

Die Idee, den Studentinnen der TU ein Hochhaus als Wohnheim zur Verfügung zu stellen, war großartig. Wir möchten allen denjenigen, die sich dafür eingesetzt haben, recht herzlich danken. Man hat uns ein sehr schönes Heim übergeben, und es bleibt zu hoffen, daß die Studentinnen das auch gebührend achten und behandeln.

Nach den Weihnachtsferien ging im Heim Schillerstraße das Gerücht herum, daß wir umziehen sollten. Ende Januar begannen wir doch langsam, an das Gerücht zu glauben. Anfang Februar verlautete, daß in nächster Zeit das Hochhaus übergeben werde. Das Ganze

Leser schreiben an uns:

Danke, Genosse Chefarzt...!

könne von heute auf morgen geschehen. Diese Mitteilung wurde von einer Hälfte gelassen aufgenommen, die anderen wurden in Unruhe versetzt: Das Schlimmste war, daß Prüfungen vor der Tür standen!

Am Montag, dem 8. Februar, war am späten Nachmittag ein Aushang am Brett zu sehen. Das Wohnheim Schillerstraße sollte am 11. Februar umziehen.

Da einige von uns gerade ihre Diplomarbeit schreiben und im Sommer die TU verlassen, hatte dieser Kreis nie den Wunsch geäußert, aus der Schillerstraße auszuweichen. Wir mußten also zwangsläufig mit, obwohl die jüngeren Studienjahre das Ganze ins Rollen gebracht hatten. Außerdem hat sich im Laufe der Zeit so „viel“ angesammelt, noch dazu bei den Mädchen, daß der Umzug für uns zu einem Problem wurde. Ausgerechnet hatten wir in dieser Prüfungsperiode eine ganze Serie Prüfungen mit hohem Schwierigkeitsgrad. Nach einigem Hin und Her wurde uns zunächst ein kleiner Främo für 11 Uhr zugesichert. Einigermaßen beruhigt kehrten wir ins Heim zurück. Damit war ein halber Tag vergangen – und nichts für die Prüfungen getan. Am Mittwoch wurde auch nicht viel, dieser Tag stand im Zeichen des Pakkens. Nachmittags kamen die Einweisungsscheine ins Heim und damit die Nachricht, der Främo kommt schon 9.30 Uhr. Eine halbe Stunde später kam der Anruf, daß kein Wagen kommt. Erst am Freitag sollte ein Wagen bereitgestellt werden. Es war nicht auszudenken! Einmal gefoppt, glaubten wir nicht daran; außerdem noch einen Tag „opfern“?

So wurde ausgiebig telefoniert. Die Deutsche Spedition hatte weder ein Gütertaxi noch einen großen Lkw frei. Etwas fünfzehn weitere private Fuhrunternehmen konnten auch nicht helfen. Da saßen wir schön in der Klemme! Zu allem Unglück hatte es geschneit, die Autofahrt im Park am Heim war in Frage gestellt. Inzwischen war es 17 Uhr. – Wir wußten uns keinen Rat mehr. Nach längerem Überlegen fanden wir noch einige Möglichkeiten; die mußten wir noch nutzen. (Zu unserem Hausmeister wagten wir uns nicht mehr, da wir schon den ganzen Nachmittag dort telefoniert hatten.) So gingen wir zu dritt zur Telefonzelle. Von hier aus fragten wir bei der NVA an, ob sie uns aus der Patsche helfen könnten. Leider nein. Wir wandten uns nun an die VP. Aber dort hatte der Einsatzleiter Feiernabend. Man konnte uns nur bitten, am nächsten Morgen anzurufen. Wieder kein Erfolg. Wir hatten nur noch eine allerletzte Möglichkeit. Von der Telefonzelle bis zum Weißen Hirsch war es nicht weit. Unser Ziel war das Krankehaus der sowjetischen Armee. Der Chefarzt hörte sich unsere Geschichte an, und er besorgte und ohne langes Gekneife für den nächsten Tag einen Lkw! Als wir zurück in die Schillerstraße kamen, atmete alles auf. Das ganze Gepäck wurde noch am Abend unten in der Halle zusammengestellt. Am Donnerstag kurz vor 8 Uhr hielt der Lkw bei uns vor dem Portal, trotz Schnee und Glätte! Eine riesenhafte Fuhr, bestehend aus Koffern, Taschen, Kartons und Betten entstand. Einige von uns fuhren obenauf mit, gegen 8.30 Uhr ging es los. Der sowjetische Fahrer war sehr freundlich und zuvorkommend. So mancher Dresdner wird sich gewundert haben, was es mit dieser Fuhr auf sich hatte; denn viele blieben am Straßenrand stehen und sahen lange hinterher. Selbst die Polizei war verwundert. Wir sind aber gut mit unserer Fuhr im Hochhaus angekommen, und 9.30 Uhr war alles abgeladen. Der Rest des Tages wurde zum Einräumen benutzt.

