

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

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

Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge

Fortsetzung

Was erschwerte aber noch die Arbeit?

So stand in einem Bericht an die Reichsbahndirektion Schwerin: „An Stoffen mangelt es, insbesondere an Blech in den Stärken von 1 bis 4 mm, Paß- und Maschinenschrauben aller Abmessungen, Federn- und Unterlagscheiben, Dichtringe für Elemente und Luken, Überwurfmutter, Splinte, Bolzen und Buchsen für Bremsen, Gußtöpfe für Kolbenringe, Dichtringe für Kolbenstoffbuchsen, Gelenkbolzen.

Das wären die hauptsächlichsten fehlenden Stoffe, die uns die Arbeit bedeutend erschweren.

Aufschweißungen und Paßrechtmachung aller dieser Teile erfordert bedeutend Mehrarbeit und gestaltet die Arbeit unwirtschaftlich.“

An einer anderen Stelle im Bericht las man u. a. Erfreuliches: „Der Allgemeinzustand der baulichen Anlagen hat sich im Jahre 1948 bedeutend gebessert. Die Dächer konnten rechtzeitig neu gedeckt werden, und sämtliche Fenster sind verglast. Die Motorspritze erhielt einen besonderen Aufstellungsort durch Anbau am Lokschuppen.

Die Werkstatt für elektrische Unterhaltung wurde aus einem abgebrannten Schuppen neu errichtet.

Eine Lehrlingswerkstatt wurde im Lokschuppen I eingerichtet.

Die Wasch- und Umkleieräume, das Pförtnerhaus und die Lokleitung erhielten neuen Anstrich.

Insgesamt, die Werkanlagen sind winterfest, und jeder Arbeitsplatz erhält genügend Tageslicht.“

„Mehr Licht!“ forderten die Eisenbahner zur Verhütung von Unfällen. Wenn die Stromabschaltungen auch schon weniger geworden waren, so war es mit der Beleuchtung im allgemeinen noch schlecht bestellt. Im Bedarfsfall lieferte ein Notstromaggregat eine gewisse Strommenge.

Die Elektriker mit ihrem Meister Könning waren unermüdlich und beseitigten Schwierigkeiten.

Im zugeteilten Arbeitsgebiet, das 31 Bahnhöfe umfaßte (auch der Prignitz) waren:

2 km Hochspannungskabel
97 km sonstige Kabel
424 km elektrische Leitungen
234 St. Elektromotore
12 St. Hochspannungstrafo
160 St. gewöhnliche Trafo
4 St. Notstromaggregate
8500 St. Brennstellen

zu unterhalten.

8500 Brennstellen erforderten 8500 Glühlampen. Der Jahresbedarf betrug 5800 Stück, geliefert wurden aber nur 2200 Stück.

Glühlampen konnte man nicht selbst anfertigen, und so blieb mancher Raum und mancher Platz im Dunkeln.

Nach einer Erhebung waren:

Arbeitsplätze und Räume zu 35 Prozent erleuchtet;
Bahnsteige, Ladestraßen und Werkstätten zu 62 Prozent erleuchtet;
Gleisanlagen, Großräume und Bekohlungsanlagen zu 46 Prozent erleuchtet.

Bei hundertprozentiger Beleuchtung wären weniger Unfälle, weniger Diebstähle, und die Eisenbahner könnten insgesamt besser arbeiten. Der Befehl 234, der den Auftakt zu den Leistungssteigerungen gab, leitete über in den Halbjahresplan 1948.

Auch in der gesellschaftlichen Arbeit vollzog sich eine Umstellung. Die Betriebsräte wurden aufgelöst und die Betriebsgewerkschaftsleitungen gewählt. Hierdurch wurde die Leistungsarbeit auf breite Schultern verteilt.

Nun begann eine intensive Arbeit in den einzelnen Kommissionen. Eine breite Wettbewerbsbewegung leitete die Organisationskommission ein.

Die Lohnkommission begann mit der Entwicklung von Leistungsnormen. Die Kulturkommission arbeitete weiter erfolgreich mit der Laienspielgruppe „Schwarze Gesellen“. Es wurde außerdem noch eine Gesangsgruppe gebildet.

