

A black and white photograph showing several railway workers in uniform and caps working on a set of tracks. One worker in the foreground is seen from the back, looking towards the tracks. Other workers are further down the line, some using tools. A large railway vehicle is visible in the background.

Erich Preuß

Der Reichsbahn- Report 2

1945 – 1993



Der Reichsbahn- Report 2

Erich Preuß



Einbandgestaltung: Katja Draenert unter Verwendung von Vorlagen aus dem Archiv des Verfassers.

Das Bild auf der Titelseite zeigt:

Der schlechte Zustand der Gleisanlagen war bei der Deutschen Reichsbahn ein Dauerthema: Im Jahr 1980 bereiten Gleisbauarbeiter im Bahnhof Prenzlau die Auswechslung einer Weiche vor.

Foto: ZBDR/Hein

Das Bild auf der Rückseite zeigt:

Versuch mit einem Personenzug auf der Rübelandbahn im Jahr 1966: Die Deutsche Reichsbahn hatte nach dem 1958 beschlossenen Chemieprogramm die heikle Strecke Blankenburg (Harz) – Königshütte zu modernisieren und fuhr hier ihre Züge im elektrischen Inselbetrieb des 50-Hz-Landesstroms.

Foto: Reiner Preuß

Bildnachweis:

Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nichts anderes vermerkt ist – vom Verfasser.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 3-613-71258-X

1. Auflage 2005

Copyright © by transpress Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.

Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co.

Sie finden uns im Internet unter www.transpress.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie CD-ROM, Bildplatte usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Hartmut Lange

Innengestaltung und Satz: TEBITRON GmbH, 70839 Gerlingen

Druck und Bindung: Rung-Druck, 73033 Göppingen

Printed in Germany

Digitalisierung - 2017 - Fahrdienstleiter

Vorwort

Mit dem Drang, zum Ende der Deutschen Reichsbahn am 31. Dezember 1993, etwas erklären und aufklären zu müssen, schrieb ich spontan den »Reichsbahn-Report«, der unter den Lesern in Ost und West viel Anklang fand.

Inzwischen haben andere Autoren die Geschichte der Eisenbahn in der DDR »aufgearbeitet«, mehr oder weniger gründlich und für meine Begriffe zu häufig nur an den Lokomotiven und Triebwagen orientiert. Wer über Jahrzehnte Eisenbahner war und die Deutsche Reichsbahn nicht nur aus dem Zug oder vom Bahnsteig beobachtet hat, weiß, dass der größte Betrieb in der DDR mehr war als Lokomotiven und Bahnbetriebswerke. Deshalb war es mein Anliegen, auch auf die anderen Seiten dieser Eisenbahn- und Eisenbahnerwelt hinzuweisen.

Da ich in den vergangenen Jahren systematisch die im Bundesarchiv lagernden Akten des früheren Archivs des Ministeriums für Verkehrswesen durcharbeite, stieß ich auf viele Umstände, die manches von meinem Erlebten erklären und erhärten. Andererseits fand ich manches, das selbst mir, der sich immer für die gesamte Deutsche Reichsbahn interessierte, unbekannt war. Einiges davon findet sich in diesem Buch.

Dies ist keine Dokumentation über die Deutsche Reichsbahn und erhebt schon gar nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Was ich hier berichte, erhellt lediglich manche Ursache und manche Bedingung von dem, was Reisende und Eisenbahner von der Deutschen Reichsbahn wahrnahmen. Allerdings musste ich mich, zum Beispiel im ersten Abschnitt, kurz fassen, um den Umfang des Buches nicht zu sprengen.

Ich habe Dank zu sagen dem Verlag, der mich über die Themen schreiben ließ, die dieser oder jener als exotisch abtut. Danken möchte ich ferner den Mitarbeitern des Bundesarchivs in Berlin, Herrn Joachim Laas, der Tonbänder vor der Vernichtung rettete und sich mühte, von ihnen eine Mitschrift anzufertigen (siehe Kapitel 6), sowie Frau Renate Fölsch und den Herren Jörg Bönisch, Rudi Buchweitz, Andreas Krauß, Eberhard Krauß und Heinz Matznick, die mich mit Einzelinformationen versorgten.

