

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Giese, Hermann: Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes
Wittenberge.

Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge

Fortsetzung aus Heft 10/56

Neues Leben beginnt im Mai 1945

In den frühen Morgenstunden des 3. Mai erfolgte bei herrlichstem Sonnenschein der Einmarsch der sowjetischen Truppen durch die Straßen der Stadt. Aus jedem Haus wehte die weiße Fahne.

Vom Stadtkommandanten war ein Aufruf erlassen. Jeder arbeitsfähige Bürger sollte seine alte Arbeit wieder aufnehmen.

Nun konnte ein neues Leben seinen Anfang nehmen!

Wie sah es aber auf dem Wittenberger Bahnhof aus? 15 Weichen, 900 m Gleis und das Stellwerk Wik waren zerstört. In den Gleisanlagen lagen oder standen zerstörte und ausgebrannte Wagen. Munition und allerlei Gerät lag umher, auch Tote fehlten nicht.

Der Güterschuppen war abgebrannt. Das Reichsbahnausbesserungswerk hatte unter Granatsplittern gelitten, die sehr viel Glasschaden verursacht hatten.

Im Bahnbetriebswerk Wittenberge sah man die Folgen von fünf Bombeneinschlägen und 32 Artillerietreffern. Überall Zerstörung, Chaos und Ratlosigkeit.

Die Wittenberger Eisenbahner kamen zum Teil schon bis zum Mittag des 3. Mai wieder zu ihren Dienststellen. Damals zeigten sich die Aktivisten der ersten Stunden. „Wir müssen aufräumen, den Schutt beiseite schaffen, wiederaufbauen; denn ohne Eisenbahn können wir nicht leben.“ Das war der Geist bei einer Anzahl der vorhandenen Eisenbahner.

Im Bahnbetriebswerk Wittenberge meldeten sich im Laufe des 3. Mai 479 Eisenbahner zur Wiederaufnahme der Arbeit. Wittenberge gehörte damals zur Reichsbahndirektion Hamburg und war von dieser abgeschnitten. So war es nicht verwunderlich, daß die Leiter der Reichsbahnämter

kopflös waren, weil keine Anordnungen von „oben“ kamen. Alte Gewerkschafter übernahmen das Kommando, organisierten das Aufräumen und die Wiederaufnahme des Verkehrs.

Diese ersten Organisatoren waren:

„Karl Seidel †, Karl Schröder †, Gustav Werner,
Walter Rönnpag †, Paul Krause, Wilhelm Huse,
Max Opitz, Erich Kenzler u. a.“

Nun ging die Arbeit langsam aber stetig voran. Die Eisenbahner trugen weiße Armbinden mit der Aufschrift „Eisenbahner“ in russischer Schrift und konnten mit diesem sichtbaren Ausweis ihrer Tätigkeit ungehindert nachgehen.

Die schlechte Arbeitsmoral kennzeichnete sich aber bald durch einen hohen Krankenstand. Von den am 3. 5. gemeldeten Eisenbahnern waren

von 271 ehemaligen Beamten	20 % und
von 208 Arbeitern	21,3 %

krank. Von 72 vorhandenen Lokomotiven waren 11 in kürzester Zeit wieder betriebsfähig.

Schon nach einigen Tagen des Aufräumens konnte in Richtung Lüneburg bis Dömitz und in Richtung Hamburg bis Klein-Warnow gefahren werden. In Richtung Berlin und Magdeburg war der Verkehr unterbrochen. Auf der Strecke bis Berlin waren kleinere Brücken und Durchlässe gesprengt. Die große Elbbrücke war noch in den letzten Tagen gesprengt worden. Ein großer und ein kleiner Bogen lagen im Strom, und auch ein Strompfeiler war beschädigt. Die wichtige Süd-Nord-Verbindung von Magdeburg war für längere Zeit unterbrochen.

Am 8. Mai übernahmen sowjetische Eisenbahnertruppen die Leitung des Eisenbahnbetriebes. Mit dem Eintreffen sowjetischer Pioniere wurden die kleineren Brücken und Durchlässe behelfsmäßig hergestellt und auch die Notbrücke über die Elbe wurde sofort in Angriff genommen.

