entsprechend den durchschnittlichen gesellschaftlichen Kosten zu bewirken, verkennt, daß die Kostenverhältnisse in den Verkehrsbetrieben unterschiedlich sind und eine produktive Arbeitsteilung nur möglich ist, wenn die verschiedenen Verkehrsmittel zu etwa kostenechten Tarifen eingesetzt werden. Die moderne Entwicklung von Margentarifen und Knotenpunkttarifen in den westlichen Staaten ist hierfür ein Beispiel. Allerdings müssen dann auch die Kostengüter der Verkehrsbetriebe zu „echten" Preisen beschafft werden.

Tarifpolitik

Die sowjetzonale Tarifpolitik hat fast von Anfang an eine andere Richtung als die westdeutsche eingeschlagen. Ein markantes Beispiel

[3] Schwerpunkte der Reform sind: Einführung von Margentarifen, Tarifantragsrecht für den gewerblichen Güterfernverkehr, Einschränkung der Koordinierungsbefugnis der Regierung.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hierfür ist die frühzeitige Abschaffung der Ausnahmetarife bei der „Reichsbahn", ein anderes die 1952 eingeführte Verkettung zwischen Eisenbahn- und Binnenschiffahrtspreisen, wobei die Schiffahrt um grundsätzlich 5 vH billiger fuhr als die Bahn.

Die gegenwärtig in Mitteldeutschland gültigen Gütertarife wurden Anfang 1958 eingeführt. Wichtigstes Ziel der Reform war, die überbeanspruchte Eisenbahn durch Schiffahrt und Kraftverkehr zu entlasten. Bisher gelang es noch nicht, die Binnenschiffahrt stärker in den Verkehr einzuschalten, es ist eher eine Schrumpfung dieses Zweiges festzustellen. Der Nahverkehr auf der Straße stieg zwar seit 1958 um etwa ein Viertel, es ist jedoch schwer, festzustellen, inwieweit es sich hierbei um neuen oder von der Schiene übernommenen Verkehr handelt. Immerhin ist die mittlere Versandweite der Eisenbahn von 1958 bis 1962 von 132 auf 140 km gestiegen.

Bei der Tarif-Reform wurde die Wertstaffel des Regeltarifs, zu dem ja fast der gesamte Schienenverkehr durchgeführt wird, von sieben auf zehn Klassen auseinandergezogen, die beiden untersten Klassen (1 und 2) gelten als allgemeine Ausnahmetarife. Das Spannungsverhältnis der höchsten Klasse (10) zu den übrigen und von Klasse zu Klasse variiert beträchtlich.

Der Frachtpreis wird jetzt aus der neu eingeführten Achsgebühr (20 DM-Ost) und der Streckenfracht gebildet, es sind Tonnenkilometersätze zwischen 1 und 20 Pf. vorgesehen. Eine Entfernungsstaffel ist nicht eingearbeitet, wird aber mittelbar durch die Achsgebühr ersetzt.

Die sogenannte kleine Mengenstaffel nach Gewichtsklassen wird schon seit langem durch das sogenannte Frachtberechnungsmindestgewicht, berechnet auf Basis der technisch verladbaren Menge, ersetzt. Die größte Mengenstaffel, die geschlossene Züge begünstigt, ist auch im sowjetzonalen Tarif zu finden, wurde aber bisher offenbar noch nicht stark in Anspruch genommen.

Bei der Binnenschiffahrt wurden 1958 neue Streckensätze, gestaffelt wie bei der Eisenbahn in 10 Tarifklassen von 1,75 bis 4,15 Pf. je tkm, sowie eine feste Gebühr von 1,40 DM-Ost je Tonne, eingeführt. Dieser Satz ist etwa halb so hoch wie die Achsgebühr, wenn man von einer 15-t-Ladung ausgeht. Die Entfernungen auf der Wasserstraße werden jetzt für sich berechnet, die Eisenbahnentfernung wird nicht mehr unterstellt, hierdurch ergeben sich z. T. beträchtliche Verlängerungen. Dieser Umstand und die weite Tarifspanne bei der Bahn verhindern es, daß Güter der unteren Tarifklassen von der Schiffahrt übernommen werden können.

Der gegenwärtig für Ferntransporte auf der Straße geltende Tarif weicht beträchtlich von dem in der Bundesrepublik ab und hat keine

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Verbindung zum Eisenbahntarif. Die Tarife, die für den verstaatlichten Verkehr Festpreise und nur für den unbedeutenden Privatsektor Höchstpreise darstellen, unterscheiden drei Klassen, von denen die dritte als Regelklasse anzusehen ist. Sie entspricht der Klasse A/B des RKT in der Bundesrepublik, sofern die Nebenklasse fünf angewendet wird.

Ein Vergleich der drei Tarife zeigt, daß die Preise des Kraftverkehrs in allen Relationen am höchsten liegen. Im Verhältnis Binnenschiffahrt—Eisenbahn ergibt sich, daß die unteren Tarifklassen billiger von der Schiene als von der Wasserstraße bedient werden, während die übrigen Klassen eindeutig zur Eisenbahn tendieren.

Tabelle 1

Frachtvergleich zwischen Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Güterfernverkehr für eine 15-Tonnen-Ladung
(DM-Ost)

		Versandweite (km)			
Verkehrsträger		30	100	300	500
Eisenbahn	Kl. 10	79,—	184,—	484,—	776,50
	Kl. 3	52,—	83,50	173,50	260,50
	Kl. 1	44,50	55,—	85,—	113,50
Binnenschiffahrt[a])	Kl. 10	40,13	84,75	212,25	339,75
	Kl. 3	32,25	58,50	133,50	208,50
	Kl. 1	28,87	47,25	99,75	152,25
Güterfernverkehr[b])	Kl. III	154,50	316,50	775,50	1236,—
	Kl. I	115,50	237,—	582,—	927,—

[a]) Nur Abfertigungssatz und Streckenfrachtsatz.
[b]) Ohne Entgelte für Nebenleistungen, mit einer Unternehmung des Nahverkehrs würde der Transport über 30 km je nach Stehzeit 100—130 DM-Ost kosten.