Berlin, im Januar 2005
Erich Preuß

Inhalt

Vorwort	5
1. Die Elite der Deutschen Reichsbahn	8
2. Die Deutsche Reichsbahn zur Besatzungszeit	57
3. Oberbau und Brücken – die ewige Misere	94
4. Der Drang nach Westen	136
5. Aus Berichten der Inspektion	155
6. Die letzte Rede	182
Abkürzungen	222
Quellenverzeichnis	224

Die Elite der Deutschen Reichsbahn

Elite und Karriere waren in der sowjetischen Besatzungszone bzw. in der DDR anrühige Vokabeln. Als Karrieristen wurden in der SED Genossen bezeichnet, die nur um ihr Fortkommen besorgt waren und nicht die Partei über alles stellten. Der Genosse bewarb sich nicht um einen Posten, er wartete, bis die Partei ihn rief, bis sie ihn für würdig hielt, Leiter, Staats- oder Parteifunktionär zu werden. Kein Minister, kein Generaldirektor entschied, wer sein Stellvertreter oder Präsident wird. Das Sekretariat des SED-Zentralkomitees berief die »Nomenklaturkader«, die Kreisleitung hatte zuzustimmen.

Wenn wer aufgestiegen war, hatte er sich bescheiden zu geben und sich den Normen des gesellschaftlichen Lebens anzupassen, musste seine Worte wählen und auch mit dem unsympathischsten Genossen der Partei- und Politleitungen auskommen. Die Bescheidenheit war schon der Entlohnung der Eisenbahner in leitenden Funktionen geschuldet. Der Dienstvorsteher eines Bahnhofs mittlerer Größe erhielt um 1970 ein Monatsgehalt von 680 Mark brutto, der Präsident einer Reichsbahndirektion von 1.500 Mark.¹ Kein Leiter konnte auf großem Fuß leben. Er genoss wenige Privilegien, wie das Diensttelefon in der Wohnung, den Dienst-Pkw mit Fahrer, auch zur privaten Nutzung und – das Vertrauen der, wie man so sagte, Partei- und Staatsführung, das auch vorübergehen konnte, vielleicht einmal eine Ehrenrente der Partei.

Keineswegs wurden nur Parteiarbeiter Führungskräfte. Es gab Viele, die »von der Pike auf« richtige Eisenbahner waren. Auch sie wurden nach der Wende als staatsnah und dem »System verbunden« abgewickelt und erhielten nur eine gekürzte Rente. Dass sie eine Parteischule besucht hatten, dürfte selten aus Begeisterung geschehen sein und war kaum zu umgehen. 1990 war sie einer der größten Makel. Ungerecht. Unanständig war und ist es, diese Führungskräfte als Unperson zu diskriminieren. Als Otto Arndt (1920–1992), Minister für Verkehrswesen und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, starb, fand sich außer einer privaten Traueranzeige keine behördliche Anzeige und kein Nachruf in den Zeitungen – ganz im Gegensatz zu den mitunter übertriebenen Würdigungen von gleichstehenden oder weniger bedeutenden Männern aus Wirtschaft und Politik der alten Bundesrepublik.

¹ Zum Vergleich: Miete einer Vierzimmerwohnung etwa 120 M, Pkw »Trabant« etwa 7.500 M, Fotoapparat (Spiegelreflexkamera) 600 M, der Durchschnittslohn aller Werktätigen lag bei 770 Mark.

Inzwischen sind die Leiter der Deutschen Reichsbahn aus der Zeit von 1945 bis 1993 weitgehend aus dem Gedächtnis der DR-Eisenbahner verschwunden. Über sie ist auch in den Zeitungen der sowjetischen Besatzungszone und der DDR kaum etwas veröffentlicht worden, aus ihrem Privatleben schon gar nichts. Dass eine bahneigene Pressestelle bei ihrem Amtsantritt eine Vita verteilt hätte, so etwas gab es nicht. Wechselten sie in andere Bereiche oder mussten ihren Arbeitsplatz verlassen, dann wurde nichts über diesen Weggang und die Gründe veröffentlicht. Beim Tod erschien in der »Fahrt frei« allenfalls eine Traueranzeige, in Größe und Inhaltslosigkeit gleich der Traueranzeige eines Lokomotivführers. Nur über Wenige – z.B. Verkehrsminister Erwin Kramer oder den langjährigen Leiter der Politischen Verwaltung der DR Robert Menzel – fielen die Würdigung eines runden Geburtstages oder der Nachruf etwas auffälliger aus.

