

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Ein Jahr Bewährung der Mark Brandenburg

**Wilk, Werner
Wagner, Rudi**

Potsdam, 1946

Wirtschaft und Verkehr

urn:nbn:de:kobv:517-vlib-1571

Hierbei treten aber die gleichen Schwierigkeiten zutage, wie in unserer eigenen Provinz. Auch dort können überall nur Teile der Lieferaufträge erfüllt werden.

Trotzdem die Bevölkerung der Mark Brandenburg vor ihren Schüsseln und Näpfen selbst am allerbesten beurteilen kann, wie die unvorstellbaren Schwierigkeiten, vor denen unsere Landwirtschaft stand und die ebensogroßen Hindernisse, die den Versorgungsapparat hemmten, eine nach der anderen in unermüdlicher Kleinarbeit aus dem Wege geräumt wurden, wollen wir nicht vergessen, daß die wenigen Monate, in denen das zustande gebracht wurde, von den Männern und Frauen, von den antifaschistischen Aktivisten, die für diese Arbeitsgebiete verantwortlich sind, außerordentlich beachtenswerte Leistungen forderten. Wer guten Willens ist, muß das anerkennen und wird es auch freudig anerkennen.



WIRTSCHAFT UND VERKEHR

Kann hiernach festgestellt werden, daß die Lage in der Landwirtschaft im wesentlichen schon als so weit gefestigt und geordnet anzusehen ist, daß die künftige Entwicklung sich in normalen Bahnen vollziehen wird, so ist das leider von dem Gebiet der *Industrie* und des *Verkehrs* nicht zu sagen. Industrie und Gewerbe, Wirtschaft und Verkehr waren durch den Krieg gänzlich zerstört und zerschlagen. Aus dem Nichts mußte neu aufgebaut werden. Es gab kaum irgendwelche Unterlagen über die vorhandenen Fabriken und Werkstätten. Eingearbeitete Kräfte für die Erfüllung der mehr als schwierigen Aufgaben waren nicht vorhanden. Verkehrs- und Verständigungsmittel fehlten. So bedurfte es schon mehr als des bloßen Mutes, um sich der befohlenen Aufgabe, hier Ordnung zu schaffen, zu unterziehen. Aber die Männer, die mit der Verantwortung betraut wurden, kämpften sich zu einem Ergebnis durch. Es wurde in mühseliger Kleinarbeit festgestellt, daß im Sommer 1945 bereits 376 Betriebe mit 13 681 Beschäftigten und einer Produktionsleistung von 11 100 000 RM in Gang waren. Bis zum Monat Mai 1946 ist die Zahl der arbeitenden Betriebe auf 2952, also um das etwa Achtfache, die Zahl der Beschäftigten auf 94 134, um das rund Siebenfache, und die Produktionsleistung auf 110 094 640 RM um das etwa Zehnfache gestiegen.

Die künftigen Maßnahmen zur Wiederingangsetzung der Betriebe sind vor allem darauf gerichtet, die Herstellung von Gegenständen einzuschränken, die nicht vordringlich und lebenswichtig benötigt werden, und die Rohstoffe und Arbeitskräfte in erster Linie den wichtigen Grundindustrien zuzuführen. Voraussetzung für die weitere Steigerung der Industrieerzeugung bleibt aber die *Öffnung der Zonengrenzen*, sowie die Beseitigung der noch bestehenden Hemmnisse für den Rohstoff- und Warenaustausch zwischen den Ländern und Provinzen innerhalb der sowjetischen Besatzungszone, weil die Lagerbestände der Provinz Brandenburg bereits sehr bedenklich abgenommen haben. Der Gesamtbestand an Reparationsaufträgen und Aufträgen zur Kreditabdeckung für das Jahr 1946 hat sich nach dem Stand vom 24. Mai d.J. auf rund 129 750 000 Reichsmark erhöht, nachdem die Aufträge für 1945 mit rund 5 800 000 RM erfüllt worden sind.

