

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

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

Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge

Fortsetzung

Die Betriebsgruppe der SED hatte sich weiter entwickelt und konnte als Motor des Betriebes angesprochen werden.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung wurde in ihrer Arbeit angeleitet, und andererseits gaben die Vertreter der Kreisleitung der Betriebsgruppe die erforderliche Anleitung.

In der Kreispartei-schule in Semlin erhielten viele Funktionäre gutes politisches Rüstzeug.

Die aktive Tätigkeit der Betriebsgruppe der SED fand ihren Niederschlag in den Versammlungen am 15. und 16. Dezember, in denen folgende Resolution abgefaßt, einstimmig angenommen und der Reichsbahndirektion Schwerin übersandt wurde:

Resolution

„Die am 15. und 16. Dezember 1948 im Bahnbetriebswerk Wittenberge versammelten Lokomotivführer und Lokomotivheizer sind gewillt, alle ihre Kräfte und ihr ganzes Können für den am 1. Januar 1949 anlaufenden Zweijahrplan einzusetzen.

Um die Erfüllung zu sichern, fordern wir aus wirtschaftlichen Gründen zur Ersparnis von Öl und Kohle, daß die leichten Züge von 800 bis 900 t wegfallen und nach Möglichkeit Schwerstzüge eingelegt werden. Dazu fordern wir, daß die Fahrpläne dementsprechend geändert bzw. neu aufgestellt werden, um unnötiges Halten auszuschalten. Wenn unsere Vorschläge in dieser Richtung Beachtung finden, werden wir mit Volldampf die Forderungen, die der Zweijahrplan an uns stellt, erfüllen und mit beachtlicher Mehrleistung aus demselben aussteigen.

Bahnbetriebswerk Wittenberge, 16. 12. 1948.“

Die Bereitwilligkeit der Belegschaft, den Zweijahrplan vom ersten Tage an zu erfüllen, war am Jahresschluß vorhanden. Welchen Verlauf nahm das Jahr 1949?

1949 — Die Wanderfahne wird erkämpft

Als Neujahrsgruß leitete die Lokomotivbesatzung mit der Lok 572720 den Zweijahrplan mit einem Schwerlastzug ein. Sie beförderten einen Zug mit 1496 t Last nach Bad Kleinen und zurück einen Zug mit 1253 t.

Bei einer Umlaufzeit von 8 Stunden 43 Minuten wurden 194 km gefahren und 266 600 Lokleistungstonnenkilometer erreicht. Das war ein erfolgreicher Anfang, dem sich Tag für Tag beste und bessere Leistungen anreiheten. In der sowjetischen Besatzungszone hatte es sich langsam herumgesprochen, daß das Bahnbetriebswerk Wittenberge durch hervorragende Arbeitsorganisation und durch gute Zusammenarbeit zwischen BGL und Betriebsleitung die Spitze der Bahnbetriebswerke hielt.

Kollektive Leistungssteigerung, erzielt durch neue Arbeitsmethoden und durch Entwicklung und Förderung der neuen Einstellung aller Kollegen zur Arbeit, versetzte das Bahnbetriebswerk in die Lage, alle Aufgaben des Zweijahrplanes zu erfüllen. Entsprechend diesem Ergebnis berief der Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn eine zonale Arbeitskonferenz aller Vorsitzenden der Betriebsgewerkschaftsleitungen der Bahnbetriebswerke zum 25. und 26. Februar nach Wittenberge.

Transparente am Bahnhof begrüßten die Tagungsteilnehmer, die aus allen Himmelsrichtungen kamen. Über 100 BGL-Mitglieder aus 85 Bahnbetriebswerken waren gekommen, um das Bahnbetriebswerk unter die Lupe zu nehmen.

Das Hotel Wendt in der Bahnstraße war festlich geschmückt. Ein Modell des Bahnbetriebswerkes im Maßstab 1 : 100 gab jedem Teilnehmer einen Überblick.

Diese Zonentagung sollte zur operativen Arbeitsanleitung werden, und durch praktischen Anschauungsunterricht sollten alle Teilnehmer eine gute Grundlage für ihre verantwortungsvolle Arbeit erhalten.