Nach der Wende und bei der Deutschen Bahn seit 1994 blieb eine Handvoll der früheren Elite der Deutschen Reichsbahn übrig: Horst Thomas, der ehemalige Präsident der Reichsbahnbaudirektion, Siegfried Knüpfer, der ehemalige Präsident der Reichsbahndirektion Erfurt, Rudolf Talkenberg, der ehemalige Fachabteilungsleiter Technik und Technologie der Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes, und weitere – aber wenige – auf geringer bewerteten Stellen.

So wurde die Elite der Deutschen Reichsbahn behandelt, nicht immer nur aus politischen Gründen, sondern auch weil einige Beamte der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (DB) sie als Konkurrenten sahen, die weichen mussten. Nicht wenige der DB-Beamten sahen die Stellen im Osten als willkommene Möglichkeit für einen schnellen Aufstieg. Generaldirektor, die Stellvertreter und die Präsidenten mussten weichen. Bis auf Ausnahmen lehnten die Geschassten es voller Verbitterung ab, an ihr berufliches Leben erinnert zu werden oder darüber Auskunft zu geben, lehnten es ab, ihre frühere Wirkungsstätte auch nur zu betreten, um etwa an der Verabschiedung eines Mitarbeiters teilzunehmen. Wen wundert's, wenn sie nie in der Bundesrepublik »ankamen«?

Antifa und Elternhaus

Um Missverständnisse zu vermeiden: Die ehemaligen Führungskräfte sollen hier nicht glorifiziert werden, vielmehr soll ihr Kommen und Gehen und das Woher und Wohin dokumentiert werden. Weil sich die Rekonstruktion der Elite für dieses Buch schwierig gestaltete, beruht nicht jede Darstellung auf gedruckten Quellen, Manches wird gestützt von Überlieferungen und von selbst Erlebtem.

Ehe wir uns mit dem Generaldirektor, seinen Stellvertretern und den Präsidenten der Reichsbahndirektionen beschäftigen, sei auf drei bzw. vier Phasen hingewiesen, die diese »Eliten« kennzeichnen. Anfangs, also von 1945 bis etwa 1960, dominierten die antifaschistischen Widerstandskämpfer, die zwar meist nur einen geringen Sachverstand besaßen, dafür um so mehr ihrer Partei, der KPD bzw. der SED, und deren Funktionären ergeben und auch von großem Arbeitseifer erfüllt waren. Der »Prototyp« eines solchen Leiters war Alfred Strobel, Amtsvorstand des Reichsbahnamtes Zwickau von 1953 bis 1971. Man hatte ihn bar jeder Qualifikation in ein Amt berufen, das nicht seinem geistigen Horizont

entsprach. Einem Redakteur der »Fahrt frei« hatte Strobel geantwortet: »Es stimmt, auf Schulbänken saß ich wenig, wissenschaftliche Grade besitze ich nicht, ich absolvierte nur die Universität des Lebens«, und der Redakteur kommentierte: »Die Arbeiterklasse konnte es sich nicht leisten, alle Kader ihres kleinen Häufleins, die 1945 sofort einsatzbereit waren, auf Schulen zu delegieren. Manchem rannten dann auch im Aufbaugefecht unbemerkt die Lebensjahre dahin.«

Von dieser Art Kader sind nur wenige über ihre Amtszeit hinaus bekannt geblieben, Strobel zum Beispiel durch seine Stilblüten oder Hetz (Präsident in Halle) mit seiner Eigenwilligkeit. Mit den mehr oder weniger farblosen sowie von Menschenführung, Verwaltungsarbeit und Eisenbahnfachkenntnissen wenig getrüben, aber der Partei treu ergebenden Genossen mussten in der Nachkriegszeit die Lücken gefüllt werden. Sie waren aufgerissen, weil die qualifizierten Reichsbahn-Beamten sich schon wegen ihrer Mitgliedschaft in der NSDAP nach dem Westen abgesetzt hatten und auch keine Chance sahen oder nicht bereit waren, in der von der KPD bzw. SED geprägten Ordnung mitzuarbeiten. Fachleute bürgerlicher Herkunft, Parteilose oder Mitglieder von Blockparteien² hatten selten eine Chance, Leitungsfunktionen übertragen zu bekommen und wenn, dann nur wegen des Proporz und als Leiter mittlerer Dienststellen, Leiter von Fachabteilungen u.ä.

