

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Giese, H[ermann]: Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes
Wittenberge.

H. GIESE, WITTENBERGE

Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge

(Fortsetzung)

1948 — es geht weiter aufwärts

Am 1. Januar 1948 waren 685 Männer und 51 Frauen beschäftigt. Da die Winterwitterung verhältnismäßig günstig verlief, kam es gegenüber dem Vorjahre zu keinem Leistungsabfall. Im April wagte man sich schon an die Öffentlichkeit und zeigte, was man bisher geleistet hatte.

Was war das? Wanderausstellung der Deutschen Reichsbahn? „Besucht die Leistungsschau der Reichsbahn“, so kündigte ein einladendes Transparent die erfolgreiche Arbeit der Eisenbahner an.



In einigen, besonders hergerichteten Wagen waren grafische Darstellungen, Verbesserungsvorschläge, Modelle usw. untergebracht und der Ausstellungszug war auf der Ladestraße des Bahnhofs aufgestellt.

Im Hotel „Deutsches Haus“ eröffnete der damalige Amtsvorstand Albrecht vom Reichsbahnamt Wittenberge am 8. April 1948 im Beisein der Vertreter der Stadt, gesellschaftlichen Organisationen und Gästen die Leistungsschau der Reichsbahn. Aus dem Referat des Dienststellenleiters vom Bahnbetriebswerk Wittenberge über den Wiederaufbau der Deutschen Reichsbahn in Wittenberge ist folgendes entnommen:

„Die Eisenbahner wollen mit der Wanderausstellung zeigen, daß sie bestrebt sind, die Deutsche Reichsbahn wieder zu dem zu machen, was sie früher war, nämlich ein Verkehrsinstrument der Sicherheit, Pünktlichkeit und Bèquemlichkeit. Wir wissen selbst, daß wir von dieser Forderung noch weit entfernt sind und uns die Öffentlichkeit täglich stark kritisiert. Diese Kritik müssen wir uns gefallen lassen, aber daraus lernen.

Wenn ein Reisender in Berlin tagelang nach einer Fahrkarte anstehen muß und dann endlich fahren darf, dann kommt er oft in ein Abteil, das keine Fensterscheiben hat. Eingepfercht und dann noch wie ein Storch auf einem Bein bis Wittenberge zu stehen; das ist kein Vergnügen. Und wenn dieser Reisende dann mit der nötigen Verspätung endlich ankommt, dann haben wir auch Verständnis für die berechtigte Kritik.

Der Reisende muß aber auch verstehen, wie es dazu kam. Wir sind bemüht, den Reisenden das Reisen bequem zu machen. Auch der Geschäftsmann, der früher gewöhnt war, seine Waren pünktlich und unbestohlen zu erhalten, muß heute oft Wochen und manchmal vergeblich darauf warten.

Das alles wissen wir. Aber auch jeder Nichteisenbahner, der uns berechtigt kritisiert, muß wissen, wie es kam und warum vieles noch nicht besser sein kann.

Wir bauen auf. Wir leben hierbei von der Konkursmasse, die uns das „tausendjährige“ Reich in den letzten 12 Jahren hinterlassen hat. Zur Zeit laufen in anderen Städten Ausstellungen zur hundertjährigen Wiederkehr der Revolution von 1848. Aus dem politischen Jahrhundert und „100 Jahre Deutsche Eisenbahn“ müssen wir lernen, welchen Weg wir einzuschlagen haben.

Nun gibt es auch einige Kritiker, die sagen, ihr baut aber schon drei Jahre auf.

Das stimmt. Erinnern wir uns aber und schauen einmal zurück. Wie sah es vor drei Jahren in Wittenberge aus! Heute vor drei Jahren kreisten amerikanische Flugzeuge über Wittenberge, erlebten wir Luftangriffe und hatten Artilleriebeschuß. Das rollende Eisenbahnmaterial, die Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, alles, was bei diesen Angriffen nicht

beschädigt wurde, rollte zum Westen in Richtung Hamburg. Beschädigte oder zertrümmerte Fahrzeuge blieben zurück. Dieses Erbe traten die Eisenbahner an. Trotz Entbehrungen und Hunger bauten sie auf. Bis zum Jahresende 1947 war schon viel geschafft. Die Lokomotiven des Bahnbetriebswerkes legten im Jahre 1947 1 788 627 km zurück. Das ist eine verhältnismäßig bedeutende Leistung.

Auch in anderen Dienstzweigen ist die Entwicklung ständig gestiegen.

Im Güterverkehr wurde im Empfang und Versand im Jahre 1945 mit 5370 Stück begonnen. 1947 wurden schon 24 254 Stückgüter behandelt.

Der Expresß- und Gepäckverkehr steigerte sich ebenfalls:

1945	Expresßgut	2 166 Stück	Gepäck	17 054 Stück
1947	„	17 610 Stück	„	35 429 Stück

Der Wageneingang und -ausgang erhöhte sich in den drei Jahren von 4918 auf 27 025 Wagen.

Täglich werden im Durchschnitt 100 Wagen den Anschlüssen zugestellt, ein Zeichen, daß unsere VE-Betriebe in der Entwicklung sind.

Mit täglich 110 Zugfahrten liefen 1947 219 646 Wagen durch den Bahnhof Wittenberge.