Zieht man nun die Schlussfolgerungen, so muß leider festgestellt werden, daß volle zwei Tage für die Prüfungsvorbereitung verlorengegangen sind. Die TU verfügt über einen Wagenpark, es konnte dafür gesorgt werden, daß er am Umzugstage zur Verfügung stand. Man hätte Ärger, Aufregung und Zeit erspart und die Studenten für die folgenden Prüfungen nicht so ungünstig vorbelastet. Vielleicht sollte man für die zentrale Heimleitung ein noch nicht vorhandenes Organisations-talent suchen? *

Soweit aus den launigen Zeilen, die uns Rosemarie Niemann, Studentin der Fakultät für Berufspädagogik, sandte.

Ende gut, alles gut. Sicher lernen die Kollegen der Heimleitung daraus, wie es besser zu machen ist.

Im Namen unserer Studenten möchten wir aber noch vielen herzlichen Dank unseren sowjetischen Freunden und ihrem treulichen Genossen Chefarzt übermitteln, der unbürokratisch half, das Dilemma zu beheben! („UZ“)

GROSSES „UZ“-PREISAUSSCHREIBEN: INDUSTRIEGIGANT SIBIRIEN



Nach dem Willen der Kommunisten wird Sibirien in raschem Tempo zu einem der führenden Industriegebiete der UdSSR. Die industrielle Entwicklung Sibiriens zeigt, wie dem Kapitalismus die Niederlage in der entscheidenden Sphäre der materiellen Produktion bereitet wird.

Auf der Reise der Freundschaft, die eine Partei- und Regierungsdelegation im Juni vergangenen Jahres durch die Sowjetunion führte, ergrüßte Genosse Walter Ulbricht in der Stadt der Wissenschaft, Nowosibirsk: „Die Partei Lenins, die revolutionäre Lehre des Marxismus-Leninismus, das große Sowjetvolk plus sibirische Bodenschätze und Energiequellen, plus fortgeschrittenste Wissenschaft und Technik... – das ist der Sieg des Kommunismus nicht nur in der Sowjetunion... Der kommunistische Aufbau Sibiriens, seine Umgestaltung zu einer der mächtigsten Zentren der Industrie und der Wissenschaft der Welt gewinnt dabei gerade auch für uns immer mehr an Bedeutung... Er gibt uns die Möglichkeit, auf den Gebieten, auf die wir uns spezialisieren, die Weltspitze zu erreichen und dann auch zu halten...“

Sibirien macht Geschichte, wirkliche Weltgeschichte. Über seinen Weiden und Strömen blinkt der rote Stern des Kommunismus. Die vielen Bodenschätze in Sibirien vervollständigen das Bild des Landes der Zukunft.