Die Eisenbahnen

Das Altreich verfügte vor dem Krieg über ein *Eisenbahnnetz* von fast 70 000 km, von denen 54 000 km der Deutschen Reichsbahn gehörten. Von dem Reichsbahnnetz lagen etwa 14 000 km auf dem Gebiet, das heute die sowjetische Besatzungszone bildet. Hinzu kamen rund 1400 km Privatbahnen und annähernd 3000 km schmalspurige Kleinbahnen. Rund 6000 km waren von diesem Teil des Reichsbahnnetzes vor 1945 mehrgleisig ausgebaut. Nach den Demontagen blieb ein um über 1000 km gekürztes Netz übrig, das nur noch auf wenigen hundert Kilometern zweigleisig befahrbar war.

Mecklenburg, das schon vor dem Krieg unterdurchschnittlich von der Eisenbahn erschlossen war, wurde besonders hart von den Demontagen betroffen. In jüngster Zeit werden nun große Anstrengungen

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

unternommen, um die mecklenburgischen Häfen verkehrsmäßig besser an das Hinterland anzuschließen. Der VEB „Vereinigte Seehäfen" beklagt sich aber immer wieder über unzureichende Bahnanlagen.

Anfang der 50er Jahre wurde vom Verfasser der Versuch unternommen, den Schaden, den das Eisenbahnnetz Mitteldeutschlands erlitten hat, graphisch darzustellen, das Bild spricht für sich[4]. Seitdem verlautete wenig über einen Wiederaufbau der Strecken. Es ist daher unwahrscheinlich, daß viele neue Strecken gebaut bzw. zweite Gleise neu verlegt worden sind. Laut 1962 aufgehobenem Sieben-Jahr-Plan (1959—1965) sollten fünf Hauptstrecken auf Vorkriegsstand gebracht werden. Es war dies erstens die Verbindung von Berlin über Neustrelitz nach Stralsund und Rostock, zweitens die Linie Berlin—Brandenburg—Magdeburg—Zonengrenze; diese Strecke ist ab Magdeburg zur Grenze schon zweigleisig; drittens sollte Berlin eine verbesserte Verbindung über Elsterwerda nach Dresden erhalten, viertens wurde Berlin—Halle—Erfurt genannt, eine Strecke, die bereits zweigleisig ist, und schließlich sollte Berlin—Frankfurt/Oder „Hauptmagistrale" werden, auch diese Strecke wird schon seit längerer Zeit zweigleisig betrieben. Es ist vielleicht zu unterstellen, daß bei diesen fünf Verbindungen die Zweigleisigkeit einmal voll wiederhergestellt werden wird. Gegenwärtig muß der Betrieb immer noch zu annähernd neun Zehnteln eingleisig abgewickelt werden[5].

Auch die Einrichtungen der elektrifizierten Strecken des mitteldeutschen Raumes — es waren früher etwa 500 km — wurden abgebaut. In der zweiten Hälfte der 50er Jahre begann man mit der Re-Elektrifizierung, hat aber bisher noch nicht den Vorkriegsstand wieder erreicht. Bisher wurde das überkommene $16^2/_3$-Hertz-System benutzt, künftig ist eine Umstellung auf das 50-Hertz-System vorgesehen, das in der Sowjetunion verwendet wird; damit wird der durchgehende Verkehr zwischen Mittel- und Westdeutschland genauso erschwert wie z. B. zwischen der Bundesrepublik und Frankreich.

Die verbliebenen Eisenbahnanlagen leiden unter einer mangelhaften „Unterhaltungswirtschaft". Nur für die sogenannten Gleise erster Ordnung — etwa 5000 Strecken-km — wird Material bewilligt. Etwa die Hälfte des Oberbaues befindet sich, nicht zuletzt infolge der Braunkohlenfeuerung, in einem betriebsgefährdenden Zustand. Besonders gilt dies für den südlichen Außenring um Berlin, der erst vor neun Jahren gebaut wurde. Die Betriebsgefährdung trifft sowohl für die Gleise, für die Schwellen als auch für die Bettung (Senk-

[4] „Entwicklung und Probleme des sowjetischen Verkehrswesens". Sonderheft des DIW NF, Nr. 36. S. 9.
[5] Vgl. Wirtschafts-Correspondent, Nr. 6, vom 7. 2. 1963. S. 24.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stellen) zu. Die häufigen Schienenbrüche sind hierfür ebenso Anhaltspunkt wie die zahlreichen Langsamfahrstellen.

Die Eingleisigkeit und die großen Abstände der Überholungsstellen, der Mangel an Kreuzungen und die große Zahl der Langsamfahrstellen behindern den Betriebsablauf. Die Durchlaßfähigkeit der Strecken ist schätzungsweise um ein Viertel geringer geworden; die Demontagen der Bahnhofsgleise hat die Kapazität der Bahnhöfe so heruntergedrückt, daß auch von einer Vergrößerung des Wagenparks ohne weiteres keine entsprechende Leistungssteigerung erwartet werden kann.

Im eingleisigen Netz herrschen besondere Betriebsbedingungen. Mit steigender Verkehrsdichte treten die ungünstigen Wirkungen immer stärker in Erscheinung. Betriebsstockungen im eingleisigen Netz wirken sich besonders störend aus. Die Durchführung eines qualifizierten Verkehrs, der Züge mit sehr verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten umfaßt, stößt daher im Eisenbahnnetz Mitteldeutschlands auf Schwierigkeiten. Der Verkehr ist viel zähflüssiger und belastet die Bahnhofsanlagen stärker.

Die erwähnten Veränderungen an den sowjetzonalen Eisenbahnanlagen beeinträchtigen unter den gegenwärtigen Verhältnissen hauptsächlich den internen Verkehr der sowjetischen Besatzungszone und die Verbindungen zu den Ostblockstaaten. Einer Normalisierung des innerdeutschen Verkehrs und darüber hinaus etwa des europäischen Durchgangsverkehrs sind diese Anlagen nicht mehr gewachsen.

