

# **Digitales Brandenburg**

**hosted by Universitätsbibliothek Potsdam**

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

## **Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge**

(Schluß)

### **Unterricht und Weiterbildung garantiert**

Schon im Jahre 1949 wurden die Weiterbildung und der Fachunterricht planmäßig betrieben.

13 446 Unterrichtsstunden wurden während der Arbeitszeit durchgeführt. Darüber hinaus konnten 87 Kolleginnen und Kollegen insgesamt 1047 Tage Kurse des FDGB, die Kreispartei- und FDJ- und Sportschulen, Lokführer-fachschule und Lokheizerfachschule bei Weiterzahlung des Lohnes besuchen. Durchschnittlich waren täglich neun Kolleginnen oder Kollegen für fachliche, gewerkschaftliche, politische oder allgemeine Weiterbildung freigestellt.

Alle diese Maßnahmen haben wesentlich zu den bekannten Leistungssteigerungen des Bw Wittenberge geführt.

In der Erkenntnis, daß nur politische Klarheit, fortschrittliche Einstellung zur Arbeit und fachliches Können zur Arbeitsproduktivität führen, wurde diese Bildungsarbeit im Jahre 1950 verstärkt.

Ab Januar wurden die Volkshochschulkurse im Bahnbetriebswerk durchgeführt.

Montags war der Tag der Lokomotive.

Die geschichtliche und technische Entwicklung der Lokomotiven und Triebwagen bis zum „Fliegenden Hamburger“ wurde behandelt und der Unterricht durch Lichtbilder sowie Besichtigungen des Bahnbetriebswerkes ergänzt. Vorlesungen über „Technisches Zeichnen“, „Grundbegriffe der Mechanik“, „Rechnen“, „Sprechen und schreiben wir richtig?“ fanden statt.

Mangel an technischer Literatur.

Die Werkbücherei des Bahnbetriebswerkes hatte sich im Jahre 1949 aus einem Geschenk von 90 Büchern des Zentralvorstandes der IG Eisenbahn entwickelt und zählte bald 300 Bücher. Der Buchbestand wurde aus dem Kulturfonds laufend vergrößert. Alle Wissensgebiete waren vertreten.

Romane, Novellen, Erzählungen und Erlebnisberichte wurden von den Lesern bevorzugt, doch Biographien großer Männer und Frauen waren wenig gefragt, ein Zeichen, daß man den Wert von Lebensbeschreibungen nicht erkannte.

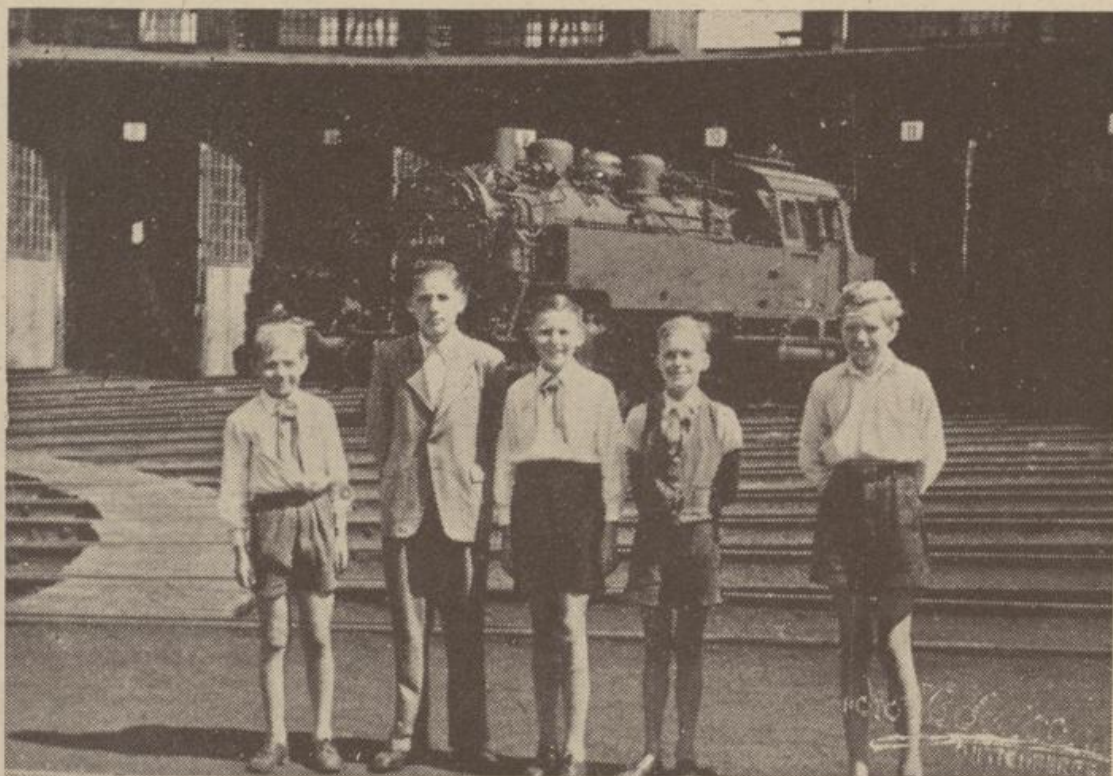
Die Nachfrage nach technischen Büchern war größer als aus dem vorhandenen Bestand gedeckt werden konnte.