Von den 8 670 Milliarden Tonnen Kohle, die im Raum der Sowjetunion abgelagert sind, befinden sich 9 832 Milliarden Tonnen in Sibirien. Von den rund 450 Milliarden kWh, die 1964 in der Sowjetunion erzeugt wurden, entfallen 80 Prozent auf Wärme- und nur 20 Prozent auf Wasserkraftwerke. In der UdSSR gibt es 108 000 Flüsse, von denen die 1500 größeren über ein Energiepotential von 340 Millionen kW verfügen. Diese gewaltige Kraft der großen Ströme – vier Fünftel davon entfallen auf Sibirien – wird gegenwärtig erst technisch und volkswirtschaftlich erschlossen.

Allein an Angara und Jenissei werden im Laufe der nächsten 10 Jahre Hochleistungswasserkraftwerke mit einer Gesamtleistung von mehr als 25 Millionen kW errichtet.

Infolge der fortschreitenden Industrialisierung entstanden in Sibirien Städte mit über 100 000 Einwohnern und die erste Millionenstadt. Die Städte haben sich zu Zentren des politischen, wirtschaftlichen, wissenschaft-

lichen und kulturellen Lebens entwickelt.

Kennen Sie Sibirien?
Hier für unsere Leser einige Preisfragen:

- 1 Wann begann die große industrielle Entwicklung Sibiriens? Welches war das erste große metallurgische Kombinat?
- 2 Welchen Umfang nehmen in Prozenten die Kohlevorräte in Sibirien zum Weltmaßstab ein?
- 3 Welches Wasserkraftwerk ist gegenwärtig das größte im Weltmaßstab. Wie hoch ist die Kapazität?
- 4 Wieviel Städte gab es in Sibirien 1926/27 mit über 100 000 Einwohnern? Und wieviel gab es 1962? Welche Stadt überschritt wann die Millionenzahl an Einwohnern?
- 5 Welche Entsendung legte die Erziehungsdlegation der DDR bei ihrer Freundschaftsreise 1964 durch Sibirien zurück?

Die Antworten schreiben Sie bitte auf eine Postkarte und senden diese an das Sekretariat des Kreisvorstandes der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft, Technische Universität, 8027 Dresden, Bergstraße 66, Barock 3. Einsendeschluß ist der 30. April 1965.

Preise: Buchschecks im Wert von 50 MDN, 30 MDN und 20 MDN, sowie 7 Buchpreise.

Die Auslosung der richtigen Einsendungen erfolgt von der Kommission Wissenschaft beim Kreisvorstand der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft unter Ausschluß des Rechtszuges.

Im Mai 1965 wird auf 6 Anschlagtafeln die industrielle Entwicklung Sibiriens als Ausstellung in den einzelnen Fakultäten gezeigt, die sicher auch Ihr Interesse finden wird.

Kreisvorstand
der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft
– Technische Universität Dresden –

Bauen - das bedeutete damals - kämpfen!

Von Prof. (em.) Dipl.-Ing. Wobus, ehem. Oberbauleiter für die „Brücke der Einheit“



Die Terror-Bombenangriffe vom 13. und 14. Februar, vom 2. März und 17. April 1945 hatten die Wohn- und Arbeitsstätten Dresdens in Trümmer und Asche gelegt. Diese Ruinenstadt war von der faschistischen Wehrmacht noch im April als „Festung“ ausgebaut worden, und schließlich hatten die flüchtenden SS-Truppen alle Brücken über die Elbe im Zentrum der Stadt gesprengt. Das war völlig sinnlos, denn die Rote Armee hatte auf ihrem siegreichen Vordringen die Elbe nördlich von Dresden längst überschritten.

So war Dresden am 7. Mai 1945 eine tote Stadt. Die Versorgung mit Elektrizität, Trinkwasser und Gas lag völlig darnieder. Die Straßen waren durch Trümmer und Panzersperren großen Teils unpassierbar geworden. Die noch verbliebenen Betriebe und Geschäfte waren geschlossen oder verlassen. Nur wenige Einwohner fristeten ratlos und verzweifelt ihr Leben in ihren meist schwer beschädigten Wohnstätten. Am 8. Mai aber wurde uns klar: Die faschistische Diktatur war mit dem Einmarsch der sowjetischen Truppen am Vortage in Dresden nunmehr endgültig vorbei. Trotz aller materiellen Not atmeten wir befreit auf. Wie aber würde es nun weitergehen?

