

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

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

Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge

Fortsetzung

Die Wettbewerbsbewegung entwickelte sich laufend in allen Abteilungen von Mann zu Mann und zwischen den einzelnen Lokomotivbrigaden.

Eine aufgebaute Lokomotivbesandungsanlage, die mit Preßluft betrieben wurde, brachte eine tägliche Einsparung von 27,92 DM.

Eine Drahtwalze und Splintbiegemaschine wurde vom Aktivisten Höger angefertigt. Ihre Leistungen betragen in acht Stunden 2000 Splinte von 3,4 mm Durchmesser und einer Länge bis 60 mm.

Auch die Jugend trat mit Leistungen an die Öffentlichkeit. So z. B. die Jugendlokbrigade Kaiser. Sie beförderten einen Schwerlastzug von 146 Achsen mit 1920 Tonnen von Wittenberge nach Schwerin.

Der Interzonenverkehr Berlin—Hamburg wurde aufgenommen. Ab 10. September 1949 verkehrte der erste Interzonenzug von Berlin nach Hamburg, und auch der Schnelltriebwagen „Fliegender Hamburger“ begann wieder seine planmäßigen Fahrten.

Das Bw Wittenberge bespannte zuerst die Züge von Wittenberge nach Hamburg-Altona. Ab 2. Oktober 1949 wurde dann die Bespannung der Züge auf der ganzen Strecke übernommen. Und bald wurden im Interzonenverkehr höchste Leistungen erreicht.

Als am 7. Oktober die Deutsche Demokratische Republik, der erste Arbeiter- und Bauern-Staat in Deutschland, gegründet war, da verpflichteten sich die Eisenbahner, noch besser zu arbeiten und noch mehr zu sparen.

Im Oktober konnte die Brigade mit der Lokomotive 03001 in 25 Betriebstagen 14 239 km gefahren. Dabei wurden 178,2 t Kohle gegenüber der vorgesehenen Norm eingespart.

Die täglich erzielte Laufleistung betrug 569 Kilometer, das war ein Drittel mehr als geplant. Vom 14. bis 23. Oktober fuhr die Lokomotive 5270 km, ohne das Heimatbahnbetriebswerk anzulaufen. Täglich fand der nötige Personalwechsel am Bahnsteig in Wittenberge statt.

Diese Leistungen wurden auch in der Vorkriegszeit nicht annähernd erreicht. Die erfolgreiche Lokbrigade waren die Genossen Zimmermann, Dambeck, Gührs und Dietsch.

Und dann kam der 13. Oktober.

Wieder gab es Aktivisten, gab es Prämien, aber die Wanderfahne ging verloren.

Die „Fahrt frei“ berichtete darüber:

Während das Bw Hoyerswerda durch die Wettbewerbskommission 227 Punkte zugesprochen bekam, erhielt das Bahnbetriebswerk Wittenberge, das bisher Inhaber der Zonenwanderfahne war, 216 Punkte.

Die Wittenberger Eisenbahner mußten sich mit dem 2. Platz begnügen. War die Arbeit schlechter geworden?

Im Gegenteil, aber das Bw Hoyerswerda hatte noch besser gearbeitet. Bei einem Wettbewerb mit dem Bahnbetriebswerk Schwerin wurden folgende Ergebnisse nach Punkten festgestellt:

	Bw Schwerin		Bw Wittenberge
plus	673 Punkte	plus	1392 Punkte
minus	211 Punkte	minus	178 Punkte
	<hr/> 462 Punkte		<hr/> 1214 Punkte

Das Bahnbetriebswerk Wittenberge hatte mit einem Vorsprung von 752 Punkten den Wettbewerb gewonnen. Überrascht waren die Schweriner Kollegen, doch auch die Wittenberger Kollegen haben aus diesem Wettbewerb ihre Fehler und Schwächen kennengelernt.

Im Laufe des Jahres war auch eine kleine, saubere und helle Lehrlingswerkstatt eingerichtet. Bei der Einstellung erhielt jeder Lehrling einen Arbeitsanzug kostenlos, der alle 14 Tage – ebenso wie das Handtuch – gewaschen und im Bedarfsfalle ausgebessert wurde. Zum täglichen Mittagessen gab es Milch zur Kräftigung kostenlos.

Das, was heute selbstverständlich ist, war damals noch etwas Besonderes. Innere Reserven wurden mobilisiert.

Im Reichsbahnbezirk Wittenberge lagen auf den kleineren Bahnhöfen und an den Strecken neben den Gleisen noch unzählige Wagentrümmer.

Im Bahnbetriebswerk Wittenberge wurde eine fahrbare Wagenausbesserungsgruppe gebildet. Bei den Aufräumarbeiten und Zerlegearbeiten der Wagentrümmer wurden folgende Teile geborgen:

478 Stück Ersatzteile für Zug- und Stoßvorrichtungen, wie Zughaken, Zugstangen, komplette Zugapparate, Puffer usw.

447 Stück Ersatzteile für das Laufwerk, wie Radsätze, Achslagergehäuse, Achslager, Tragfedern usw.

114 Stück Ersatzteile für Bremsen, wie Steuerventile, Bremsdreiecke, Luftabsperrhähne usw.

Außerdem wurde noch eine größere Menge Klammerschrauben, Maschinenschrauben, Holzschrauben, Daumenwelle, Trittbretthalter und 75 kg Messing gewonnen.