Ende der sechziger Jahre setzte eine Phase ein, gekennzeichnet von der Ablösung der »Genossen der ersten Stunde« altershalber. Es rückten neben den Leitern der Politischen Abteilungen der Reichsbahndirektionen – z.B. Günter Stuhr, Herbert Marktscheffel und Joachim Buhlke in der Rbd Erfurt – jene vor, die den Krieg als Jugendlicher, vielleicht als Reichsbahn-Junghelfer (manche sagen auch: »Die HJ-Generation«) erlebt hatten und zunächst an ein Studium nicht denken konnten oder wollten. Ihnen wurde der Fach- oder Hochschulabschluss durch Formen des Sonderstudiums (»Externe«) ermöglicht oder indem ihnen dank ihrer Praxis der Ingenieurabschluss einfach zuerkannt wurde. Dass nun junge Ingenieure wie Arndt, Knobloch und Wöstenfeld Spitzenpositionen einnahmen, nimmt nicht wunder.

In den achtziger Jahren zeigte sich der Mangel an Leitern. Gerade die Absolventen der Ingenieur- und Fachschulen zierten sich, Leiter von Eisenbahnerkollektiven zu werden. Dieser Ausfall befähigter und belastbarer Leiter machte sich bereits unter den so genannten Reservekadern bemerkbar, die nicht mehr zu ihrem Wort standen, Führungskader zu werden. Die Deutsche Reichsbahn und die Partei hatten Schwierigkeiten, Stellen wie Leiter des Reichsbahnamtes, Leiter der Verwaltungen in den Reichsbahndirektionen, Vizepräsident und sogar Präsident zu besetzen. Man spürte das schon am häufigen Wechsel von Personen in den gehobenen Positionen. Wer zu solch einer Funktion berufen wurde, kam nun selten aus der Parteihierarchie wie Herbert Keddi, war eher dem Typ des gut qualifizierten Ingenieurs und Eisenbahn-Praktikers zuzurechnen.

² NDPD, LDPD, CDU, DBD

Arbeiterklasse, keine Nazis

Der Leiter bei der Deutschen Reichsbahn war meist Ingenieur oder Diplom-Ingenieur, weniger Ökonom (heute Betriebswirtschaftler) und schon gar nicht, weil es das seit der Nachkriegszeit nicht mehr gab, der Typ des aufstiegswilligen Beamten. Wir werden das an den Lebensläufen sehen. Aber auf eines achtete die Partei bereits bei der Delegation zum Studium: Der Anteil der Genossen unter den Leitern durfte nicht unter ein bestimmtes Maß sinken und genauso nicht der Anteil derer, die aus der Arbeiterklasse stammten. Dem Intellektuellen oder Technokraten begegneten die Genossen mit Misstrauen.

In dem von Heinz Dürr, dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, angeregten Buch »Die Eisenbahn in Deutschland«, München 1999, wird der Eindruck erweckt, die Behörden in der sowjetischen Besatzungszone seien bei der Entnazifizierung weniger zimperlich umgegangen als im Westen. Die unmittelbaren Folgen seien aber weniger nachteilig als andere Aspekte der sowjetischen Besatzung gewesen, behauptet Anthony James Nicholls. Das Thema Entnazifizierung habe bei den Eisenbahnen in der Sowjetzone weniger traumatisierend gewirkt als in der Bizone. Man habe sie mit sanfter Hand betrieben.

Vielleicht sind Nicholls Ausführungen nur missverständlich hinsichtlich der Folgen für die Volkswirtschaft gemeint. Für den Einzelnen hatte die Mitgliedschaft in der NSDAP – jeder dritte Reichsbahnbeamte war Mitglied der NSDAP gewesen! – oder einer anderen nationalsozialistischen Organisation böse Konsequenzen. Selbst wenn er Eisenbahner bei der Deutschen Reichsbahn blieb, die Genossen des Ministeriums für Staatssicherheit durchforschten noch 20 Jahre später die Personalakten und sorgten dafür, dass es kein berufliches Weiterkommen gab.