Die mit Unterstützung der sowjetischen Ortskommandantur gebildete neue Verwaltung der Stadt Dresden mit Dr. Rudolf Friedrichs als Oberbürgermeister nahm die Zügel straff in die Hand und bemühte sich sofort tatkräftig um die Inangasetzung der Versorgung der Bevölkerung und des städtischen Verkehrs als Grundlage jeden Lebens in unserer Stadt. Natürlich kam sehr bald die Frage zur Diskussion, wie der Verkehr über die Elbe in absehbarer Zeit ermöglicht werden könnte. In einer der ersten Sitzungen wurde der Antrag des Stadtrates H. Welz angenommen, zuerst und sofort die Albertbrücke wieder zu errichten. Sie hatte für den Straßenbahnverkehr und die Gasversorgung der Neustadt besondere Bedeutung. Zwei Mittellöff-

nungen und die Uferanschlüsse dieser Brücke waren lediglich erhalten. Die Gewölbe von zwei Stromöffnungen mit über 30 Meter Lichtweite und von vier anschließenden Flutöffnungen waren bei der Sprengung eingestürzt. Die Pfeiler zum Teil zer Sprengt oder gerissen. Sollte es jetzt schon möglich sein, aus diesem Trümmerhaufen sofort eine neue Brücke oder auch nur ein Provisorium entstehen zu lassen? Das Stadtbauamt richtete in einem Klassenzimmer der Oberschule Weintraubenstraße in Dresden-Neustadt, das noch einigermaßen zu benutzen war, eine Dienststelle ein. Dort begannen die ersten fachlichen Beratungen über den Wiederaufbau der Dresdener Brücken. Schon am 19. Mai wurde unserem Baubetrieb, der sich wieder sammelte, durch Dr. Conert der Auftrag erteilt, alle Vorbereitungen für den Brückenbau zu treffen. Zwar verfügten wir über keine materielle Mittel und kaum über Bau- und Transportgeräte. Aber ein unbändiger Wille, dieses Chaos zu überwinden, besetzte uns alle. Dieser Wille – das war damals das Einzige, was wir besaßen; es sollte das Wichtigste bleiben!

Die uns gestellte Aufgabe war eindeutig. Die mit Sandsteinquadern gewölbte Albertbrücke sollte in alter Form wiedererstehen, und es sollte so schnell als möglich ein sicherer provisorischer Verkehrsweg von Dresden-Neustadt zur Altstadt über den Elbstrom geschaffen werden.

Wir gingen mutig daran, den Trümmerhaufen zu erkunden. Schon bald zeigte sich schier unüberwindbare Schwierigkeiten. Beim Abräumen der hohen Panzersperrenmauern aus Stahlträgern und Sandsteinquadern auf der Neustädter Seite wurde zum Glück rechtzeitig erkannt, daß die SS dicht dahinter schwere Panzerminen eingegraben hatte. Die Untersuchung der Pfeiler an den noch erhalten gebliebenen beiden Mittellöwöben ergab, daß die dort befindlichen Sprengkammern noch brisante Sprengmunition enthielten. Wir mußten, kaum begonnen, machlos unsere Arbeit einstellen.

Nun aber kam eine Hilfe, die wir noch nicht kannten: die Soldaten der Sowjetarmee! Schon an dem folgenden Tag entböhnen uns die Spezialisten und Pioniere dieser Sorgen. Sie beseitigten die Gefahren in selbstlosem Einsatz. Es waren dann Fahrzeugkolonnen sowjetischer Streitkräfte, die für unseren Brückenbau von den ehemaligen Lagerplätzen der Wehrmacht aus Heidenau das erste Bauholz, Baustahl und von einem verlassenen Zementlager nördlich Tharandts auch den ersten Zement anfahren. Eine Pionereinheit der Roten Armee baute auch die erste provisorische Gasrohrleitung über die

Brücke, so daß schon Mitte Juni 1945 die Bevölkerung der Neustadt mit Gas versorgt werden konnte.

