

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Giese, Hermann: Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes
Wittenberge.

Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge

Fortsetzung

1946 — Das Jahr mit größeren Leistungen

Der Winter war gelinde, so daß es zu keinen größeren Störungen im Eisenbahnbetrieb kam.

Freude und Ansporn gab der Belegschaft die erste Anerkennung durch die Reichsbahndirektion Schwerin. Das Anerkennungsschreiben hatte u. a. folgenden Inhalt:

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Schwerin
- L 1 Bla -

Schwerin, den 31. Januar 1946

An das
Bahnbetriebswerk Wittenberge
d. d. RAW Wittenberge

Der Unterzeichnete war am 29. d. Mts. im Bw Wittenberge und hatte hierbei Gelegenheit festzustellen, daß seitens der Dienststelle, der Betriebsvertretung und der gesamten Belegschaft Mustergültiges im Aufbau ihrer durch Feindeinwirkung erheblich beschädigten Dienststelle geleistet worden ist. Darüber hinaus besteht reger Fleiß, die Betriebslokomotiven trotz nicht vorhandener Putzerkolonnen, in guten Putzzustand durch das eigene Personal zu bringen.

Die Schuppenanlage ist trotz der Brikettasche sauber und gepflegt. Die Rohre der Lokomotiven sind gestoßen, die Fristarbeiten werden pünktlich ausgeführt.

Ein herrenloser Greiferkran von beachtlicher Leistung ist in wenigen Wochen einsatzbereit hergerichtet und wird beim Entladen eingehender Dienstkohlen gute Dienste leisten.

Generatorenholz wird in eigener Regie beschafft, gespalten, gesägt und zerkleinert. Es ist kein Dienstzweig, der nicht offensichtliche Hege und Pflege erkennen läßt.

All dies gibt uns Veranlassung, dem Dienststellenleiter, der Betriebsvertretung und der gesamten Belegschaft unseren Dank und Anerkennung auszusprechen. Die bisherige gute Arbeit gibt Gewähr, daß im gleichen Sinne wie bisher weiter gearbeitet wird.“

gez. Ehbrecht

Der geringe Personenverkehr spiegelte die Kriegsfolgen täglich wider. Die außerdem verspäteten Züge waren überfüllt. Das Mitfahren auf den Trittbrettern, Puffern, Dächern, in den Bremshäuschen und sogar auf den Tendern gehörten zum Bild des täglichen Reiseverkehrs.

Viele Menschen aus den Großstädten, die wegen Hunger manches Kleidungsstück, Wäsche, Teppiche, Porzellan usw. gegen Lebensmittel auf dem Lande eintauschten, büßten bei diesen Fahrten ihr Leben ein oder erlitten Brandschäden.

Ein großer Teil der Reisenden waren Schieber und Spekulanten, die die Not ausnutzten und verdienten.

Diebstähle am Beförderungsgut waren an der Tagesordnung. Schritt für Schritt setzte sich aber das Neue, der Fortschritt durch, und der Glaube an die Kraft der Arbeiterklasse wuchs.

Bei der Aufstellung der Betriebsgruppe der SED im Juni 1946 waren schon viele SED-Genossen im Werk. 82 Prozent der Beschäftigten waren gewerkschaftlich organisiert.

In Tag- und Nachteinsätzen waren die Wiederherstellungsarbeiten an der Elbbrücke so weit fortgeschritten und der erste Stahlbrückenzug eingeschoben, so daß ab 3. August 1946 die Elbbrücke wieder eingleisig befahrbar war. Nun war man die großen Sorgen um die Behelfsbrücke los.

Die Not war aber noch groß, es fehlte an den notwendigsten Ersatzteilen, Werkzeugen, und auch die tägliche Versorgung war unzureichend.

Es war im Oktober 1946. War da nicht der hundertjährige Geburtstag des Bahnhofs Wittenberge? Ja! Am 15. Oktober 1846 war der Bahnhof Wittenberge in Betrieb genommen. Wie sah aber der Erfolg der hundertjährigen kapitalistischen Wirtschaft aus?

Einem Bericht über den Zustand im Bahnbetriebswerk Wittenberge vom 3. Oktober 1946 ist folgendes entnommen: „Mangel an Lokheizer und Betriebsarbeiter. Wagenmeister fehlen.

Lokomotivbestand reicht nicht aus, muß um mindestens 6 Lokomotiven vermehrt werden.