Die Industrie der Provinz Mark Brandenburg teilt sich nach dem heutigen Stand in folgender Weise auf:

Industrie Branche	Anzahl der produktiv arbeitend. Betriebe	Anzahl der Beschäftigten	Produktionsleistung in 1000 RM	Proz. Anteil an der Gesamtleistung der Provinz
Metallurgie	44	2 792	921,13	0,90
Maschinenbau- u. Metallverarbeitung . . .	488	13 479	4 842,90	4,40
Elektroindustrie	47	1 751	1 132,07	0,20
Feinmechanik u. Optik	129	2 083	631,98	0,60
Chemische Industrie	83	6 294	2 379,38	2,20
Leichte Industrie (Leder, Textilverarbeitung, Hutindustrie)	170	6 562	2 513,33	2,30
Textilindustrie	146	12 503	12 496,06	12,40
Gummiindustrie	12	325	224,21	0,25
Baumaterialienindustrie	159	6 506	2 673,08	2,50
Holzindustrie	498	11 440	5 289,27	4,90
Zellulose- und Papierindustrie	20	669	585,70	0,60
Brennstoffindustrie	28	9 473	11 793,30	11,20
Nahrungs- und Genußmittelindustrie	956	9 053	62 171,23	55,20
Versorgungsbetriebe	83	7 307	1 168,48	1,10
Druckereien, Buchbind.	53	1 026	809,37	0,80
Hoch- und Tiefbau	36	2 871	463,15	0,45
	2952	94 134	110 094,64	100,00

Im Bergbau und in der Brikettfabrikation wurde das von der SMA geforderte Soll bezüglich der Produktion von Rohbraunkohle überschritten, während die Herstellung von Briketts in den letzten zwei bis drei Monaten unter dem Soll geblieben ist. Demontagen und zu hoch angesetzte Produktionszahlen sind die Ursachen für die Fehlmengen. Damit aber jede Möglichkeit ausgenutzt wird, hat das Bergbaureferat am 1. Juni 1946 eine Produktionsüberwachungsstelle nach Senftenberg gelegt, die aus einem Werkingenieur, einem Fahrsteiger und einem technischen Kaufmann besteht. Diese Sachverständigen werden neben der Überwachung auch Vorschläge für die Leistungssteigerung machen.

* Der Kraftverkehr war besonders hart durch die Kriegereignisse betroffen. Im August 1945 mußte deshalb nach folgendem Plan völlig neu angefangen werden:

Mit 6850 Kraftfahrzeugen, von denen 65 % nicht fahrbereit waren, wurde begonnen.

Dem gegenüber besteht heute ein Kraftfahrzeugpark von rund 20 000 Kraftfahrzeugen, von denen nur noch 35 % repariert werden müssen.

Unterlagen über den Kraftverkehr waren nicht vorhanden, so daß erst durch Erhebungen Klarheit geschaffen werden mußte über die vorhandenen Kraftfahrzeuge, die Reparatur- und Ersatzteilbetriebe, den Treibstoffbedarf.

Um diese Arbeit in allen Kreisen der Provinz durchführen zu können, wurde in jedem Kreis eine Kraftverkehrsstelle eingerichtet.

Um eine Übersicht über die zu leistenden Transporte und den Treibstoff-

bedarf zu haben, werden monatliche Transportpläne auf Grund der fahrbereiten Kraftfahrzeuge aufgestellt.

Am Monatsende geben die Transportberichte Aufschluß über die Transportleistungen und den Verbrauch an Kraftstoffen.

Zur Unterstützung des schwachen Kraftfahrzeugparks der Provinz wurden auf Grund wiederholter Anträge an die SMA seit April 1946 1280 Instandsetzungsbedürftige Lastwagen zur Verfügung gestellt.

Davon erhielten

die ATG und die Fuhrunternehmer	435 Kfz.
die Post	166 Kfz.
die Konsumgenossenschaften	150 Kfz.
die Kraftverkehrsstellen der Provinzialverwaltung	219 Kfz.
die Industrie	310 Kfz.
	<hr/>
	1280 Kfz.

Eine Aktion zur Bergung und Instandsetzung herrenloser Kraftfahrzeuge und Autowracks führte zu gutem Erfolg. Rund 200 Fahrzeuge waren nach leichten Überholungen einsatzfähig, sie konnten dem Transportgewerbe der Kreise übergeben werden; aus etwa 1000 Wracks wurden die brauchbaren Teile zur weiteren Verwendung ausgebaut.

Zur Erleichterung des Personenverkehrs auf Strecken ohne oder mit ungenügenden Eisenbahnverbindungen werden laufend Omnibuslinien eingesetzt, von denen zur Zeit ca. 30 laufen.

Der gesamte Güterverkehr wurde in die Hände der Autotransport-Gemeinschaft Mark Brandenburg gelegt, die den Einsatz desselben lenkt.