Die *rollenden Anlagen* haben infolge ihrer Bewegbarkeit besonders unter Entnahmen gelitten. Ende 1942 gab es auf dem Gebiet der heutigen SBZ rund 7000 betriebsfähige Dampflokomotiven. Der derzeitige Bestand liegt bei 6000 mit einem Durchschnittsalter von 37 Jahren. Das Neubauprogramm für Dampflokomotiven ist 1960 nach 71 Neubauten ausgelaufen. Von dem Gesamtpark von 6000 sind an 2000 Einheiten Reparaturbestand oder sogar ausmusterungsreif. 400 Maschinen bilden die sogenannte feste Reserve; der Reichsbahn stehen also nur etwa 3500 Lokomotiven tatsächlich zur Verfügung. Zu diesen Dampflokomotiven kommen noch an 100 arbeitsfähige elektrische Lokomotiven, die von der Sowjetunion zurückgekauft und dann instandgesetzt wurden. Schließlich gibt es noch rund 400 Diesellokomotiven für den leichten Rangierdienst, hier ist der Reparaturbestand etwa halb so groß wie der Gesamtbestand. Seit 1960 werden kleine Diesellokomotiven mit etwa 150-PS-Leistung gebaut, 1961 sollen noch etwa vierzig 600-PS-Maschinen hergestellt worden sein. Der Bau schwerer Maschinen ist eingestellt worden[6]. Das Rückgrat der

[6] Nach dem Plan sollen über 1000 Diesellokomotiven und 100 elektrische Lokomotiven der „Reichsbahn" zugeführt werden. Von Zeit zu Zeit wiederholen sich

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zugkraft sind also die Dampflokomotiven, sie stammen zum erheblichen Teil aus der 52er Baureihe, die damals als Kriegslokomotiven mit beschränkter Lebensdauer gebaut worden sind. In Anbetracht dieser Situation wird die „Reichsbahn" um ein umfassendes Rekonstruktionsprogramm nicht herumkommen.

Der Güterwagenbestand umfaßt etwa 150 000 Einheiten, der arbeitende Wagenpark muß aber um mindestens 10 000 Einheiten niedriger angesetzt werden. Die Zahl der geschlossenen Wagen ist unzureichend, besonders knapp sind auch Kesselwagen, die teilweise von anderen Eisenbahngesellschaften gemietet werden. Im Jahr 1962 hat die SBZ 600 Kesselwagen aus sowjetischen Beständen entgeltlich erhalten, so daß von dieser Wagenart jetzt rund 30 000 Einheiten vorhanden sind. Die Neuzugänge an sonstigen Güterwagen sind minimal. Bis 1965 sollen nur 16 000 Fahrzeuge als Ersatz für auszumusternde Einheiten neu eingestellt werden. Der nicht unbedeutende Waggonbau der Zone liefert fast ausschließlich für den Export.

Während aber der Güterwagenpark nicht allzu stark hinter dem Vorkriegsniveau zurückbleibt, ist die Situation bei den Personenwagen ungünstiger. Ihre Zahl ist auf etwa 10 000, das sind etwa 60 vH des Vorkriegsbestandes, zu schätzen. Auch in diesem Sektor sind neue Einheiten nur in geringem Umfang eingesetzt worden (Doppelstockwagen). Bekannt sind die sogenannten Reco-Wagen geworden, die aus alten Wagen durch Aufsetzen eines neuen Daches, Einbau neuer Wände und Sitze gewonnen wurden.

In Anbetracht der offensichtlichen Mängel an den Anlagen sind die Betriebs- und Verkehrsleistungen bedeutend. Beide Größen weichen bei der sowjetzonalen Bahn nur wenig voneinander ab, da die Bahn faktisch ein Monopol besitzt. Der wichtigste Maßstab für die Betriebsleistung der Eisenbahn, die Wagengestellung, wird nicht mehr bekanntgegeben. Die letzte Zahl stammt aus dem Jahr 1953, damals betrug die Wagengestellung im Tagesdurchschnitt etwa 30 000 Einheiten. Die in der SBZ immer wieder als Allheilmittel propagierte Umlaufzeit liegt seit Mitte der 50er Jahre bei 3,5 Tagen. In Beziehung zum Wagenpark ergibt sich gegenwärtig eine durchschnittliche tägliche Wagengestellung von 40 000 Einheiten, das sind rund 60 vH der Leistungen der Deutschen Bundesbahn. Ein anderes Indiz ist die Zahl der Wagenachs-km, sie ist von 1953 auf 1960 um gut ein Drittel gestiegen, d. h., um etwa das gleiche Maß wie die Wagengestellung.

Da die Anlagenkapazität kleiner ist als früher, muß sie intensiver ausgenutzt werden. Rücksichtslose Anordnungen zur Erhöhung der