Es wurde von den Buchverlagen gefordert, die Lücke in der Herausgabe von technischen Büchern zu schließen; denn die Jugend benötigt diese technische Literatur zur Vervollkommnung ihres technischen Wissens.

Die Ausgabe der Bücher erfolgte an Betriebsangehörige und deren Familienangehörigen kostenlos und sollte so die Forderung: „Mehr lesen heißt mehr wissen“ und „Wissen ist Macht“ verwirklichen.

### **Junge Pioniere im Bahnbetriebswerk**

Unter Leitung des Lehrers Gätke hatte sich im April ein Eisenbahnzirkel der Jungen Pioniere gebildet, der wöchentlich einmal im Bahnbetriebswerk zur Arbeit zusammenkam.



*„Junge Pioniere“ im Bahnbetriebswerk Wittenberge*

Lichtbildervorträge über die allgemeine Verkehrsentwicklung von der Urzeit bis zum „Fliegenden Hamburger“ leiteten den theoretischen Unterricht ein, und dann wechselten Betriebsbesichtigungen mit praktischer Arbeit ab. Da wurde gefeilt, gebohrt, gehämmert usw., und die Aktivisten leiteten die Jungen an und unterhielten sich mit ihnen.

So hörten sie von den Leistungssteigerungen und lernten besser den Sinn und Zweck der Aktivistenbewegung kennen.

Am meisten Spaß machte natürlich das Mitfahren auf der Lokomotive der Jugendbrigade Kaiser.

### Westdeutsche Eisenbahner als Gäste

Zu den Maifeierlichkeiten im Bahnbetriebswerk Wittenberge waren westdeutsche Eisenbahnerkollegen aus Holstein und von der Saar als Gäste eingetroffen.

Sie wollten, wie sie sagten, sich mal an Ort und Stelle davon überzeugen, daß das, was die Westpresse täglich schreibt, Lüge ist, weil kein fortschrittlicher Werktätiger in Westdeutschland diese täglichen Lügenmeldungen glaubt.

Im Rahmen eines großen Kulturprogramms fand am Vorabend des 1. Mai die Aktivistenehrung statt. Acht Aktivisten- und drei Jungaktivistenabzeichen sowie Geldprämien und eine größere Zahl von Anerkennungsschreiben wurden verliehen.

Wenn schon im ersten Quartal 1950 Leistungssteigerungen gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen waren, steigerten sich im Monat April die Leistungen der Güterzuglokomotiven um 19,6 Prozent und die der Personenzuglokomotiven um 20 Prozent.