Als die Elbbrücke bei Hämmerten außer Betrieb gesetzt werden mußte, und die Versorgung der Stadt Berlin über den Bahnhof Wittenberge erfolgte, bewältigten die Wittenberger Eisenbahner täglich 170 Zugfahrten und hiervon eine große Anzahl im schwierigen Eckverkehr.

1947 wurden im täglichen Durchschnitt 4200 Fahrkarten = insgesamt 1 537 649 Stück verkauft.

Stündlich passierten 175 Reisende die Bahnsteigsperrren. Leider ist es eine Tatsache, daß auch die Reisenden wenig Rücksicht auf Ordnung und Sauberkeit nehmen. Da die Fahrgelegenheiten und Anschlüsse noch unzureichend sind, trifft man abends und nachts hunderte Reisende auf dem Bahnhofsvorplatz und auf den Bahnsteigen übernachtend an.

Oftmals spielen sich hier haarsträubende Szenen ab, und es ist nicht verwunderlich, daß die Bahnanlagen am anderen Morgen einen unsauberen Eindruck machen.

Was nützt es uns, wenn wir täglich Wagenfenster verglasen, unvorsichtige Reisende aber mit ihren Rucksäcken täglich ebensoviel zertrümmern.

Wir haben auch einen überbetrieblichen Wettbewerb mit den Eisenbahnern der Reichsbahndirektion Magdeburg. Mehr Lokomotiven stellen, mehr Züge fahren, keine Bummeltage, das ist das Ziel des Wettbewerbes.

Ich verrate wohl hier kein Geheimnis, wenn ich sage, daß die Reichsbahndirektion Schwerin innerhalb der sowjetischen Besatzungszone die beste ist, und daß das Reichsbahnamt Wittenberge mit seinen Dienststellen in-

nerhalb der Reichsbahndirektion Schwerin wieder das beste ist. Das ist von vorgesetzten Dienststellen und auch von den Vertretern der Besatzungsmacht wiederholt festgestellt worden. Die Stadt Wittenberge kann darum auch auf ihre Eisenbahner stolz sein.“

Wie sah die Jahresbilanz aus?

Bis zum Jahresschluß hatte sich der Betriebslokomotivpark auf 51 erhöht. Das war eine Zunahme von vier Lokomotiven und spiegelte sich hierin die zunehmende Arbeitsproduktivität wider.

Die Zahl der in kalter Reserve stehenden Lokomotiven hatte sich von zwei auf acht erhöht.

Diese Einsparungen zeigten sich in den Leistungssteigerungen. Gegenüber dem Jahre 1947 wurden erreicht bei den

Lokomotivkilometern	=	+ 18%
Lokomotivtonnen-km	=	+ 30%

Kohleeinsparung auf 1000 Lokomotivkilometer	=	16%
---------------------------------------------	---	-----

Kohleeinsparung auf 1 Mio. Leistungstonnen-km	=	31%
-----------------------------------------------	---	-----

Waren die kilometrischen Leistungen des Jahres 1947 gleich 44 mal des Erdumfangs, so konnten sie im Jahre 1948 auf 53 mal gesteigert werden. Neunmal mehr um die Erde am Äquator, das war die Mehrleistung, auf die man stolz war.

Und diese Mehrleistung wurde mit weniger Beschäftigten erreicht; denn die Zahl des Lokomotivpersonals war von 251 auf 232 zurückgegangen.

In der Lokomotivausbesserung wurden außer den planmäßigen Ausbesserungsarbeiten 19 L 2 und 4 L 3 — Untersuchungen ausgeführt, und die Zahl der Schlosser verringerte sich bis zum Jahresschluß ebenfalls um 37 Prozent. Die Gesamtbeschäftigtenzahl verringerte sich bis zum 31. Dezember 1948 auf 673.

1947 führte man noch Klage, daß das Arbeitsamt für Ausgeschiedene nicht rechtzeitig Ersatz stellen konnte.

Jetzt hatte man schon eine andere Einstellung; denn die Auswirkungen des Befehls 234 zeigten sich. Man konnte mit weniger Beschäftigten höhere Leistungen vollbringen. Der Krankenstand betrug durchschnittlich noch 6,2 Prozent und die Arbeitsbummelei war auf 0,05 Prozent zurückgegangen. Der Erholungsurlaub wurde planmäßig gewährt und in 16 Fällen konnte man auch schon Beurlaubungen für Teilnahme an Schulungskursen gewähren.

Fortsetzung folgt



Ein Blick auf Bad Wilsnack . Im Hintergrund die „Wunderblutkirche“

Aufn.: W. Siebert, Bad Wilsnack

Dr. A. E. GRAF, KYRITZ

Unsere Vornamen im Wechsel der Zeiten

Fortsetzung

Zur Kennzeichnung der neuzeitlichen Namengebung diene die nachstehende Auswahl heute gern gewählter Vornamen, die sich aus Standesamts- und Taufregistern ermitteln ließen.

Alwin aus alf und win ‚Elfenfreund‘, *Annegret*, *Angret* = Anna + Grete, Kurzform von **Margarete*, griech. ‚Perle‘. *Anita* ital., span. = Ännchen;