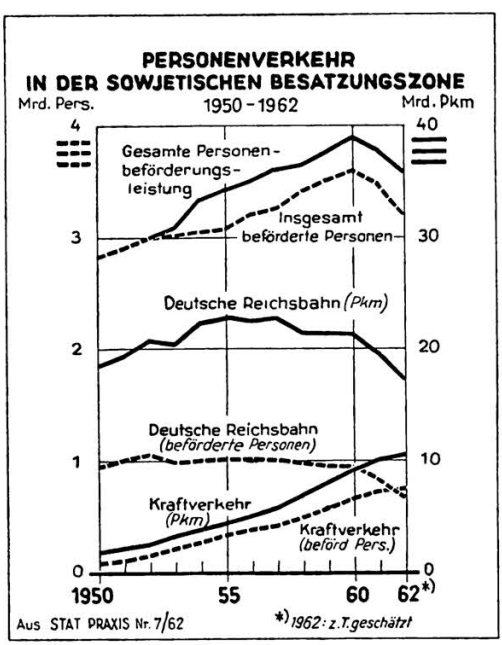
---

die Meldungen über neue elektrische oder mit Dieselmotoren ausgerüstete Lokomotiven für den Personen- und Güterverkehr, größere Serien wurden aber noch nicht aufgelegt.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Umlaufsgeschwindigkeiten, Überlastung der Fahrzeuge, kurze Standzeiten sowie der hohe Anteil von raumsparenden Massengütern am Gesamttransport haben relativ hohe Verkehrsleistungen ermöglicht. Die sowjetzonale Zeitung „Die Wirtschaft" schreibt[7]: „Ein Leistungszuwachs bei nur geringen Kapazitätszugängen ist nur denkbar durch maximale Beschleunigung des Waggonumlaufs, Erhöhung der durchschnittlichen Fahrzeugauslastung und Verbesserung der Nachtentladung." Im Jahr 1962 leistete die Eisenbahn etwa 38 Mrd. tkm; die Beförderungsmenge betrug rund 260 Mill. t. Die mittlere Versandweite beläuft sich auf etwa 140 km. Die Verkehrsleistung der sowjetzonalen Bahn ist damit schätzungsweise um die Hälfte größer als die Leistung der Reichsbahn 1938 im gleichen Gebiet.

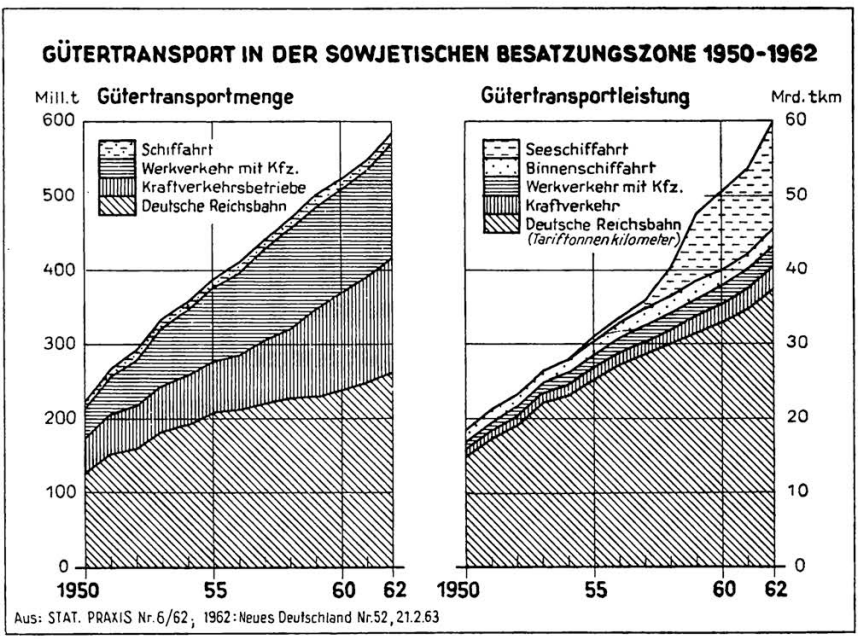
Der Eisenbahn-Personenverkehr hat dem Umfang nach wieder den Vorkriegsstand erreicht; de jure gibt es — abgesehen von einigen Grenzbahnhöfen — keine Reisebeschränkung. In praxi werden dagegen die meisten Reisezüge kontrolliert. Das spielte bis zum 13. August 1961 eine besondere Rolle im Berlin-Verkehr. Gegenwärtig werden jährlich knapp 800 Mill. Menschen befördert. Bis Mitte 1961 betrug der Anteil der Berliner S-Bahn über 40 vH, ein weiteres Drittel



[7] 24. 1. 1962 (Nr. 4, S. 2).

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

war Berufsverkehr, der Rest fuhr zum Normaltarif bzw. hatte Einzelermäßigung. Die Personen-km-Leistung hat rückläufige Tendenz, sie liegt bei 17 Mrd. Vor- und Nachkriegsleistung sind jedoch qualitativ nicht vergleichbar. Immer wieder wird in der Zonenpresse über das Fehlen von „Reisekultur" geklagt. Auch Art und Umfang des Schnell- und Eilzugverkehrs spiegeln den niedrigen Lebensstandard wider. Die Zahl der schnellen Zugverbindungen liegt unter 50 vH des Vorkriegsstandes.



Die Belegschaft der sowjetzonalen Eisenbahn zählt etwas über 300 000 Menschen. Die Bundesbahn beschäftigt bei fast doppelter Betriebslänge rund 480 000 Menschen. Die Arbeitsproduktivität je Beschäftigten bei den mitteldeutschen Eisenbahnen beträgt rund neun Zehntel der Leistung bei der Bundesbahn[8]. Dieser Anteil erscheint relativ hoch, zumal die Kapitalausstattung der zonalen Bahn wesentlich schlechter ist als die der Bundesbahn. Die Erklärung findet sich z. T. in der dargestellten Struktur des Verkehrsaufkommens und der rücksichtslosen Ausnutzung von Menschen und Material, z. T. aber

[8] Zur Ermittlung der Arbeitsproduktivität bei der Eisenbahn wurden die Güterverkehrsleistungen (Tarif-tkm) und die Personenverkehrsleistungen (Pkm) zu einer Einheit zusammengefaßt.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auch in der unterschiedlichen Qualität der Verkehrsleistungen, die in einem Vergleich nicht berücksichtigt werden kann[9].

Die Binnenschiffahrt

Das verkehrswichtige *Wasserstraßennetz* der Zone umfaßt rund 2000 km. Das Netz ist aber ein Torso, da ihm nur Teilstrecken verschiedener Stromsysteme angehören. Ohne Stettin fehlt der SBZ die „vollschiffige" Verbindung zum offenen Meer. Die kleinen Flüsse Warnow, Recknitz, Peene und Ücker, die zwar in das Meer münden, sind nur auf kurzen Strecken und auch nur für Schiffe unter 300 t Fassungsvermögen schiffbar.