Hoher Krankenstand in den Wintermonaten unvermeidlich. Mangel an Stehbolzen, Ersatzstücken und Werkstoffen. Großer Mangel an Werkzeugen, insbesondere Kesselwerkzeugen, Schweiß- und Schneidbrennern, Bohrer, Reibalen usw.

Bauliche Anlagen:

Schuppendächer sämtlich ohne Dachpappe. Zur Winterfestmachung 3800 m² erforderlich.

Ebenfalls 2200 kg Klebemasse, 180 kg Pappnägeln, 1900 kg Teer, 190 m² Drahtglas und 400 m² Fensterglas dringend erforderlich.

Mangel an Schutzkleidung und Holzschuhen. Unzureichende Zuteilung von Seife und Seifenpulver für die verschmutzten Arbeitsgruppen.

Winterschutzkleidung noch nicht geliefert. Reinigung der Schutzkleidung bei vertraglich verpflichteter Reinigungsfirma wegen Benzinmangels in Frage gestellt.“

Das war die Hinterlassenschaft des Monopolkapitalismus.

Ein trauriges Ergebnis!

War das Leben schon besser geworden?

Ja und nein! Bei den meisten Eisenbahnern fehlte noch die Einsicht, daß nur durch eigene Arbeit eine Besserung der Lebenslage erreicht werden konnte.

Zum Weihnachtfest 1946 wurde erstmalig eine Weihnachtsfeier veranstaltet und den Kindern zum Teil selbstgefertigte Geschenke überreicht.

Auch die Jugend des Bahnbetriebswerkes besann sich, und die Kulturarbeit nahm ihren Anfang.

Daß die aufbauwilligen Eisenbahner, deren Zahl langsam und stetig wuchs, auch Erfolge erreicht hatten, darüber stand in dem angeführten Bericht folgendes:

„Im Werkstättenteil „Soll“ erfüllt.

Drehscheiben überholt und gestrichen. Kohlenkräne überholt und jeder Verkehrssteigerung gewachsen. Kompressoranlage überholt und ausreichend.

Elektrische Anlagen in Betrieb.

Greiferkran betriebsfähig. Störungen in der Be- und Entladung behoben.

Lokomotivschuppen gestrichen. Aufenthaltsräume der Beschäftigten gestrichen und sauber.

Wasch- und Umkleideräume in Ordnung.

Brause- und Zellenbäder in Benutzung.“

Mit den vorhandenen Lokomotiven wurden bis Ende 1946 1 956 438 km geleistet. Das war eine bedeutende Leistungssteigerung.

1947 — durch bessere Organisation zu besseren Leistungen

Mit 768 Beschäftigten, davon 31 Frauen, begann die Arbeit im Jahre 1947. Ein anhaltender kalter Winter begann schon im Dezember 1946, der die Leistungen im I. Quartal 1947 stark behinderte. Bis zum März hielt die starke Kälte an. Die fehlende Dachpappe auf den Schuppendächern wirkte sich in den Lokomotivschuppen ungünstig aus.

Eisbahnen gab es überall. Insbesondere im Lokomotivschuppen I wuchsen, wie in einer Tropfsteinhöhle, die Stalaktiten und die Stalagmiten stündlich.

Aber trotz dieser Hundekälte fiel keine Lokomotive wegen Frostschäden aus.

Ende März konnte man mit Goethe sprechen:

„Vom Eise befreit sind Strom und Bäche
durch des Frühlings holden belebenden Blick.“

Nun setzte auch eine ununterbrochene Leistungssteigerung ein. Vom. Bahnbetriebswerk wurden folgende Strecken befahren:

1. Wittenberge — Neustadt/Dosse
2. Wittenberge — Neustrelitz
3. Wittenberge — Schwerin
4. Wittenberge — Büchen
5. Neustadt/Dosse — Pritzwalk

Die Strecken Wittenberge—Dömitz und Glöwen—Havelberg wurden im August 1947 demontiert.

Am 6. August 1947 wurde auch der zweite Stahlbrückenzug eingebaut. Aber erst im Jahre 1950 wurde der zweigleisige Betrieb über die Elbbrücke wieder aufgenommen.

Im Bedarfsfalle wurden auch die Schnell- und Personenzüge bis Berlin, Lehrter Bahnhof, bespannt.

Ab Juni 1947 wurde der Transitverkehr über Schwanheide in die englische Zone aufgenommen. Dieser Durchgangsverkehr diente vornehmlich dem Güterverkehr Tschechoslowakische Volksrepublik — Hamburg.