Von der Wettbewerbskommission wurden die Lok 38 2638 als beste ermittelt, ebenfalls der Vorschlosser Kirstan; die Jugendkolonne Langwisch konnte bei der Ausbesserung einer Schnellzuglokomotive die Norm von 1015 Stunden auf 900 senken und erzielte hierbei eine Leistungssteigerung von 11,3 Prozent.

Die Aktivisten Schereik und Bensch hatten in der letzten Aprilwoche ihre Norm mit 180 Prozent erfüllt. Der Aktivist Bensch konnte beim Kohleladen am 25. April eine Tageshöchstleistung von 36 Tonnen erzielen. Er hatte hiermit seine Höchstleistung vom 13. Oktober 1949 um 9 Tonnen überboten. Während der Feierstunde wurden aber schon neue Vorbereitungen getroffen. Die Jugendbrigade Kaiser begann den dreimonatigen Einsatz für die Erringung des Titels „Brigade der ausgezeichneten Qualität“.

„Nun verstehen wir erst den Sinn und Zweck eines Wettbewerbes. Es geht

euch nicht um Prämien, sondern um die Verbesserung der Lebenshaltung des gesamten deutschen Volkes“, sagten die Kollegen aus Holstein.

„Maifeiern sind bei uns verboten, und wenn schon die Polizei an irgendeiner Veranstaltung teilnimmt, dann als Überwachungsorgan, als Gegner der Werktätigen, und nicht wie hier, als Gast zu Ehren der Aktivisten“, berichtete ein Kollege von der Saar.

„Und am besten gefällt mir eure Jugend. Wo eine so fortschrittliche Jugend sich so frei bewegen darf, ist uns um die Zukunft nicht bange“, fügte ein Kollege aus Saarbrücken hinzu.

Am 2. Mai fand dann eine eingehende Besichtigung der Eisenbahn-Dienststellen und des RAW Wittenberge statt, wo die Kollegen ausreichend Gelegenheit hatten, am Arbeitsplatz nicht nur ihren Kollegen zuzusehen, sondern sie auch zu befragen.

Zum Abschluß sagten die Kollegen aus dem Westen: „Nun wissen wir, daß ihr nicht durch Polizei an euren Arbeitsplätzen bewacht werdet, so daß ihr keine Befehlsempfänger seid, sondern in freier Arbeit euch eure Leistungsnormen selbst gestaltet und somit euren Lebensstandard selbst bestimmt. Jetzt erkennen wir, warum die geflüchteten Gutsbesitzer und Konzernherren, die heute im Westen wieder ihr Parasitenleben führen, euch und eure Regierung beschimpfen, die wüste Hetzpropaganda entfalten und die größte Unterstützung der Anglo-Amerikaner haben, weil ihr mit den Faulenzern und Nichtstuern Schluß gemacht habt.

Wir haben allerdings ein Plus an Ersatzteilen, aber die Lieferung dieser Teile durch die Amerikaner vergrößert das Heer der Arbeitslosen täglich, und so fragt sich jeder: Wie lange hast du noch Arbeit. Das macht das Leben schwer und bitter.

Mit dem Versprechen, die geknüpften Beziehungen zu festigen und zu verbreitern, fuhren die Kollegen aus dem Westen wieder ab, reich an Eindrücken, Erfahrungen und Erkenntnissen, überzeugt von der Richtigkeit unseres Weges.

### **Jugendbrigade Kaiser gab den Anstoß**

Die Jugendlokbrigade Kaiser mit der Lok 38 2369 hatte über den Bezirksvorstand der IG Eisenbahn Schwerin alle Jugendbrigaden der Deutschen Demokratischen Republik zu einem Wettbewerb zur Erringung des Titels „Brigade der ausgezeichneten Qualität“ aufgerufen.

Seit dem 1. Mai lief dieser dreimonatige Wettbewerb. Die Wettbewerbsbedingungen lauteten u. a.: Monatlich in mindestens 25 Einsatztagen 11 000 km in Personenzugdienst zu fahren, den Kohle- und Ölverbrauch zu senken und die Reparaturzeiten zu vermindern.