Es sind verschiedene Projekte bekanntgeworden, die Seehäfen der Zone an das Wasserstraßennetz anzuschließen, so z. B. durch den Nord-Süd-Kanal, der Warnow und Elbe verbinden soll. Die Verwirklichung dieses Planes würde in 60 bis 70 km Abstand einen Parallelkanal zum Elbe-Trave-Kanal entstehen lassen, nur um die günstiger gelegenen westdeutschen Häfen auszuschalten. In Angriff genommen wurde bisher nur die Verbindung zwischen Rostock und Bodden (Küstenkanal). Das in zwei Baustufen gegliederte Projekt soll bis 1964 im großen und ganzen durchgeführt sein. Es gibt darüber hinaus einen sogenannten Wasserstraßenperspektivplan bis 1985, der unter anderem eine Verbindung des Dnjepr mit den Wasserstraßen der Zone vorsieht und in den 70er Jahren eine Verbindung der Oder mit der Donau herstellen will. Bis auf weiteres wird aber wohl die mittlere, unregelmäßig schiffbare Elbe das Rückgrat der sowjetzonalen Binnenschiffahrt bleiben, wichtigste Aufgabe ist daher, zwischen Magdeburg und Dresden gleichmäßige Wassertiefen zu erreichen.

Vor dem Kriege waren in Mitteldeutschland 3500 *Binnenschiffe* mit einer Tonnage von rund 1 Mill. t beheimatet. Etwa 10 vH der Tonnage entfielen auf sogenannte Selbstfahrer. Gegenwärtig ist ein Kahnraum von schätzungsweise 650 000 t vorhanden. Der Anteil der Selbstfahrer dürfte weniger als 10 vH ausmachen. Etwa 100 ehemalige Schleppkähne wurden mit Heckmotoren versehen. Ferner wurden bis Ende 1962 62 Motorgüterschiffe hergestellt. Insgesamt wollte man im Laufe des 7-Jahr-Planes die Flotte durch den Bau von 125 Motorschiffen „rekonstruieren". Die Zahl der Schlepper beläuft sich auf etwas über 300. Diese Einheiten sind besonders alt, d. h., sie liegen über dem Durchschnittsalter der Binnenflotte, das etwa 50 Jahre beträgt. Der Zustand der Binnenflotte erfordert einen hohen Reparaturbestand.

---

[9] Vgl. hierzu: Die Arbeitsproduktivität im Verkehrswesen der Bundesrepublik und Mitteldeutschlands. Wochenbericht des DIW, Nr. 40, vom 5. 10. 1962.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Entnahmen nach Kriegsende machen sich bei der sowjetzonalen Binnenschiffahrt immer noch sehr stark bemerkbar.

Zentralstelle für den Binnenschiffsverkehr ist der volkseigene Betrieb „Deutsche Binnenreederei". Sie verfügt unmittelbar über etwa 300 000 t Schiffsraum, der übrige Schiffsraum wird mittelbar durch Verträge ebenfalls von diesem Staatsbetrieb bewirtschaftet.

Die Hauptschwäche der sowjetzonalen Binnenflotte liegt in der schon hervorgehobenen Untermotorisierung. Für eine angemessene Motorisierung sprechen verkehrspolitische Erwägungen. Die SBZ ist ein besonders günstiges Gebiet für den „Selbstfahrer", weil abgesehen von einigen industriellen Schwerpunkten das Gebiet dünner besiedelt ist als Westdeutschland. Die an den einzelnen Empfänger zu liefernden Mengen sind in der Regel kleiner als im Durchschnitt im Bundesgebiet. Diese Tatsachen kommen den geringen Kapazitäten der Wasserstraßen entgegen. Hinzu kommt, daß hier heute noch Güter auf den Wasserwegen befördert werden, die in Westdeutschland kaum noch mit diesem Verkehrsträger transportiert werden. Auch spielt der Stückgutverkehr im Liniendienst noch eine Rolle. Ein zu starker Ausbau des Schleppzugverkehrs ist dieser Bedarfsstruktur nicht angemessen. Versuche mit Schubbooten sind noch nicht weit gediehen.

Die *Leistungen* der Binnenschiffahrt bleiben gegenüber der Vorkriegszeit beträchtlich zurück. Sie haben überdies seit 1957 leicht fallende Tendenz. 1962 wurden 11,4 Mill. t befördert bei einer mittleren Versandweite von etwa 190 km. Vor dem Krieg waren die Transportmengen um etwa 50 vH, die Versandweite um rund 10 vH größer. Der Anteil der Binnenschiffahrt am gesamten Güterverkehr der Zone ist heute mit 5 bis 6 vH unbedeutend. Vielleicht orientiert man sich bewußt oder unbewußt auch in der Einschätzung der Binnenschiffahrt am sowjetischen Beispiel. In der Sowjetunion beträgt der Anteil der Binnenschiffahrt am Gesamtverkehr ebenfalls nur 5 bis 6 vH. Die wichtigsten Transportgüter der zonalen Binnenschiffahrt sind Kohlen, Baumaterialien und mit Abstand landwirtschaftliche Produkte[10]. Eine gleichmäßige Auslastung in Tal- und Bergverkehr ist nicht möglich.

Von den *Häfen* des Elbegebietes, der märkischen Wasserstraßen und des Odergebietes hatten nur sehr wenige einen Vorkriegsumschlag von über 1 Mill. t. Sieht man einmal von Berlin ab, das früher nächst den Duisburger Häfen Deutschlands größter Binnenhafen war, so ist vor allem Magdeburg zu nennen. Dieser Hafen hat durch die Industrialisierung in den 30er Jahren an Bedeutung gewonnen. Seine modernen Umschlageinrichtungen wurden nach dem Krieg abgebaut,

[10] Je etwa 3,5 Mill. t entfallen auf Kohlen (einschl. Koks) und Baumaterialien.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

später allerdings zum Teil wieder ersetzt. Ein weiterer bedeutender Hafen ist heute Riesa. Schließlich seien noch Dresden und Frankfurt/Oder genannt, wobei der zuletzt genannte Ort als Grenzübergang und durch Industrieverlagerungen eine gewisse Bedeutung erlangt hat. Das gleiche gilt für Fürstenberg/Oder. Modernes Gerät für den Umschlag gibt es wenig, der Handbetrieb herrscht vor.