Bei diesen Zerlegearbeiten wurde weniger mit Schneidbrennern, sondern mehr mit Schraubenschlüsseln gearbeitet, und so gelang es, viele Teile zu gewinnen, die sich bei der Leistungssteigerung in der Wagenausbesserungsgruppe im Jahre 1950 als nützlich erwiesen.

Gründung der Betriebsgruppe Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft

Anfang Dezember fand im Anschluß an eine Betriebsversammlung die Gründung der Betriebsgruppe statt.

60 Betriebsangehörige waren schon Mitglied der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft, und der gewählte Vorstand in der konstituierenden Versammlung setzte sich mit den Mitgliedern zum Ziel, bis zum 20. Dezember die Mitgliederzahl auf 150 zu erhöhen, was auch geschafft wurde.

1950 — das zweite Jahr des Fünfjahrplanes

Vom 20. bis 22. Januar fand in Eisenach die Verkehrskonferenz der Deutschen Reichsbahn statt.

Der Vertreter des Bahnbetriebswerkes Wittenberge berichtete in seinem Diskussionsbeitrag von der Arbeit im Werk.

Inhaltlich sagte er:

„Erfolgswirtschaft in personeller, materieller und finanzieller Hinsicht setzt Qualitätsarbeit voraus. Unsere Leistungssteigerung im Jahre 1949 wurde erreicht durch Verbesserungen der Arbeitsmethoden, Entfaltung der Wettbewerbe auf breitester Grundlage, Entfaltung der Aktivistenbewegung, und so wurde das Jahr 1949 zur Entwicklung der Masseninitiative.

Hierauf beruhen unsere Leistungssteigerungen.

Sie betragen

Lokkilometer	=	+	6,8 %
Lokleistungskilometer	=	+	24,9 %

Die Steigerung der Lokleistungskilometer von 24,9 Prozent ist gleich der Beförderung von 2069 Zügen mit 1500 t Gesamtzuggewicht von Wittenberge nach Schwerin.

Wie kamen wir dazu?

Besondere Lokomotiven haben wir nicht, sondern die älteren Lokomotiven der Baureihe 57 (Glo) sind uns zugeteilt. Mehr Beschäftigte wurden wir auch nicht, denn die Zahl verringerte sich im Laufe des Jahres um 3,3 Prozent.

Die Umlaufzeit der Lokomotiven verringerte sich von 17 auf 15 Stunden = 11,7 Prozent, hierdurch sparten wir Lokomotiven.

Der spezifische Kohlenverbrauch, der 1948 noch 70,38 t für ein Mio Lokleistungstonnenkilometer betrug, konnte auf 60,43 t gesenkt werden.

9,95 t auf eine Mio Lokleistungstonnenkilometer weniger = 14,13 Prozent. Eine jährliche Einsparung von 12 558 t.

Vergessen wir aber nicht, daß die Zugauslastung das A und O des spezifischen Kohlenverbrauchs ist.

Hierzu ein Beispiel:

Durchschnittliche Zugauslastung:

Mai	580 t	spez. Kohleverbrauch	54,89 t
Dezember	524 t	„	„ 66,05 t

Rückgang der Zugauslastung = 9,7 Prozent.

Steigerung des Kohleverbrauchs = 20,33 Prozent.

So darf es nicht sein.

Schwerlastzüge wollen wir fahren und müssen wir fahren.

Im Jahre 1949 beförderten wir

13 013 Güterzüge mit	7 033 497 t = Durchschnitt	540 t
1 715 Schwerlastzüge mit	2 414 839 t =	„ 1408 t

Der Anteil der Schwerlastzüge an der Gesamtzahl der gefahrenen Züge

betrug	11,6 %
an den beförderten Tonnen	26 %

Das sind die Leistungen unserer Aktivisten.

Dabei hatten wir weniger Ausbesserungsarbeiten an unseren Lokomotiven.

In der G 1 Ausbesserung	- 58 %
In der G 0 Ausbesserung	- 33 %

Weißmetall für Achs- und Stangenlager wurden 1952 kg = 21,3 Prozent weniger verbraucht als im Vorjahr.

Der Leistungslohnanteil betrug für

188 Beschäftigte im Januar	= 39,30 DM pro Kopf
204 Beschäftigte im Dezember	= 55,51 DM pro Kopf
	+ 16,21 DM

„Herr Minister! Geben Sie den Bahnbetriebswerken die Eigenwirtschaftlichkeit, dann werden wir den Zweijahrplan nicht nur vorfristig erfüllen, sondern auch mit Mark und Pfennig unsere Erfolge belegen können!“

Dieser Forderung ging ein Aufsatz in der „Fahrt frei“ am 1. September 1949 voraus, wo vom Bw Wittenberge die finanzielle Selbständigkeit der Bw gefordert wurde. Es dauerte aber noch eine geraume Zeit, bis diese Forderung verwirklicht wurde.

Fortsetzung folgt