Die Jugendbrigade Kaiser hatte sich schon im Vorjahre mit der Lok 57 2371 hervorragend an der Schwerlastzugbeförderung beteiligt. Im innerbetrieblichen Wettbewerb der Güterzuglokomotiven erreichte sie zweimal den ersten Platz, und im März konnte sie bei den Personenzuglokomotiven den ersten Platz belegen. Willi Kaiser war damals 23 Jahre alt und schon verantwortlicher Oberlokführer.

Am 1. Mai 1950 erhielt er das Jungaktivisten-Abzeichen.

Als einer der besten Jungaktivisten hatte der Jugendfreund Willi Kaiser beim Deutschlandtreffen in Berlin seinen Platz auf der Ehrentribüne. Später wurde er auch Volkskammerabgeordneter.

Der Ruf der Jugendbrigade Kaiser war nicht ungehört geblieben. Ab 1. Juni beteiligten sich schon fünf Lokomotivbrigaden am Wettbewerb.

### **Gruß an den III. Parteitag der SED**

Mit einer Erfolgsbilanz für das erste Halbjahr 1950 konnte die Belegschaft des Bahnbetriebswerkes den III. Parteitag der SED begrüßen.

Die kilometrischen Leistungen hatten sich im Juni um sieben Prozent und die tonnenkilometrischen Leistungen um fünf Prozent gesteigert. Der Kohleverbrauch war im gleichen Zeitraum um durchschnittlich 10 Prozent gesenkt worden.

Diese Erfolge waren durch die Wettbewerbe um die Erringung des Titels „Brigade der ausgezeichneten Qualität“ erreicht.

Auch die sozialpolitische Entwicklung bewegte sich entsprechend. Die Zahl der persönlichen Unfälle ging um 25 Prozent zurück, und die damit verbundenen Ausfalltage verringerten sich um 37 Prozent. Die Zahl der Krankentage durch allgemeine Erkrankungen senkte sich ebenfalls um 34 Prozent.

Diese Entwicklung zeigte, daß infolge des verbesserten Lebensstandards die Belegschaft gegen Erkrankungen widerstandsfähiger geworden war.

Der am 1. April 1950 eingeführte fortschrittliche Tarifvertrag, nach dem nun die Leistungen bezahlt wurden, beseitigte frühere Härten und erhöhte das Nettoeinkommen.

Die Belegschaft hatte aber auch den Sinn und Zweck der Aktivistenleistungen und der sich daraus entwickelnden allgemeinen Leistungssteigerung erkannt und war sich bewußt, daß nur auf diesem Wege Preissenkungen erreicht werden, die langsam zur ständigen Erhöhung des Reallohnes führen. Das Bahnbetriebswerk Wittenberge ließ auch darum in der ständigen Leistungssteigerung von Monat zu Monat nicht nach.

## **Bahnbetriebswerk Wittenberge läßt nicht locker, Arbeitswanderfahne zum zweiten Male erkämpft**

Im Wettbewerb der Betriebswagenwerke erreichte die Wagenausbesserungsgruppe des Bahnbetriebswerkes Wittenberge mit 805 Pluspunkten den ersten Platz in der Deutschen Demokratischen Republik und erhielt hierfür die Arbeitswanderfahne des FDGB und außerdem die Bezirkswanderfahne Schwerin.

Mit beiden Fahnen waren bedeutende Geldprämien verbunden.

Wie kam es, daß das Bahnbetriebswerk Sieger wurde?

Am 1. Mai 1949 hatte das Bahnbetriebswerk als erstes in der DDR die Arbeitswanderfahne des FDGB und 10 000,— DM Geldprämie erhalten.