Die sowjetzonale Statistik macht keine Angaben über die Umschlagleistung der Binnenhäfen, sie gliedert nur nach der neuen Bezirkseinteilung. Auch hiernach kann man erkennen, daß Magdeburg die größte Bedeutung zukommt, gefolgt von Berlin und Frankfurt. Die umgeschlagenen Mengen liegen in den genannten Häfen um zweieinhalb Millionen Tonnen.

Die Seeschiffahrt

Die Seeschiffahrt Mitteldeutschlands — sieht man von Stettin ab — war vor dem Krieg unbedeutend. In den kleinen Häfen zwischen Lübeck und Stettin waren Schiffe mit zusammen knapp 60 000 BRT beheimatet, die in erster Linie den Küstenverkehr versahen. Aber auch von diesen kleinen Einheiten war nach Kriegsende nichts mehr vorhanden. Nach Angaben der Zone stand 1952 lediglich ein kurz nach der Jahrhundertwende gebautes Schiff von 1250 tdw zur Verfügung. Seit Anfang der 50er Jahre bemüht man sich um den Aufbau einer neuen Flotte. Die Entwicklung ging nach anfänglichen Hemmungen ziemlich schnell voran. Im Jahre 1955 wurden erst neun Schiffe mit rund 10 000 BRT gezählt, Ende 1962 umfaßte die Flotte rund 450 000 tdw, das sind etwa 330 000 BRT[11]. Fast vier Fünftel der Tonnage entfallen auf Schiffe für Trockenladung. Die Passagierschiffahrt verfügte 1962 nur über zwei Einheiten mit zusammen etwa 20 000 BRT. Die Gesamttonnage verteilt sich etwa auf über 90 Einheiten, die alle im Eigentum der „Deutschen Seereederei" stehen. Das Durchschnittsalter der Flotte ist niedrig, zwei Drittel der Fahrzeuge sind jünger als fünf Jahre, obwohl nicht unwesentliche Teile der Tonnage, besonders größere Einheiten, gebraucht gekauft worden sind. Insgesamt sollen bisher zwölf Schiffe vom westlichen Ausland erworben worden sein. Einige Tanker wurden von Rußland geliefert. Weitere Käufe dieser Art sind vorgesehen, obwohl man nicht immer gute Erfahrungen mit gebrauchten Schiffen gemacht hat. Bis 1970 soll die gegenwärtige Hochseetonnage etwa verdoppelt werden.

Die Warnow-Werft, die Matthias-Thesen-Werft und die Neptun-Werft begannen verhältnismäßig frühzeitig mit dem Schiffbau. Fast die ganze Produktion ging aber auf Reparationskonto. In der ersten

[11] Einheiten über 300 BRT nach Statistik der Schiffahrt. 7. Jg. Heft 1/1963.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Hälfte der 50er Jahre konnten nur wenige Einheiten für den eigenen Bedarf zurückbehalten werden. Erst in jüngerer Zeit besserte sich die Lage. Von Kriegsende bis 1961 wurden etwa 500 000 BRT gebaut, davon etwa ein Drittel für den eigenen Bedarf.

Sowjetzonale Seeschiffe beförderten 1961 2,7 Mill. t. Zu etwa vier Fünfteln handelt es sich hierbei um die Beförderung von Außenhandelsgütern der Zone, die zu 20 bis 25 vH auf eigenen Schiffen befördert werden. Der Transportplan wurde bei weitem nicht erreicht. Es wird von zonaler Seite über die mangelhafte Auslastung der Schiffe geklagt, weil leistungsfähige Basen für Umschlag, Versorgung und Reparatur fehlen. Besonders beanstandet werden immer die langen Liegezeiten auf Reede, die vornehmlich durch zu geringen Wasserstand bedingt sind (Versandung). Im ersten Quartal 1962 hatte die Seereederei statt der vorgesehenen 700 000 t nur 45 000 t verschifft. Zwischen der SBZ und Polen besteht eine Rivalität um die Transporte für die Tschechoslowakei.

Der Umschlag in den *Seehäfen* stieg von 1955 bis 1962 von 2,3 auf 6,8 Mill. t bei einem Planansatz von 7,6 Mill. t. Auch für die Seehäfen gilt, daß Arbeitskräfte — wegen der geringen Mechanisierung — knapp sind. Bis Mitte der 60er Jahre will man den Umschlag verdoppeln. Große Hoffnungen werden auf den Rostocker Überseehafen gesetzt, der 1960 teilweise in Betrieb genommen worden ist und 1961 1,8 Mill. t umschlug. Das Leistungssoll für 1962 war etwa doppelt so hoch angesetzt, ist aber wahrscheinlich nicht erreicht worden.

Tabelle 2

Der Seehafenumschlag 1961 nach Umschlagsarten
(1000 t)

Umschlagsart	Wismar	Rostock Überseehafen	Warnemünde Rostock-Stadt	Stralsund	Insgesamt
aus Seeschiffen	990	1606	668	303	3567
in Seeschiffe	915	215	96	415	1641
Binnenschiffsumschlag	—	—	—	99	99
Landumschlag	5	—	—	2	7
Gesamtumschlag 1961	1910	1821	764	819	5314
1962	2042	3020	940	769	6771

Quelle: Statistisches Jahrbuch der DDR 1962. Zahlen für 1962 geschätzt.