Der oberste Chef der Reichsbahner in der sowjetischen Besatzungszone, Dr. Wilhelm Fitzner, wollte nicht, dass man zu großzügig mit den Nazis verfuhr. Nach einer Dienstreise, auf der ihm entweder das Thema Nazis aufgestoßen war oder nach Vorhaltungen kommunistische Widerstandskämpfer, die noch keine Möglichkeit zum Aufstieg gefunden hatten, diktierte er am 8. Oktober 1945 seiner Sekretärin eine vier Seiten lange Verfügung, die als »Geheim« eingestuft wurde.

Er erinnerte an Beschlüsse der so genannten Berliner Konferenz, nach der (unter III A Ziffer 6) »alle Mitglieder der nationalsozialistischen Partei, welche mehr als nominell an ihrer Tätigkeit teilgenommen haben, und alle anderen Personen, die den alliierten Zielen feindlich gegenüberstehen, aus den öffentlichen und halböffentlichen Ämtern und von den verantwortlichen Posten in wichtigen Privatunternehmen zu entfernen sind. Diese Personen müssen durch Personen, welche nach ihren politischen und moralischen Eigenschaften fähig erscheinen, an der Entwicklung wahrhaft demokratischer Einrichtungen in Deutschland zu helfen, ersetzt werden.«

Damit sich niemand unter dem Begriff nominell verstecken konnte, erläuterte Fitzner, was darunter zu verstehen war: Unter »nominellen Faschisten sind [...] solche zu verstehen, die an sich eine antifaschistische Gesinnung gehabt haben, aber aus irgendwelchen Gründen Mitglieder der nationalsozialistischen Partei geworden sind.«

Fitzner setzte mit seiner Verfügung ein Reinigungsverfahren in Gang, in dem die »nominellen Mitglieder« nachweisen sollten, »daß sie tatsächlich vor dem Zusammenbruch in

Wort oder durch Taten gegen den Faschismus Stellung genommen und demzufolge als nominelle Nationalsozialisten zu gelten haben.« Nachzuweisen war das vor Ausschüssen durch Zeugen oder Unterlagen. Fitzner wollte dadurch einen »Moment der Unsicherheit auf der Reichsbahn« beseitigen, »das gegenwärtig eine erhebliche Belastung des gesamten Betriebes bedeutet.« Gemeint war der bereits wirksam gewordene Mangel an qualifizierten Eisenbahnern (auch abzulesen an schweren Unfällen infolge grober Missachtung der Vorschriften) und eine Niedergeschlagenheit unter den Eisenbahnern, weil niemand wusste, wie lange er noch auf seinem Arbeitsplatz sein werde.

Die Spruchausschüsse nach Fitzner bestanden bei den Reichsbahndirektionen aus dem Präsidenten oder Stellvertreter, zwei Mitgliedern der Reichsbahndirektion, die Mitglieder einer antifaschistischen Partei sein mussten, und zwei Mitgliedern der bezirklichen Eisenbahnergewerkschaft. Ein entsprechender Spruchausschuss wurde auch in der DR-Hauptverwaltung gebildet.

Hatte der Spruchausschuss ein »nominelles Mitglied« vom Vorwurf, ein Faschist zu sein, freigestellt, dann durfte es trotzdem keine Schlüsselstellung einnehmen, blieb die nächsten fünf Jahre belastet mit einem Beförderungsstopp sowie einem Stopp für das Besoldungs- und das Pensionsdienstalter.