Die Kollegen der Wagenausbesserungsgruppe waren damals an der Prämierung nicht beteiligt, trotzdem sie zu diesem Ehrentag den Güterwagen SNCF 73982 in 872,5 freiwilligen und 117 bezahlten Arbeitsstunden innerhalb zwei Monaten aus zwei zur Verschrottung vorgesehenen Z-Wagen aufgearbeitet hatten. An dieser freiwilligen, unbezahlten und damals noch außergewöhnlichen Arbeit waren 32 Kollegen beteiligt.

Diese Leistung wurde seinerzeit von der Rbd. Schwerin nicht beachtet und auch nicht prämiert. Diese Nichtanerkennung seitens der Rbd. Schwerin machte die Kollegen der Wagenausbesserungsgruppe nicht mutlos, sondern sie zogen die richtigen Lehren daraus.

Sofort wurden zwei Arbeitsbrigaden gebildet, die in den innerbetrieblichen Wettbewerb traten. Es waren die Brigaden Bleß und Buth, die Monat für Monat nach einem freiwillig vereinbarten Punktsystem ihre Leistungen überprüften und ständig steigerten.

Die Arbeitsorganisation wurde laufend verbessert.

Verlegung des Arbeitsplatzes in geschützte Räume, planmäßige Zustellung der Schadwagen, planmäßigeres, schnelleres Herausbringen der ausgebesserten Wagen, Überprüfung des Arbeitsablaufes, rechtzeitiges Heranbringen der Ersatzteile, Verstärkung der A-Schweißer, Entwicklung technisch begründeter Arbeitsnormen, Mobilisierung innerer Reserven durch Gewinnung wertvoller Ersatzteile aus Wagentrümmern, Nägelanfertigung durch Frauen im Leistungslohn und anderes mehr.

Hand in Hand mit dieser arbeitsorganisatorischen Entwicklung lief die gewerkschaftliche Schulungsarbeit durch die BGL und AGL.

Die Betriebsgruppe der SED trug mit intensiver Aufklärungsarbeit zur Bewußtseinsänderung und ideologischen Klarheit der Arbeitskollegen bei. Die Arbeitsbrigaden Bleß und Buth erhöhten am 1. Februar 1950 sämtliche Arbeitsnormen freiwillig um 5 Prozent.

Diese Gesamtentwicklung brachte eine Arbeitskräfteeinsparung von 10 Prozent.

Diese planmäßige Unkostensenkung und die Einführung des fortschrittlichen Tarifvertrages ab 1. April 1950 brachte für die Beteiligten höhere Löhne und für die Allgemeinheit Erhöhung des Lebensstandards.

Aber auch die Presse war Helfer und Förderer der Kollegen. Durch die Tätigkeit der Arbeiterkorrespondenten an der Wandzeitung „Die Wahrheit“ und in der „Märkischen Volksstimme“ wurde monatlich die Entwicklung der beiden Arbeitsbrigaden gegenübergestellt.

Diese öffentliche Kritik und Selbstkritik war ein nicht zu unterschätzender Faktor der Leistungssteigerung.

Und nun war nach sauren Wochen wieder ein Feiertag. Es war ein erhebender Augenblick, als am 10. August 1950 in der geschmückten Lokomotiv-ausbesserungshalle der Kollege Lehmann vom Zentralvorstand der Industrie-Gewerkschaft Eisenbahn die Arbeitswanderfahne mit den besten Wünschen überreichte.

Die Feier wurde mit Rezitationen, Gesang und Musik würdig gestaltet.

Groß war die Zahl der Gäste, die an der Feier teilnahmen.

Der stellvertretende Generaldirektor Kramer betonte in seiner Ansprache, daß das Bahnbetriebswerk Wittenberge seit 1945 mit seinen Leistungen immer in vorderster Reihe gestanden hat und immer wieder neue Arbeitsmethoden entwickelte, um die Spitze zu halten. Die Erfolge sind nicht ausgeblieben. Jetzt gilt es, die Beschlüsse des III. Parteitages zu studieren und zu diskutieren, um dann durch größte Sparsamkeit und Qualitätsverbesserungen den Fünfjahrplan vorfristig zu erfüllen. Mit diesem Streben nach Erfüllung und Übererfüllung des Fünfjahrplanes leisten wir den besten Beitrag zur Erhaltung des Friedens und verbessern die Lebenslage des durch den Hitlerkrieg arm gewordenen deutschen Volkes.