Der 1. Vorsitzende der BGL, Kollege Werner, vom Bw Wittenberge gab einen Bericht über die Gewerkschaftsarbeit in seiner Dienststelle. Er wurde ergänzt durch die Berichte des Kollegen Schröder † von der Organisations- und Planungskommission, des Kollegen Stolz von der Lohn- und Tarifkommission, des Kollegen Bredigkeit von der Sozialkommission und des Kollegen Wolf von der Kulturkommission. Ihre Ausführungen zeigten richtungweisend die Anwendung folgender Methoden:

„Entwickeln innerbetrieblicher Wettbewerbe,
Einführungen von Betriebs- und Produktionsberatungen, Festsetzung neuer Arbeitsnormen als Grundlage des Leistungslohnes für Handwerker und Arbeiter unter Teilnahme von Aktivisten.
Regelbesetzung der Lokomotiven,
Gewährleisten einwandfreier Reparaturen der Lokomotiven,

Ausschalten des Bummelantentums,
Übergang von Gruppen- zu Einzelleistungen,
Förderung des Kulturschaffens und der Pressearbeit im Betrieb.“

Die Ausführungen des Dienststellenleiters, Kollegen Giese, zeigten, daß eine verantwortungsbewußte Betriebsleitung nur in Verbindung mit der BGL erfolgreich arbeiten kann. Er erwähnte, daß bis zum 14. März, dem Sterbetag von Karl Marx, in freiwilliger Arbeit eine L 4 Lokomotive wiederhergestellt wird. Oberster Grundsatz sei, Ordnung und Sauberkeit als Mittel zur Leistungssteigerung. Das Bahnbetriebswerk Wittenberge sei immer in diesem einwandfreien Zustand vorzufinden, nicht nur als Anlaß dieser Tagung. Ein Beweis für die Leistungssteigerung des Bahnbetriebswerkes sei die Tatsache, daß die Lokomotivkilometerleistung 1947 einem 44fachen und 1948 einem 53fachen Umfahren der Erde am Äquator entspreche. Hierbei seien nicht Einzel-, sondern kollektive Mehrleistungen aller beteiligten Arbeitsgruppen entscheidend gewesen.

Nach diesen Referaten fand die eingehende Besichtigung des Bahnbetriebswerkes Wittenberge statt.

Das Mitteilungsblatt „Der Eisenbahner“ der Industriegewerkschaft Eisenbahn Nr. 7 - 1949 berichtete darüber:

„Durch die Betriebsbesichtigung wurden die Ausführungen bestätigt. Jeder Teilnehmer konnte wertvolle Anregungen für seine Arbeit erhalten. Große Aufmerksamkeit fand der gut ausgerüstete Hilfszug, der in der Lage ist, sofort alle Unfallschäden an Ort und Stelle zu beseitigen. Kollege Höger hatte für diesen Zug einen Lichtmast konstruiert, der 13,75 m hoch ist, in wenigen Sekunden durch eine besondere Vorrichtung aufgerichtet werden kann und eine 1000-Watt-Lampe das Terrain taghell erleuchtet. Dieser Lichtmast wurde nur aus Altmaterial hergestellt.

Die Ordnung und Sauberkeit im Betrieb sowie in den Lokomotivschuppen fiel allen angenehm auf. Ein Kollege fragte, ob es wirklich zutreffe, daß hier kurz vorher eine Lokomotive ausgewaschen wurde, da der Kanal doch vollkommen sauber sei.

Beachtlich ist auch die gute Organisation in der Werkzeugausgabe, wo die Werkzeuge auf drehbaren Regalen zweckentsprechend sortiert sind.

Der Anfang für eine Lehrwerkstatt ist auch schon gemacht.

Soziale Einrichtungen, wie Schuhmacherwerkstatt, Baderaum mit vier Wannen und Duschen sowie die Schneiderwerkstatt haben bereits gute Dienste geleistet. Auch das neu eingerichtete Büchereizimmer fand Anklang.

Beispielgebend in diesem Bahnbetriebswerk ist die innerbetriebliche Werbung. In allen Hallen und auch vor den Gebäuden sind ansprechende Parolen zum Zweijahrplan, und in jeder Abteilung sind Leistungsmesser

angebracht, die den Stand der Tagesleistungen gegenüber der Norm veranschaulichen.