Schienenverkehr und Schifffahrt konnten im Jahre des beginnenden Aufbaus kräftig gefördert werden. Von den Schienenbahnen der Provinz sind etwa 39 % (28) Neben- und Kleinbahnen. Von der Provinzialverwaltung werden 15 Bahnen mit 835 km, von anderer Seite 13 Bahnen mit 678 km betrieben.

Bei den von der Provinzialverwaltung Mark Brandenburg betriebenen 15 Bahnen sind etwa 73 Dampflokomotiven, 8 Triebwagen, 70 Personenwagen und 400 Güterwagen vorhanden. Bei Kriegsende waren etwa 42 Brücken zerstört. Diese sind, mit Ausnahme von 5 Brücken, alle wieder hergestellt.

Am 16. September 1946 konnte nach Wiederherstellung der zerstörten Eisenbahnbrücke bei Bad Freienwalde der Betrieb auf der Kleinbahn Freienwalde—Hohenwutzen wieder aufgenommen werden. Bei den Prenzlauer Kreisbahnen waren 116 km abgebaut. Bis Anfang Oktober wird die gesamte Bahn wieder betriebsfähig hergestellt: hierfür sind die notwendigen Schienen beschafft worden. Bei der Oderbruchbahn waren 60 km Streckenlänge völlig zerstört. Hiervon werden bis Mitte Oktober etwa 50 km wieder befahrbar sein. Nicht in Betrieb sind dann nur noch die Kleinbahnen Gransee—Neuglobsow und Schönermark—Damme. Letztere wird noch im Jahre 1946 den Betrieb wieder aufnehmen können.

Etwa 15 Dampflokomotiven und 25 Wagen wurden in eigenen Werkstätten ausgebessert. 6 Dampflokomotiven sind privaten Firmen zur Instandsetzung überwiesen.

Die fast völlig zerstörten Sicherungsanlagen wurden mit etwa 40 Signalen, Stellwerken usw. instandgesetzt. Etwa 800 km Fernmeldeleitung (Fernsprecher und Morse) wurden wieder in Gang gesetzt. Etwa 60 Empfangsgebäude,



Laderampen, Ladestraßen, Güterabfertigungsgebäude wurden soweit hergestellt, daß sie dem Betriebe wieder übergeben werden konnten. In gleicher Weise haben auch die übrigen, nicht unter der Leitung der Provinzialverwaltung Mark Brandenburg stehenden Bahnen ihre Betriebe wieder in Gang gesetzt.

Die Heranbildung von Arbeitern und unteren Angestellten für Aufstiegsstellen wird besonders gefördert.

In der Mark Brandenburg befinden sich 32 Schiffswerften mit 1203 Arbeitern. In den Werften werden Neubauten für die Sowjetische Militär-Administration und Reparaturen durchgeführt. Schiffsmaterial, vor allem Bleche, wird bereits im Interzonenhandel aus dem West geliefert. Für diese Zwecke werden Interzonenpässe durch die Sowjetische Militär-Administration erteilt. Für die Binnenschifffahrt in der Provinz Mark Brandenburg standen am 1. Januar 1946 zur Verfügung: 787 Kähne mit 328 000 to Schiffsraum, davon einsatzfähig 256 000 to Schiffsraum, in Reparatur und versenkt 72 000 to Schiffsraum, an deren Hebung und Instandsetzung in den Werften fleißig gearbeitet wird.

Die Schiffbarmachung der Wasserstraßen und Beseitigung blockierter Stellen wird ständig überwacht. Die bereits befahrbaren Schiffswege umfassen die Gebiete

Die Schiffbarmachung der Wasserstraßen und Beseitigung blockierter Stellen wird ständig überwacht. Die bereits befahrbaren Schiffswege umfassen die Gebiete

1. Untere Havelwasserstraße: Havelberg—Rathenow—Pritzerbe
2. Obere Havelwasserstraße: Fürstenberg—Zehdenick—Liebenwalde
3. Elbe-Havel-Kanal: Plaue—Brandenburg—Werder—Potsdam—Spandau
4. Wasserstraße Berlin—Stettin: Berlin—Oranienburg—Eberswalde—Oderberg—Stettin
5. Spree—Oder-Wasserstraße: Berlin—Fürstenwalde—Frankfurt (Oder)—Fürstenberg
6. Berlin—Königswusterhausen: Umschlaghafen für Kohle aus dem ostelbischen Kohlenrevier.

Transportleistungen in der Provinz Brandenburg im August 1946:

Eisenbahn-Transporte	387 682 to
Lkw-Transporte	156 600 to
Schiffs-Transporte	82 885 to.