Diese für uns unerwartete, tatkräftige und selbstlose Unterstützung durch die Ortskommandantur und die sowjetischen Soldaten gab uns neuen Mut. Sie beschleunigte das Bautempo von Beginn an entscheidend. Hier wuchsen in uns bei der gemeinsamen Arbeit für ein gemeinsames Ziel die ersten Gefühle der Anerkennung und Dankbarkeit für die Soldaten der Sowjetarmee als Grundlage unserer deutsch-sowjetischen Freundschaft!

Auf dieser guten Basis entwickelte sich unser Brückenbau rasch. Das dringend benötigte Bauholz wurde von den Bauarbeitern selbst in der Dresdner Heide bei Bühlau eingeschlagen. Etwa 1500 fm wurden zu Schal- und Kantholz in einem Sägewerk in Dresden-Zschachwitz geschnitten. Sandsteinmaterial nahmen wir zuerst aus den Brückentrümmern, später auch von der Altstädter Seite. Die Dresdner Steinmetzen, überwiegend aus dem Grabsteingewerbe kommend, bildeten eine leistungsfähige Brigade. Sie verarbeiteten die Steine zu Quadern und kunstvollen Ornamenten. Die sechs neuen, tragenden Brückengewölbe mußten aber, da so große Quadern fehlten, in Beton wiederhergestellt werden. Zwar waren Kies, Sand und Splitt beschaffbar. Woher aber sollte das notwendige Bindemittel kommen, hatte doch Sachsen keine Zementfabriken. Wieder half die sowjetische Kommandantur. In einer überraschend glücklichen Aktion konnte Portlandzement aus größerer Entfernung mit Eisenbahnzügen herangeführt werden. Damit war auch qualitativ der einwandfreie Wiederaufbau der Brücke gesichert.

Frei von jeder Bürokratie führte nun die Gemeinschaftsarbeit aller Beteiligten, der Bauarbeiter, Spezialisten und Ingenieure, der städtischen Bauleitung und unserer Betriebsleitung zu einem uns damals selbst überraschenden Ergebnis. Wir errichteten die Brücke ohne Krane und mit nur geringer Geräuschausrüstung in 14 Monaten! Bauen hieß hier wirklich kämpfen!

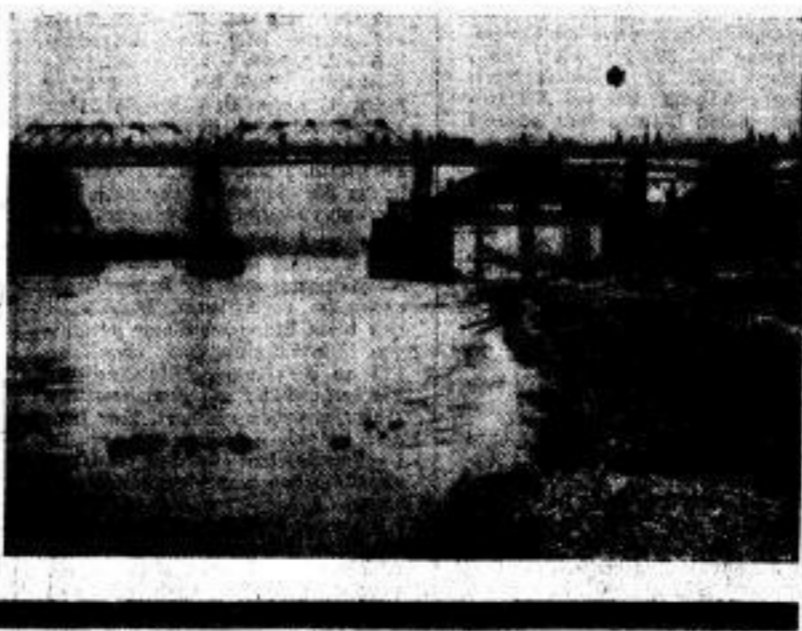
Ende 1945 waren die Brückengewölbe auf der Neustädter Seite wieder geschlossen. Ein breiter, mit Handwagen befahrbare, provisorischer Brückensteig wurde am 20. Januar 1946 als erster Weg über die Elbe für die Bevölkerung freigegeben. Pünktlich am 30. April hatten die Brückenbauer alle Gewölbe fertig betoniert und freuten sich somit am Vorabend des Internationalen Kampftages der Arbeiterklasse auf ihrem Richtfest über diesen Erfolg gemeinsamen Kampfes. Wenige Monate später, am 30. Juli 1946: Die Dresdner Bevölkerung feiert mit den Brückenbauern die Einweihung der neuen