Die Umstellung auf den eingleisigen Betrieb erforderte umfangreiche Arbeiten an den Sicherungsanlagen.

In den nachfolgenden Ausführungen ist im wesentlichen die Aufbauarbeit des Bahnbetriebswerkes Wittenberge behandelt

Wenn auch ein guter Stamm Eisenbahner im Mai die Arbeit begonnen hatte, so waren es bei der damaligen Arbeitsproduktivität aber viel zu wenig, um schnell wieder in die Höhe zu kommen. Die Zerstörungen, die

der Hitlerfaschismus hinterlassen hatte, waren überall viel zu groß und die allgemeinen Hemmnisse nicht unbedeutend.

Die Versorgungslage war unzureichend, der Hunger groß, und jeder trachtete nur danach, Lebensmittel für die geleistete Arbeit zu erhalten.

„Wo kann ich was organisieren?“, das war die Frage der Zeit.

Es war ein stetes Kommen und Gehen. Aus der Kriegsgefangenschaft Entlassene, Flüchtlinge, die ihre Angehörigen suchten, und auch Abenteurer trugen zur schlechten Arbeitsmoral und Fluktuation bei. Kontrolle am Arbeitsplatz gab es nicht; denn nur wenige fühlten sich verantwortlich. Arbeit war zwar genügend vorhanden, doch Gleichgültigkeit, Lethargie und Mutlosigkeit machten sich in der täglichen Arbeit hemmend bemerkbar. 12 Jahre Hitlerfaschismus und die anschließende Katastrophe hatten die gesellschaftliche Moral und auch die Arbeitsmoral unermesslich geschwächt. Während der einsichtige Teil der Arbeiterschaft die Not durch Fleiß und Anstrengungen zu überwinden suchte, verfiel ein Teil der Eisenbahner in Unmoral, Egoismus und geriet in die Hände von Schiebern und Spekulanten. Material und Werkzeuge wurden gestohlen und gegen Lebensmittel eingetauscht.

Besser wurde es, als im Juli 1945 die Gründung der politischen Parteien erlaubt wurde. In kürzester Zeit hatten sich viele Genossen in der KPD und Genossen in der SPD politisch organisiert.

Die gewerkschaftliche Organisierung machte ebenfalls gute Fortschritte, und es waren bis Ende 1945 74 Prozent der Belegschaft in der IG-Eisenbahn im FDGB vereinigt.

Schwierigkeiten im persönlichen Leben und Schwierigkeiten im Produktionsprozeß galt es täglich zu überwinden. Die organisierte Arbeiterschaft wurde aber auch täglich aktiver. Die Anfänge der gesellschaftlichen Arbeit mußten sich schließlich in Produktionserfolgen ausdrücken.

Einige Tage gab es auch eine Reichsbahndirektion Wittenberge. Sie kam aber über das Anfangstadium nicht hinaus. Später wurde der von der Rbd Hamburg getrennte Teil der Eisenbahn der Reichsbahndirektion Schwerin angegliedert.

Im September 1945 wurde die Deutsche Reichsbahn in deutsche Hände übergeben. Was diese Übergabe zu bedeuten hatte, daß sie ein geschichtlicher Wendepunkt im Leben des deutschen Volkes war, daß die Eisenbahn nun zum ersten Mal in der Geschichte des deutschen Volkes Volkseigentum wurde, das konnte man, weil alles noch neu und fremd war, nicht fassen, es kam den meisten Eisenbahnern damals nicht zum Bewußtsein. An der bisherigen Organisationsform der Deutschen Reichsbahn änderte sich vorläufig nichts. Am 3. 8. 1945 wurde die Dienststellenleitung des Bahnbetriebswerkes gewechselt. An Arbeit fehlte es nicht. Auf allen Bahnhöfen in der Umgebung waren schadhafte Lokomotiven abgestellt. Diese wurden lauffähig gemacht und dem Bahnbetriebswerk zur Ausbesserung

zugeführt. Große und kleinere Ausbesserungen wurden ausgeführt und der Betriebslospark vergrößerte sich von Monat zu Monat.