Es wird eine Spezialisierung der Seehäfen nach Schiffsgrößen, Güterarten und Liniendiensten angestrebt. Hiernach soll der Rostocker Überseehafen, der z. Z. 10,5 m Wassertiefe aufweist, für Stückgutfrachter bis zu 20 000 tdw, Kohle- und Erzfrachter bis zu 25 000 tdw

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und für Tanker bis zu 35 000 tdw reserviert werden. Die Hauptumschlaggüter dieses Hafens sollen dann Stückgut, Schüttgut, Kühlgut, Kali gesackt, Erdöl, Südfrüchte usw. sein. Die Hauptlinienverbindungen sollen auf Holland, Belgien, Island, Südamerika, Kuba, Ost- und Westafrika sowie Indien und Fernen Osten ausgerichtet sein. Die Häfen Wismar, Rostock-Stadt und Stralsund haben nur Tauchtiefen von 8, 7 und 5 m. Sie sind daher wesentlich kleineren Schiffen vorbehalten. Wismar soll vor allen Dingen den Levante-Verkehr, Rostock-Stadt den Verkehr mit der Sowjetunion, Finnland und England und Stralsund den Skandinavienverkehr übernehmen.

Die „Deutsche Seereederei" hat ein großes Interesse an der Einrichtung von *Liniendiensten*. 45 vH der Flotte wird als Linientonnage bezeichnet. Bisher bestehen Schiffahrtslinien mit den meisten Ostblockstaaten, darüber hinaus aber auch mit Finnland, Ägypten, Belgien, den Niederlanden, England, Westafrika und Lateinamerika. Geplant ist auch ein Dienst nach Indien. Über die Zahl der Abfahrten ist leider nichts bekannt. Wenn auch nicht für die Linienschiffahrt im besonderen, so ist doch für die überseeischen Verbindungen der Zone mit dem westlichen Ausland bezeichnend, daß 1961 von insgesamt 4600 anlaufenden Schiffen 2900 aus dem westlichen Ausland kamen, 545 waren in der Bundesrepublik beheimatet. Hierbei handelt es sich im wesentlichen um Chartertonnage. Die Charterungen sind stark rückläufig, sie sollen 1962 nur noch zwei Drittel bis drei Viertel der Vorjahrszahlen betragen haben.

Man sieht in der Zone die Gelegenheit für den Aufbau der Linienfahrt günstig an, weil man hofft, mit den in neuerer Zeit selbständig gewordenen Staaten Verkehr treiben zu können. Außerdem nimmt man an, daß die Industrialisierung weiterer Länder die Linienschiffahrt begünstigt, wenn sie auch die Trampschiffahrt schädigt. Es werden hochwertigere Produkte zur Verschiffung gelangen, die auch die höheren Transportkosten der Linienschiffahrt tragen können. Neuerdings geht man darauf aus, Gemeinschaftsdienste und Gemeinschaftsreedereien zwischen den Ostblockstaaten zu bilden, als Beispiel wird der „United West African Service" der polnischen und sowjetzonalen und tschechischen Reedereien genannt, der Anfang 1962 gegründet wurde, 1963 soll ein Gemeinschaftsdienst zwischen den Ostseehäfen und Kuba eingerichtet werden.

Der Straßenverkehr

Das klassifizierte *Straßennetz* der Zone umfaßt etwa 46 000 km. Hiervon sind 1400 km Autobahn, 12 000 km Fernstraßen und 33 000 km Landstraßen I. und II. Ordnung. Außer den Autobahnen,

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die sich in einem verhältnismäßig guten Zustand befinden, ist die Hälfte des Netzes erneuerungsbedürftig. Regional und nach der Bedeutung der Straßen bestehen aber beträchtliche Unterschiede. Das Straßennetz im Süden des Gebietes ist besser gepflegt als das im Norden. Besonders die Straßen Mecklenburgs und Vorpommerns sind schlecht erhalten. Die Hauptstraßen sind besser gepflegt als die vielfach sehr zerfahrenen Landstraßen. Unbefriedigend ist auch der Zustand der kommunalen Straßen. Der 7-Jahr-Plan (1959—1965) sah unter anderem die Überholung von 2700 km Fernstraßen, den Bau einer Autobahn von Berlin nach Rostock sowie von Umgehungsstraßen vor. Außerdem sollten 4000 km des Straßennetzes auf eine Breite von 7,5 m ausgebaut werden. Die Schwierigkeit des zonalen Straßenbaus besteht unter anderem darin, daß bituminöse Bindemittel auf Steinkohlenteerbasis eingeführt werden müssen.

Über den *Kraftfahrzeugpark* gibt es — wie für die Eisenbahnfahrzeuge — keine offiziellen Angaben. Eine frühere Schätzung[12] ergab 200 000 Personenwagen, 7000 Omnibusse und 135 000 Lastkraftwagen. Die Zahl der Lastwagen war damals eher zu hoch als zu niedrig angesetzt worden, sie dürfte sich in der Zwischenzeit kaum vermehrt haben, während die Zahl der Personenkraftwagen heute wahrscheinlich um die Hälfte höher veranschlagt werden kann. Damit wäre der Lastkraftwagenbestand etwas größer als in der Vorkriegszeit, der damalige Bestand an Personenkraftwagen jedoch noch nicht wieder erreicht[13]. Motorräder, Motorroller und Mopeds spielen jedoch eine beachtliche Rolle. Ihre Zahl ist auf weit über 1 Mill. zu veranschlagen. Soweit man in Mitteldeutschland von einer privaten Motorisierung sprechen kann, erfolgte sie durch diese einspurigen Fahrzeuge. Die geringe Kraftwagendichte ist in erster Linie durch die geringe Eigenproduktion bedingt, die zwischen 1950 und 1961 etwa 370 000 Personenkraftwagen und 150 000 Lastkraftwagen und Omnibusse betragen hat. Außerdem wurden etwa 1,75 Mill. motorisierte Zweiräder aller Art hergestellt. Von diesem Produktionsergebnis wurde ein erheblicher Teil exportiert, in den zwölf Jahren waren es rund 100 000 Personenwagen und fast 50 000 Lastkraftwagen. Eine Einfuhr von Lastkraftwagen erfolgt kaum, der Import von Personenwagen beläuft sich im Durchschnitt der Jahre etwa auf vier Zehntel des Exports[14]. Die Sowjetzone stellt nur noch kleine Personenkraftwagen mit Zweitaktmotoren her und baut auch nur noch leichte und mittelschwere Lastkraftwagen. Wie sich unter diesen Bedingungen der Straßenver-

---

[12] Wochenbericht des DIW Nr. 36/1961.