Brücke als „Brücke der Einheit“ und deren Freigabe für den Straßenbahn- und Fahrverkehr.

Diese erste Großbaustelle des Wiederaufbaus in Dresden, die in einer Zeit schwerster materieller Not zu beachtenswerten technischen und ökonomischen Erfolgen führte, bewies uns Bauleuten, daß wir nun auf dem richtigen Weg waren und daß durch die Begeisterung, für ein großes edles Ziel werden kann. Die von jeder Spekulation und Ausbeutung befreite Arbeit zu wirken, jedes Hemmnis beseitigt war für uns Brückenbauer eine Ehre geworden und erfüllte uns mit Begeisterung.

Dieses neue Bewußtsein strahlte aus. Es war die Grundlage der Erfolge beim anschließenden Wiederaufbau der Marienbrücke, der Dimitroffbrücke und der Flügelwegbrücke in Dresden, der Volkswerft in Strausund 1948 und der Reparaturwerft und Neubauserft in Wismar 1949/50, sowie nicht zuletzt der „Talsperre des Friedens“ bei Sosa 1949 bis 1951. Es führte zu den Glanzleistungen moderner Bautechnik unserer DDR in den vergangenen Jahren.

Wir Bauleute blicken gern zurück auf diese ersten begeisternden Anfänge neuen Aufbaues. Wir sind stolz auf das durch die Gemeinschaftsarbeit der Bauarbeiter und Wissenschaftler in den vergangenen Jahren Erreichte, stolz auf die feste und unzerstörbare Freundschaft mit der Sowjetunion und mit allen fortschrittlichen friedliebenden Menschen in der Welt.



Aus unseren Gruppen

Mitglieder erleben die Sowjetunion

Die Gruppe der Mitglieder der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft am Industrieministat hat in Eigeninitiative eine Reise-markenserie unter den Institutionen-gehörigen im Zusammenhang mit der Aktion „Mitglieder erleben die Sowjetunion“ verkauft. In Vorbereitung des 20. Jahrestages der Befreiung führte die Gruppe ein Filmforum durch. Der Film „Ein Menschenschicksal“ wurde mit sehr großem Interesse aufgenommen. Gleichzeitig wurde an diesem Abend der Gewinner der Reise in die Sowjetunion ausgelost.

Der glückliche Gewinner ist Genosse Erich Manz, Bau/XI, Matrikel, den wir recht herzlich dazu beglückwünschen!

Militärpolitisches Forum an der TU

Aus Anlaß des 20. Jahrestages der Befreiung des deutschen Volkes von Faschismus findet am

Dienstag, dem 27. April 1965, 16.30 Uhr u. l. im Hörsaal 205, Barkhausenbau,

ein militärpolitischer Vortrag statt.

„Die Rolle der Sowjetarmee bei der Zerschlagung der faschistischen Wehrmacht und die Entwicklung des militärischen Kräfteverhältnisses nach dem zweiten Weltkrieg in Europa.“

Leiter:
Genosse Oberstleutnant Josten,
Militär-Akademie „Friedrich Engels“
Dresden.

Alle Universitätsangehörigen und Studenten sind herzlich eingeladen.

Kreisvorstand der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft – Technische Universität Dresden