	Bestand	davon betriebsfähig
Mai	72	11
Juni	75	33
Juli	88	26
August	74	32
September	90	45
usw.		

Sehr viele Lokomotiven, ausgebessert und mit neuem Anstrich versehen, traten die Fahrt nach Berlin an und kehrten nicht wieder zurück. Etwa 30 Lokomotiven wurden auf diese Art dem Bahnbetriebswerk abgezogen, weil die Berliner im Wiederaufbau noch weit zurück waren. Aber an Schadlokomotiven mangelte es im Berliner Raum damals auch nicht.

Die Wittenberger Eisenbahner haben aber nicht nachgelassen und mit zähem Fleiß immer mehr Lokomotiven fertiggestellt. Bis zum Jahreschluß wurden auch schon 493 949 km mit Zügen gefahren.

Das Kohlenlager hatte im Mai keine großen Bestände. Die Kohlenzufuhr war mangelhaft, weil die Kohlengruben noch wenig förderten und der direkte Zuführungsweg über die Elbbrücke unterbrochen war. Man mußte die Brennstoffvorräte mit Holz strecken. In den Wäldern bei Dömitz wurde von den Eisenbahnern Holz geschlagen. Bald war eine Kreissäge gebaut und aufgestellt, und bis zum Jahreschluß wurden 940 rm, mit Braunkohlenbriketts vermischt, verfeuert.

Als in den ersten Septembertagen die Behelfsbrücke (Holzbrücke) über die Elbe fertiggestellt war, da rollten nach und nach die Kohlenzüge vom Süden heran. Die Behelfsbrücke war seitlich neben der Brücke auf Pfahljoche montiert. Mit 10 km/h wurde sie befahren, blieb aber besonders im Winter eine Gefahrenquelle, weil das Treibeis sich leicht festsetzen und zur Zerstörung der Behelfsbrücke führen konnte.

Aber auch die Versorgung der Stadt war immer wieder wegen Kohlenmangels äußerst bedenklich. Damit die Bäcker Brot backen konnten, wurde der Stadt Wittenberge mancher Waggon leihweise überlassen.

Schwierigkeiten traten innerhalb des Bahnbetriebswerkes immer wieder an den Bekohlungsanlagen auf, weil der Greiferkran fehlte. Durch einen Bombenvolltreffer war dieser restlos zerstört. In dem auf dem Bahnhof Wittenberge abgestellten Rückfuhrgut hatte der Elektromeister Otto Köning einen Ersatzkran ausfindig gemacht und mit dem Umbau sofort begonnen.

Bis zum Jahresende war die im Bw Wittenberge stationierte Lokkolonne 22 mit 30 Lokomotiven ausgerüstet. Auch der Kraftverkehr wurde von den



Foto: Bönisch, Wittenberge

*Die Elbbrücke nach der Sprengung am 12. April 1945
Rechts im Bilde die neuerrichtete Notbrücke*

Eisenbahnern nicht vernachlässigt. Einige Lastkraftwagen mit Generatorantrieb wurden fahrfertig gemacht und für die Versorgung der Stadt eingesetzt. Zucker aus Anklam und Prenzlau sowie Gemüse aus der Umgebung wurden herbeigeschafft.

Daß die Lastkraftwagen so bald einsatzfähig waren und der Stadtverwaltung bei ihrer schwierigen Arbeit Hilfe geleistet wurde, war vornehmlich der Initiative des Kraftfahrers, Genossen Walter Kegel, zu verdanken, der weder Zeit noch Mühe scheute, um den bekannten Reifen- und Ersatzteilmangel zu überbrücken.

Die Ausbildung von Nachwuchskräften wurde nicht vergessen. Schon im November 1945 wurde den jungen Schlossern theoretisch Lokomotivkunde erteilt und somit rechtzeitig für Lokomotivführernachwuchs gesorgt.

Aufbauwillige Kräfte waren vorhanden, aber es galt noch vieles wieder aufzubauen. Der Weg von Mai bis Dezember 1945 war schwer, doch erfolgreich besritten. Die Beschäftigtenzahl stieg von 479 auf 741 Ende 1945.

Fortsetzung folgt