[13] Vor dem Krieg (1938) gab es in Mitteldeutschland einschl. Ost-Berlin etwa 350 000 PKW und etwa 100 000 LKW.

[14] In den letzten Jahren glichen die Importe die Exporte annähernd aus.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kehr künftig entwickeln wird, ist noch nicht abzusehen, es ist aber kaum anzunehmen, daß sich in nächster Zeit das Tempo der Motorisierung stark beschleunigt wird.

Über die Leistungen der privaten Kraftfahrzeuge in der Zone liegen keine Anhaltspunkte vor. Dagegen werden über den Güterkraftverkehr Angaben gemacht. Grundsätzlich gilt, daß der Güterkraftverkehr nur innerhalb eines Umkreises von 50 km stattfinden darf. Jeder darüber hinausgehende Verkehr bedarf der Genehmigung. Diese Ausnahmegenehmigungen wurden aber bisher fast immer erteilt, da die Eisenbahn keine Kapazitätsreserve hat. Unter diesen Umständen konnte sich 1961 ein Fernverkehr von 1,3 Mrd. tkm entwickeln. Neben dem Werkfernverkehr, auf den etwa ein Drittel entfällt, gibt es nur den „volkseigenen" Güterkraftverkehr. Private Fuhrunternehmer, die früher durch Verträge an den „volkseigenen" Kraftverkehr gebunden waren, sind kaum noch vorhanden. Im Vergleich zu westdeutschen Verhältnissen ist der Fernverkehr auf den Zonenstraßen schwach entwickelt. Anders liegen die Verhältnisse im Nahverkehr, seine Leistung von 4 Mrd. tkm entspricht schätzungsweise einem Drittel des Straßennahverkehrs in der Bundesrepublik.

Der Luftverkehr

Mitte der 50er Jahre wurde etwa zur gleichen Zeit wie in der Bundesrepublik auch in der Zone mit dem Wiederaufbau des Luftverkehrs begonnen. Die Lufthansa-Ost — man versucht, aus dem bekannten Namen Nutzen zu ziehen — entwickelte sich nur sehr langsam. Nach sowjetzonalen Angaben beförderte die Luftfahrt 1961 rund 213 000 Personen im Linien- und Charterverkehr und erzielte 160 Mill. Pkm. Gegenüber 1960 ist der Verkehr wieder zurückgegangen. Die Gesellschaft befliegt etwa 17 Strecken, davon acht allein im Inland. Im Verkehr mit nicht zum Ostblock gehörenden Staaten tritt die nationale Luftverkehrsgesellschaft unter dem Namen Interflug auf. Die Lufthansa-Ost hat daneben noch einen Betriebsteil Wirtschaftsflug, der sich hauptsächlich mit Schädlingsbekämpfung und Düngung aus der Luft befaßt.

Es standen Mitte 1961 — neuere Angaben liegen leider nicht vor — rund 40 Maschinen zur Verfügung, davon 30 allein vom Typ IL 14. Diese Flugzeuge fassen im Durchschnitt 26 Personen, als Antrieb dienen zwei Kolben-Motoren. Außerdem stehen einige Turboprop-Flugzeuge vom Typ IL 18 zur Verfügung, die von vier Aggregaten angetrieben werden. Der Betriebsteil Wirtschaftsflug verfügt über 70 Kleinflugzeuge, hauptsächlich vom Typ L 60. Der eigene Bau von Flugzeugen wurde 1961 nach Rückschlägen eingestellt.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die wirtschaftlichen Ergebnisse des Verkehrsbereichs der Luftverkehrsgesellschaft sind schlecht. Auch bei voller Auslastung der Maschinen (die tatsächliche liegt bei zwei Dritteln) decken infolge der Tarifgestaltung die Einnahmen die Kosten nicht annähernd. Es wird von zuständiger Seite immer wieder über die Vergeudung von Transportkapazitäten geklagt.

Der Strukturunterschied zum westdeutschen Luftverkehr ist sehr groß. Das transozeanische und transkontinentale Netz der Deutschen Lufthansa ist kaum mit dem — von Ausnahmen abgesehen — auf den Ostblock beschränkten Netz der sowjetzonalen Gesellschaften zu vergleichen. Unvergleichbar sind auch der Flugzeugpark sowie Anlage und Ausstattung der Flughäfen. Unter diesen Umständen konnte der sowjetzonale Luftverkehr bisher nicht annähernd die gleiche Bedeutung wie der westdeutsche erlangen.

Die Lage des sowjetzonalen Verkehrswesens ist abschließend nicht besser wiederzugeben als mit einem Zitat aus der Zeitschrift „Die Wirtschaft“[15], das sich mit dem Hauptverkehrsträger, der Eisenbahn, befaßt, aber auch darüber hinaus allgemeine Gültigkeit hat: „Da aber weder eine größere Kapazitätserweiterung der Strecken und Bahnhöfe noch des Triebfahrzeug- und Wagenparks der Deutschen Reichsbahn zur Debatte steht, ist es heute notwendiger denn je, alle vorhandenen Reserven im Transport auszuschöpfen.“ Die zusätzliche Beförderungsleistung im Jahre 1963 (12 Mill. t) soll daher abermals allein durch besser ausgelastete und schneller umlaufende Wagen erreicht werden, „obwohl bereits seit längerer Zeit die Kapazitäten der entscheidenden Transportzweige in einem Maße ausgenutzt werden, daß vielfach die Grenzen der Leistungsfähigkeit erreicht sind“[16].

Heinz Otto, Berlin

[15] Vom 17. 1. 1962. S. 7.
[16] Die Wirtschaft vom 22. 12. 1962. S. 10.

DOI https://doi.org/10.3790/schm.83.3.331 | Generated on 2025-12-16 10:30:53
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/