Viele Kollegen hatten sich nicht der Führung durch das Bahnbetriebswerk angeschlossen, sondern unternahmen eigene Streifzüge. Nach kritischer Betrachtung aller Winkel und Ecken sowie nach eingehenden Diskussionen mit den Kollegen des Bahnbetriebswerkes bestätigten auch sie, dieser Betrieb ist musterhaft.“

Anschließend und insbesondere am 26. Februar wurde das Gehörte und Gesehene einer eingehenden Kritik unterzogen, doch wurde nicht mit Anerkennungen gespart.

Zum Beispiel sagten u. a.:

J o n a k , Vertreter der Hauptverwaltung Verkehr der Deutschen Wirtschaftskommission: „Es ist klar und jedem bekannt, daß hier in Wittenberge das Bahnbetriebswerk eine Entwicklung genommen hat, die für uns in der Zone vorbildlich ist.“

D e h l , Bezirksvorstand Dresden: „. . . mußten wir feststellen, daß hier alles mustergültig läuft.“

G o l z , Berlin-Erkner: „. . . die Kollegen haben allerhand geleistet.“

L e s s i n g , Hoyerswerda: „. . . muß ich wirklich sagen, daß es ein mustergültiges Bahnbetriebswerk ist und die Entwicklung tatsächlich im Sinne des Zweijahrplanes liegt.“

W i n k l e r , Döbeln: „Diese Tagung ist für uns von außerordentlicher Wichtigkeit, und wir können viel lernen. Und ich sage offen und ehrlich, als ich das Bahnbetriebswerk vorhin gesehen habe, da ging es mir wie dem kleinen Kind, das zum ersten Mal einen Weihnachtsbaum sieht. So etwas haben wir nicht, das müssen wir neidlos anerkennen.“

B ö h m , Brandenburg: „. . . prima sauber und auch alles verglast . . .“

M i c h a e l i s , Altenburg: „Das Thermometer an der Drehscheibe finde ich ganz vorzüglich, ich habe ähnliches noch nicht gesehen.“

H e r p e r , Gerstungen: „Alles Gesehene ist ehrenswert und für das Bahnbetriebswerk Gerstungen auszunutzen.“

S o h n , Chemnitz: „Der Zustand des Bahnbetriebswerkes Wittenberge ist unbestritten mustergültig.“

N a r r , Leipzig: „In betrieblicher und kultureller Hinsicht ist hier alles hervorragend.“

W i e g a n d , Erfurt: „Die Lokomotivbesetzung, wie sie im Bahnbetriebswerk Wittenberge durchgeführt wird, halte ich für vorteilhaft und richtig.“

G e r l a c h , Leipzig: „Als objektiver Beobachter muß ich neidlos anerkennen, daß im Bahnbetriebswerk Wittenberge etwas geschafft ist. Es steht mustergültig da, so mustergültig wie die Organisation dieser Tagung mustergültig ist.“

Das alles gibt ein Spiegelbild von der Arbeitsweise, die in Wittenberge vorherrscht. Alles in allem: Was wir können, wollen wir nachmachen.“

Eichhorst, Cottbus: „Daß hier eine gute Zusammenarbeit herrschen muß, davon bin ich überzeugt, denn sonst würde es nicht so gut aussehen.“

Neppen, Schwerin: „Ich muß sagen, daß die heutige Tagung eine der wichtigsten war, die ich bisher mitgemacht habe.“

Horn, Roßlau: „Wir haben hier gesehen, daß es eine gute Zusammenarbeit zwischen der BGL und dem Dienststellenleiter gibt.“

Diese Arbeitstagung war für alle Teilnehmer richtungweisend.

Der Vorsitzende des Zentralvorstandes der IG Eisenbahn analysierte im Schlußwort die erfolgreiche Arbeitstagung.

Für die künftige Arbeit in allen Bahnbetriebswerken wurde ein Arbeitsprogramm einstimmig angenommen, was für die weitere Entwicklung der DRB große Bedeutung hatte.

Schon bald nach dieser erfolgreichen Arbeitstagung gab es einen Feiertag im Bahnbetriebswerk Wittenberge. Der Lokomotivschuppen III war am 15. März geschmückt, und eine Lokomotive stand ebenfalls geschmückt unter Dampf und wartete auf ihren Einsatz.