Fitzner verfügte am 6. Januar 1946 nochmals: »Aus dem Dienst der Generaldirektionen der Deutschen Zentralverwaltung des Verkehrs sowie genannten den Generaldirektionen unterstellten Behörden und Dienststellen sind alle Nationalsozialisten zu entfernen.« [Die Behörden und Dienststellen wurden angeführt] Und weiter hieß es, die Reinigung des Behördenapparats müsse bis zum 28. Februar 1946 abgeschlossen sein. »Entscheidend für die Bereinigung und für den heranzuziehenden Ersatz muß immer der Gesichtspunkt einer möglichen Sabotage sein.« (sic!) Als Ersatz für die Ausgemerzten sollten »geeignete Antifaschisten« eingesetzt werden. Da es nicht allein mit diesen und ohne Fachkenntnisse ging, hatte die Personalabteilung in der Hauptverwaltung der Reichsbahn³ vorgesorgt. Sie erlaubte am 21. August 1945 den Reichsbahndirektionen: »Wenn neue Inhaber von Dezernentenstellungen nicht ausreichend sachkundig sind, so kann ihnen vorübergehend als technischer Berater ein Beamter des höheren Dienstes zur Seite gestellt werden, der ein Nationalsozialist sein kann.« Er sollte mit 300 Mark monatlich, als Verheirateter mit 400 Mark vergütet werden.

Dr. Wilhelm Fitzner

Nach dem Befehl 010 der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) vom 18. Juli 1945 sah der Marschall der Sowjetunion Shukow die Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn mit Sitz in Berlin vor. Generaldirektor sollten ein Dr. Apel, sein Stellvertreter ein Herr Schumacher sein. Wenige Tage danach besann es sich die SMAD anders;

³ Die ursprüngliche Bezeichnung Generaldirektion wurde wegen ihres militärischen Anstrichs in Hauptverwaltung umbenannt. Generaldirektion war die Organisationseinheit vom 18. Juli bis 9. August 1945.

denn jetzt wurde doch mehr zentralisiert. Und so entstand am 27. Juli 1945 die Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs.



- Dr. Fritz Fitzner, Chefpräsident der Zentralverwaltung des Verkehrs (rechts), am Präsidiumstisch zur 3. Transportkonferenz vom 17. und 18. Januar 1948 in Schwarzburg. Vor ihm liegt das mehrbändige Werk »Das Sowjetland«, neben ihm sitzt der eigentliche Bestimmer über die Reichsbahn, Generalmajor Kwaschnin und neben ihm der Dolmetscher von Saß.

Foto: Historische Sammlung der DB/Ittenbach

Dr. Wilhelm Fitzner (1891–1950) wurde zum 1. August für die Stelle des Chefpräsidenten geholt. Er war ein antifaschistischer Widerstandskämpfer, zwar kein Kommunist, aber verstand etwas von der Verwaltung und von der Eisenbahn. Von 1929 bis 1932 war Fitzner Regierungspräsident in Gumbinnen und in Frankfurt (Oder) gewesen, wurde aus politischen Gründen entlassen und verdiente sich sein Brot als Rechts- und Steuerberater sowie Aufsichtsratsmitglied verschiedener Privatbahnen. Wegen illegaler politischer Betätigung wurde er mit dem Vorwurf »Vorbereitung zum Hochverrat« in den Konzentrationslagern Columbia und Sachsenhausen inhaftiert. Anschließend betätigte er sich schriftstellerisch, noch 1947 wurde ein vom ihm geschriebenes Theaterstück in Berlin-Grünwald aufgeführt.

Im Jahr 1945 wurde Fitzner in der Provinz Brandenburg Bevollmächtigter des Landeshauptmanns für fünf Landkreise und Genosse der SPD. Er entsprach genau denen, die man für den »demokratischen Neuaufbau« brauchte. Fitzner war nicht nur Präsident der Zentralverwaltung des Verkehrs, sondern seit Ende 1945 zugleich Generaldirektor in der Hauptverwaltung der Reichsbahn. Sein 1. Stellvertreter hieß Nathusius, sein 2. Stellvertreter Dr. Klinkmüller. Die Herren Dr. Spiess, Schwering, Dr. Dr. Baumann, Schumacher und Ringelmann wurden Direktoren und Vorstand der Hauptverwaltung.

Bereits am 1. Januar 1946 wurde Fitzner wegen Arbeitsüberlastung, so die offizielle Begründung, den Job als Generaldirektor wieder los, und am 9. März 1948 verwandelte sich die Zentralverwaltung des Verkehrs in eine Hauptverwaltung innerhalb der Deutschen Wirtschaftskommission. In der fand sich für den durch kritische Bemerkungen über die Politisierung in der Zentralverwaltung unbeliebt gewordenen Fitzner kein Platz mehr. Verärgert trat er aus der SED, zu der sich die SPD mittlerweile mit der KPD vereinigt hatte, aus, ging nach West-Berlin und ließ sich als politischer Flüchtling registrieren.