Die Laienspielgruppe „Schwarze Gesellen“ begleitete den Ausstellungszug der Reichsbahndirektion durch den Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin und auch nach Berlin.

An 46 Besichtigungstagen wurde der Ausstellungszug von ca. 20 000 Personen besucht.

An 24 Abenden wurde außerdem auf 19 Bahnhöfen, wie in Schwerin, Rostock, Güstrow, Wismar, Berlin usw. das selbstverfaßte Stück „Befehl 234 im Bw Wittenberge“ gespielt. Beim Landeswettbewerb der Laienspielgruppen im Juni in Potsdam konnte die Gruppe den dritten Preis erringen. Zum Jahresschluß erhielt sie wiederum vom Ministerium für Kunst und Volksbildung des Landes Brandenburg für bisher geleistete Arbeit eine Geldprämie.

Die Sozialkommission wurde auch täglich erfolgreicher. 1836 Bezugscheine für Bekleidung, Schuhe und Industriewaren wurden den Leistungen entsprechend verteilt.

Außerdem gab es Sachprämien von Schuhen und Bekleidung. Die Schuhmacherwerkstatt besserte 1425 Paar Schuhe aus.

An zusätzlichem Essen wurden

47 939 A-Essen

61 045 B-Essen

von der Betriebsküche verausgabt.

Die Essenportionen bestanden aus folgenden Lebensmitteln:

Kartoffeln	18 745 kg
Gemüse	13 295 kg
Brot	10 898 kg
Nährmittel	4 228 kg
Fleisch	796 kg
Fett	160 kg

Außerdem wurden 168 835 Stück Zigaretten verteilt.

Mit Befehl 300 wurde für das Lokomotivpersonal Zusatzverpflegung gegeben.

Für diese Zusatzkarten konnte man kaufen:

Brot	5053 kg
Nährmittel	1263 kg
Fleisch	1011 kg
Zucker	253 kg

Außerdem erfolgte ab November 1948 auch eine Zigarettenzuteilung von 25 645 Stück.

Auch die Beschaffung von Waschmitteln hatte sich verbessert. 2379 Stück Arbeitsschutzbekleidung wurden kostenlos gereinigt und 595 Stücke in der Schneiderstube ausgebessert.

Auch die Frauen- und Jugendkommission begann, wenn auch noch zögernd, mit ihrer Arbeit.

Der Hennecke-Tag im Bahnbetriebswerk

Die Leistungen des Häuers Adolf Hennecke vom 13. Oktober 1948 gaben auch den Lokomotivpersonalen Ansporn zu Aktivistenleistungen.

Am 25. November 1948 beförderte die Lok 57 2225 Personal Berns/Selhuse den Zug 19750 von Wittenberge nach Schwerin mit 1384 t Last fahrplanmäßig ohne Anstände.

Am 26. November 1948 folgte die Lok 57 - 2720 mit 1395 t.

Zum Hennecke-Tag der Eisenbahner wurde von der Reichsbahndirektion Schwerin der 29. November 1948 erklärt.

Die Ergebnisse:

1. Der Betriebslokpark war	= 97,5% einsatzfähig
2. Regelbesetzung	= 100 %
3. Schnellste Lokbehandlung	= 45 Min.
Längste Lokbehandlung	= 70 Min.
Durchschnittszeit	= 58 Min.
4. Tagesleistung der Lokomotive 38 2260 im Reisezugdienst	= 520 km
5. Tagesleistung der Lokomotive 57 2139 im Güterzugdienst	= 311 km

Das waren Erfolge, mit denen man sich sehen lassen konnte. Die Schwerlastbewegung wurde dann weiter entwickelt und erreichte bis zum 31. Dezember 1948 folgenden Stand:

Mit Überlast wurden befördert:

Strecke Wittenberge—Neustadt/Dosse	= 14 Züge
Strecke Wittenberge—Schwerin	= 51 Züge
Strecke Wittenberge—Neustréltz	= 18 Züge
z u s a m m e n :	83 Züge

Die beförderte Überlast betrug bei diesen Zügen insgesamt 13 725 t.

Durch diese Neuerermethode wurden in der kurzen Zeit 13 Züge mit einer durchschnittlichen Auslastung von 1056 t eingespart.

Fortsetzung folgt



Foto: Reinhard Sauer

Perleberg, Am Rathaus