Die Feierstunde stand unter dem Motto:

„So laßt uns jetzt mit Fleiß betrachten,
was durch die schwache Kraft entspringt;
den schlechten Mann muß man verachten,
der nie bedacht, was er vollbringt.“

(Schiller)

Was war vollbracht worden?

Eine Lokomotive, die einige Jahre auf den Abstellgleisen als besserer Schrott gestanden hatte, war wieder zum Leben erweckt, d. h. durch eine L4-Untersuchung wurde sie wieder zu dem, was sie sein soll, zu einer brauchbaren Werklokomotive.

Kein besonderer Auftrag war gegeben worden, nichts besonderes war eingeplant, sondern im Kreise der SED-Genossen war nach eingehender Diskussion der Beschluß gefaßt, diese Lok wiederherzustellen, um sie einem volkseigenen Betrieb als Werklok zur Verfügung zu stellen. Die Wiederherstellung der Lokomotive in der Freizeit dokumentierte die Festigung der Arbeitsmoral im Bahnbetriebswerk.

Da alle Berechnungen und Zeichnungen für diese Lokomotive fehlten, mußten sie neu angefertigt werden. Engste Zusammenarbeit zwischen technischer Intelligenz und Arbeiterschaft war erforderlich.

Das Volksvermögen zu vergrößern, das war Sinn, Zweck und Ziel der freiwilligen Arbeit der Genossen, die im Rahmen des Parteiaktivs sich an die

Fertigstellung der Lokomotive heranmachen. Und warum sollte die Lokomotive „14. März“ heißen?

Damit der Gedanke der freiwilligen Arbeit die kleine Lokomotive immer begleiten sollte, wurde dem Betriebsbuch eine kurze Beschreibung vorgeheftet, in der es heißt:

„14. März“

Die Lok Bauartreihe 98 (B-Lok) mit der Fabriknummer 9141 stand seit dem Mai 1945 im Bahnbetriebswerk Wittenberge zwischen dem Schadlokipark. Sie war uns nach Beendigung der Kriegshandlungen zugeführt und hatte keine Bestimmung. So stand sie einige Jahre, und als der Zweijahrplan am 1. Januar 1949 anließ, als das Lokomotivpersonal mit Schwerlastzügen diesen Zweijahrplan eröffnete und seine Leistungen steigerte, wollten auch die Handwerker im Bahnbetriebswerk Wittenberge nicht zurückstehen. Infolge der grundlegenden Änderung der ökonomischen und gesellschaftlichen Struktur in der Ostzone, die auch die Arbeitsmoral und die Arbeitsauffassung entscheidend geändert hat, wollte man über die Planerfüllung hinaus den Beweis erbringen, daß Mehrleistungen möglich sind. Dieses Bewußtsein, etwas besonderes zu schaffen, resultiert aus der ideologischen Einstellung zur Arbeit, zur Wirtschaft im demokratischen Staat, zur Überleitung in die sozialistische Gesellschaft.

Mit etwa 1000 freiwilligen Arbeitsstunden wurde darum die Lokomotive in einer L 4-Untersuchung wieder betriebsfähig gemacht. Es arbeiteten an dieser Lok insgesamt 81 Betriebsangehörige mit mehr oder weniger Stunden, und die Gesamtausführung war eine Zusammenarbeit zwischen der technischen Intelligenz und der Arbeiterschaft. Als Termin der Fertigstellung war der 14. März gewählt, und auch die Lokomotive soll „14. März“ heißen. Der 14. März ist der Sterbetag des Begründers des wissenschaftlichen Sozialismus, des großen Lehrmeisters Karl Marx. Seine Theorien sind Anleitung zum Handeln. Diese Anleitung zum Handeln wurde durch die Fertigstellung der Lokomotive in die Tat umgesetzt, um ihm durch die Tat ein neues und schönes Denkmal zu setzen. Diese Aufgabe glaubt die Betriebsgruppe der SED des Bahnbetriebswerkes Wittenberge als Organisator der Freizeitarbeit gelöst und damit gleichzeitig die Masseninitiative eingeleitet zu haben. Möge daher die Lokomotive, ganz gleich, wo sie einst eingesetzt wird, den volkswirtschaftlichen Nutzen mehren zum Wohle der Gesamtheit des deutschen Volkes. Dies ist der Wunsch der an der Arbeit beteiligt Gewesenen.