Nach Kriegsende befanden sich die der Provinz Mark Brandenburg verbliebenen 532 km Autobahnen und 8162 km Straßen infolge der unterbliebenen Unterhaltungskosten in einem derartig schlechten Zustand, daß sie streckenweise kaum zu befahren waren. Mit Hilfe noch vorhandener Baustoffe (rd. 2000 to Steinbaustoffe und 2000 cbm Kies) gelang es, hiervon noch im Jahre 1945 832 km wieder herzustellen und 2500 km auszubessern.

Im Jahre 1946 wurden auf Grund des Befehls Nr. 75 der SMA 513 km Reichsautobahnen und 1383 km Reichs- und Landstraßen gründlich ausgebessert und mit neuen Decken versehen. Hierfür wurden 24 000 to Splitt und rd. 1500 to Teer verwendet. 20 Lastwagen und Trecker sowie 24 Gespanne waren durchschnittlich täglich eingesetzt. Im Durchschnitt wurden hierbei 1000 Arbeitskräfte täglich beschäftigt, die sich in den Hauptmonaten der Ausführungen bis auf 1400 steigerten. Außerdem waren auf den übrigen Straßen weitere rd. 900 Arbeitskräfte eingesetzt.

Die Planungen für das Jahr 1947 sehen die Wiederherstellung von 290 km und die Instandsetzung von 3225 km Straßen vor. Hiervon sollen 47 500 to Schotter und Splitt sowie 2000 to Teer in 72 000 Tagewerken verarbeitet werden.

Von den 851 Brücken, welche sich im Zuge der Straßen der Mark Brandenburg befinden, waren bei Kriegsende 331 Brücken zerstört. Durch technische Einheiten der Roten Armee und durch die Provinz wurden bis zum 1. Mai 1946 42 Brücken wiederhergestellt. Weitere 50 Brücken sind auf Grund des Befehls 75 der SMA im Laufe dieses Sommers wiederhergestellt worden. Dabei waren durchschnittlich 1650 Arbeiter beschäftigt, die rd. 130 000 Tagewerke ausführten. Täglich waren hierfür durchschnittlich im Einsatz: 25 Lastkraftwagen, 25 Zugmaschinen und 12 Gespanne mit einer Transportleistung von 400 000 tkm. 10 300 fm Holz, 600 to Stahl, 700 to Zement, 2600 to Zuschlagstoffe und 100 to Kleineisenzeug wurden eingebaut.

Die Planung für 1947 sieht die Wiederherstellung und Instandsetzung von weiteren 70 Brücken vor mit einem Baustoffeinsatz von ungefähr 13 000 fm Holz, 800 to Zement und 800 to Stahl.

Diese knappen, nüchternen und zurückhaltenden Angaben über den begonnenen Wiederaufbau der märkischen Industrie und des Verkehrs können leider nicht einmal Andeutungen über den wirklichen Umfang der Leistungen und über die Fülle bedeutsamer Entschlüsse und Improvisationen enthalten. In der Einleitung wurde bereits darauf hingewiesen, welchen Einfluß auf den Wiederaufbau die unbekümmerte entschlossene Selbsthilfe der Arbeiter — besonders in den südöstlichen Industriegebenden — ausübte. Ebenso aber wirkte die planende und lenkende Einflußnahme der Männer in den Behörden, die zunächst Initiative und nochmal Initiative aufbringen, die Gedanken und Einfälle, oft absonderlicher Art, haben mußten, um der zerschlagenen Wirtschaft, von welcher Seite auch immer, Hilfe zu bringen. Gewiß, auch die Einfallsreichsten und Tatkräftigsten konnten keine Rohstoffe, keine Kohlen, keine Transportmittel, keine Facharbeiter, keine Maschinen zaubern; aber sie konnten Wege frei machen, sie konnten steuern und schalten, sie konnten Ordnung herbeiführen. Und Ordnung in den Fabriksälen, in den Büros, in den Auffassungen und Sitten ist bereits Hoffnung, ist Optimismus, ist schon der Anfang.



OLKSBILDUNG, KUNST UND WISSENSCHAFT

Besonders bemerkbar wird die allgemeine Not, besonders sichtbar das Elend der Bevölkerung, wenn man von der Abteilung *Volksbildung* aus in die Provinz hinaussieht. Bei den Behördenleitern sowohl als auch bei jedem einzelnen Staatsbürger ist das Verständnis für kulturelle Dinge völlig zusammengeschrumpft und oft verlorengegangen. Das sprichwörtliche Volk der Dichter