Die täglich zu befahrende Streckenlänge betrug 389 km. Auf diesen Strecken wurden im Laufe des Jahres 1 788 626 Lokomotivkilometer geleistet. Mit anderen Worten: Die geleisteten Lokomotivkilometer entsprachen einer Streckenlänge von 44 mal des Erdumfanges am Äquator.

Wurden im Januar pro km im Durchschnitt 375 t befördert, so waren es im Dezember durchschnittlich 508 t.

Und das Beachtliche an dieser Leistung war, daß man nur noch einen Betriebspark von 47 Lokomotiven hierfür brauchte. Diese Leistungssteigerung wurde durch guten Unterhaltungs- und Pflegezustand der Lokomotiven erreicht, wofür die planmäßige Besetzung der Lokomotiven die Voraussetzung war. Für diese guten Leistungen wurden im Laufe des Jahres 37 Lokomotiv-Brigaden prämiert.

Damals waren die Reichsbahnausbesserungswerke noch nicht in der Lage, die erforderlichen Ausbesserungen an den Lokomotiven auszuführen. Die Eisenbahner des Bahnbetriebswerkes Wittenberge sprangen ein und führten 19 L 2- und 4 L 3-Ausbesserungen durch.

Als es für die erste L 2-Ausbesserung 665,— DM und für die zweite 2190,— DM und für eine L 3-Ausbesserung sogar 4000,— DM Prämie gab, da gab es bei den Beteiligten auch freudige Gesichter.

An Arbeiterschwernissen fehlte es aber auch nicht! Werkzeuge, Ersatzteile, Werkstoffe, all das, was man für die Lokomotivreparatur brauchte, war knapp oder fehlte. Die Initiative der Werkstätten wurde aber auch täglich größer. Man fertigte selbst an, was man nicht geliefert bekam. Werkzeuge aller Art, Splinte, Schrauben, Muttern, Lukendichtungsringe usw. wurden täglich hergestellt und die Engpässe überbrückt. Für die Durchführung des Betriebs wurden 1947 insgesamt 97 582 t Steinkohle, Braunkohlenbriketts und Rohbraunkohle verbraucht. Zum Heranfahren dieser Brennstoffmengen waren 6200 Wagen erforderlich. Im täglichen Durchschnitt wurden 17 beladene Kohlenwagen gebraucht.

„Wer gut schmeert, der gut fährt“

An Treibstoff, Dieselöl, Petroleum, Achsöl, Heiß- und Naßdampföl, Motoren- und Kompressorenöl wurden insgesamt 200 112 kg verbraucht. Diese für den Bezirk erforderlichen Mengen waren oftmals schwer zu beschaffen, doch der Kollege August Hahn war Tag und Nacht auf den Beinen, und die Betriebe in der Stadt leisteten in Notfällen sozialistische Hilfe.

Die Beschaffung von Betriebsstoffen, wie Putzwolle, Scheuertüchern, Seifenpulver, Streichhölzern, Karbid usw., ließ zu wünschen übrig.

Der Mangel an Schutzkleidung war groß. Es konnte nur für schmutzigste Arbeiten Schutzkleidung ausgegeben werden.

In engster Zusammenarbeit mit allen Organisationen wurde jedoch die kostenlose Reinigung von 3047 Stück Schutzkleidung, wie Anzügen, Jacken, Hosen, Schutzkitteln usw., durchgeführt, um so die soziale Lage der Werktätigen zu verbessern.

In einer eingerichteten Nähstube wurden 230 Jacken und 230 Hosen kostenlos ausgebessert. Im Juli gelang es auch, eine Schuhmacherei einzurichten, die bis zum Jahreschluß 530 Paar Schuhe wiederherstellte.

Feinschnitt „Marke Siedlerstolz“

Wollte man nicht auf das Rauchen verzichten, dann mußte man selbst Tabak anbauen. In den Gärten, auf den Feldern, überall wuchs, blühte und gedieh der Tabak.

Damit die Beschäftigten nicht die Arbeitszeit zur Herstellung von Tabakschneidemaschinen benutzten, sie aber doch in den Genuß des feingeschnittenen Siedlerstolzes kamen, wurde im September eine elektrisch angetriebene Tabakschneidemaschine gebaut. Mit ihr konnte man schnell und mühelos den besten Feinschnitt herstellen, und es wurden im Laufe des Jahres 500 kg Tabak geschnitten.

Fortsetzung folgt