Betriebsgruppe SED

Bahnbetriebswerk Wittenberge
den 14. März 1949.

Die beteiligten Genossen und Kollegen wurden vom Präsidenten der Reichsbahndirektion Schwerin mit Geldprämien für diese außergewöhnliche Leistung ausgezeichnet.

Dem Weltfeiertag entgegen

Die Lokomotivbrigaden wetteiferten untereinander, in allen Abteilungen wurden neue Leistungen organisiert als Beitrag zum 1. Mai 1949.

Überall begann man mit den Vorbereitungen zum Weltfeiertag der Arbeiterschaft. Als nun einige Tage vorher bekannt wurde, daß das Bahnbetriebswerk Wittenberge ausgezeichnet würde, da war der Eifer und die Freude auf das Kommende riesengroß.

Und dann kam der 30. April 1949.

Die Zeitschrift „Der Verkehr“, Jahrgang 3, Juni 1949, Heft 6, brachte folgenden Bericht:

„Das Bahnbetriebswerk Wittenberge ist festlich geschmückt. Im Lokomotivschuppen III sitzen die Kollegen mit erwartungsvollen Gesichtern. Man sieht ihnen an, wie stolz sie auf ihre vollbrachte Arbeit sind. Der erste Vorsitzende der Industrie-Gewerkschaft Eisenbahn überreichte den Eisenbahnern des Bw die Zonenwanderfahne der Deutschen Wirtschaftskommission und des FDGB und zeichnete elf Kollegen und eine Kollegin mit dem Aktivistenabzeichen des FDGB aus. Der Generaldirektor übergab dem Bw für seine hervorragenden Leistungen eine Geldprämie (10 000,— DM) der Deutschen Wirtschaftskommission, Hauptverwaltung Verkehr.“

Kollege Chwalek beglückwünschte die Kollegen zu ihrer Leistung und führte u. a. aus:

„Mit dem heutigen Tage werdet Ihr Fahnenträger und dadurch als leuchtendes Beispiel für alle Eisenbahner in der Arbeit beim Aufbau für ein neues demokratisches Deutschland.

Ihr habt durch Eure gute und vorbildliche Arbeit bewiesen, um was es bei der Erfüllung unserer Aufgaben geht. Ihr habt in Eurer Dienststelle Leistungen vollbracht, die nur durch das Vorhandensein der ideologischen Klarheit möglich sind.“

Anschließend sprach der Generaldirektor und dankte den Eisenbahnern für ihre gute Arbeit:

„Warum erhielt das Bw Wittenberge diese Auszeichnung?

Bei der Bewertung wurden die guten Leistungen der Jahre 1946 bis 1948 zugrundegelegt. Außerdem hat das Bw

im Januar 1949	31 Schwerlastzüge
im Februar 1949	122 Schwerlastzüge
im März 1949	155 Schwerlastzüge

gefahren.



1. Mai 1949

Im ersten Quartal 1949 wurden 100 000 t über den Buch-Fahrplan gefahren, die $\frac{1}{2}$ Million zusätzliche Frachteinnahmen einbrachten. In der gleichen Zeit sind die Kleinausbesserungen um 74 Prozent zurückgegangen, was die gleiche prozentuale Kostensenkung mit sich brachte.

Die pflegliche Behandlung der Loks ist durch die volle, Regelbesetzung der Lokpersonale erreicht worden. Die innerbetrieblichen Wettbewerbe haben eine 20prozentige Gesamtleistungssteigerung der Lok-Kilometerzahl zur Folge gehabt.

Die Qualität der Reparaturen, die vorbildliche Arbeitsmoral und die Sauberkeit und Ordnung im Bw ist nicht zuletzt auf die Einführung des Leistungslohnes zurückzuführen.“

Und am 1. Mai 1949 führten die Eisenbahner von Wittenberge die erste Zonenwanderfahne in ihren Reihen mit sich und waren stolz darauf.

Fortsetzung folgt