Der Fünfjahrplan verlangt von den Eisenbahnern 157prozentige Steigerung des Güterverkehrs. Hierzu wird jeder Güterwagen gebraucht. Jedes Rad muß sich drehen, damit wir zum besseren Leben kommen. Noch mehr und nur Qualitätsarbeit, das ist unsere Losung.

Für die erzielten Erfolge wurden viele Kollegen mit Geldprämien ausgezeichnet.

Kollege Mittag vom Bezirksvorstand der IG Eisenbahn Schwerin hob die Leistungen der bekannten Jugend-Lokbrigade Kaiser hervor. Mit 75 Schwerlastzügen wurde sie Sieger in innerbetrieblichen Wettbewerben, und am 31. Juli wurden auch die Bedingungen für das Abzeichen „Brigade der ausgezeichneten Qualität“ erfüllt.

Hier zeigt sich die gute Zusammenarbeit zwischen den alten und jungen Kollegen. Die alten Kollegen haben der Jugend von ihrem Wissen und



ihren Erfahrungen abgeben, sie unterstützt und zu qualifizierten Eisenbahnern entwickelt.

Aber auch in gewerkschaftlicher und politischer Hinsicht und insbesondere im Kampf um den Frieden entwickelte sich die Arbeit des Bahnbetriebswerkes erfolgreich.

30 Aufklärungsgruppen waren nicht nur im Werk, sondern auch in Stadt und Land tätig und stärkten die Front des Friedens.

Die Wittenberger können stolz auf ihre Eisenbahner sein.

### Schlufßbetrachtung

Mit den bis jetzt veröffentlichten Aufsätzen sollte keine wissenschaftliche Forschungsarbeit geleistet werden, sondern es wurde versucht, vorhandenes Schrifttum, das nicht allen zugänglich ist, in übersichtlicher Weise zusammenzutragen und populär wiederzugeben. Das trifft wenigstens für den historischen Teil zu.

Bei der Zusammenstellung des Materials kam mir meine 41jährige Beschäftigungszeit bei der Deutschen Reichsbahn zugute; ich habe die Entwicklung von 1916 bis 1950 persönlich im Reichsbahnausbesserungswerk und Bahnbetriebswerk Wittenberge miterlebt.

Wenn ich mit meinen Ausführungen bei diesem oder jenem Leser den Wunsch geweckt habe, tiefer in die Heimatgeschichte einzudringen, dann hat meine Arbeit ihren Zweck erfüllt.

Jeden, der durch Bilder, Briefe oder Aufsätze meine Arbeit vervollständigen kann, den rufe ich zur Mitarbeit auf; denn es lohnt sich schon, die Leistungen der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik festzuhalten, damit noch Kinder und Kindeskinde von der großen Zeit erfahren, in der wir aufbauten und lebten.

### Benutzte Literatur:

1. „100 Jahre Deutsche Eisenbahn“, 1938. — Herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium.
2. „50 Jahre preußische Eisenbahnverwaltungen“, 1845 bis 1895. — Herausgegeben vom Ministerium für öffentliche Arbeiten, Berlin 1895.
3. „50 Jahre Eisenbahndirektion Altona“, 1884 bis 1934. — Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Altona, Altona 1934.
4. „Aus Wittenberges Vergangenheit“. Geschichtliches und Bunte Geschichten von Otto Zeller, Erster Band 1932. Druck und Verlag der Gebr. Bischoff, Wittenberge.
5. „Alt-Wittenberge von gestern und heute“ von Gertrud Schröder, 1930. Im Selbstverlag erschienen / Kommissionsverlag Max Henschke, Wittenberge.