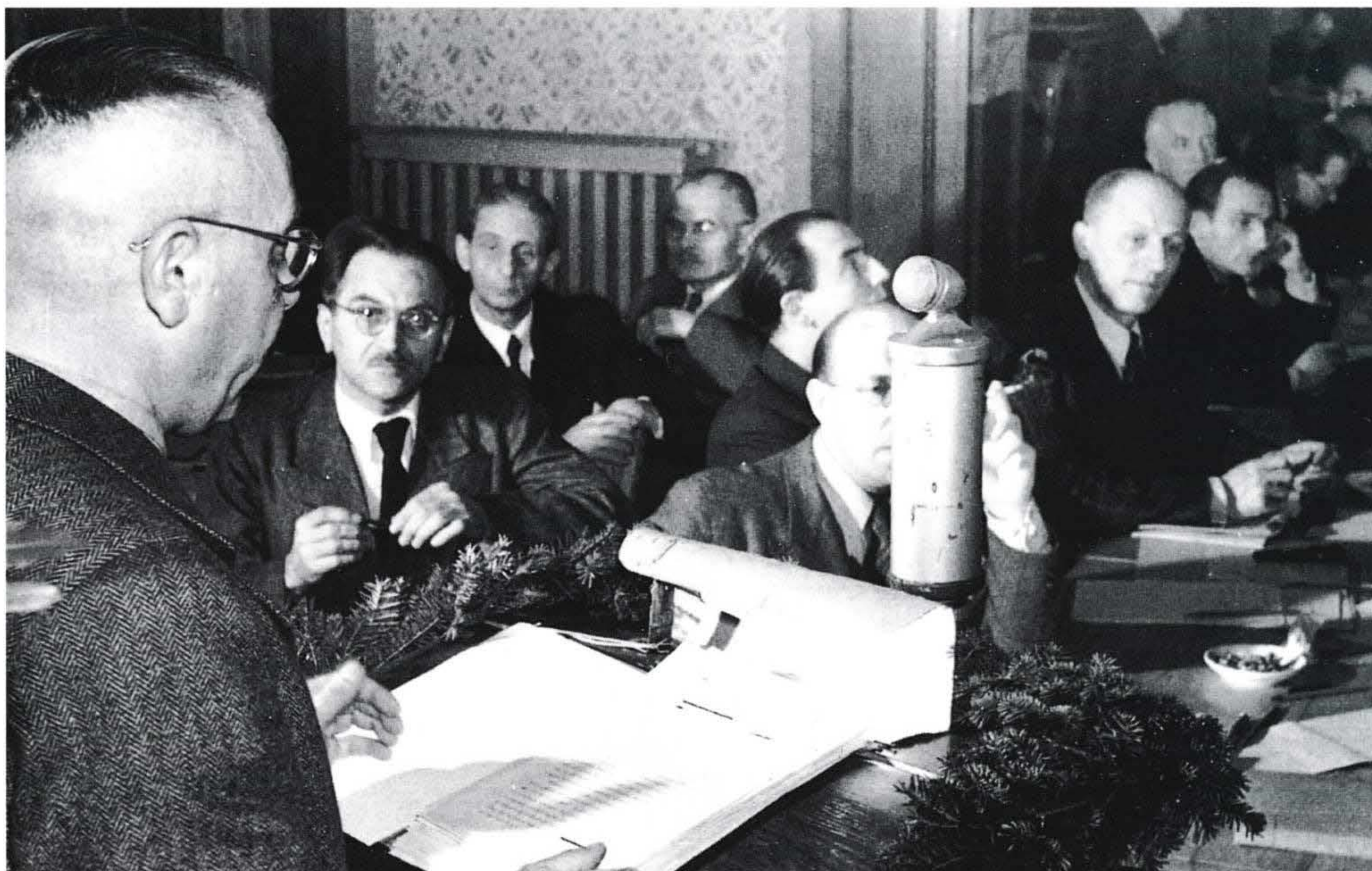
Leiter der neuen Hauptverwaltung Verkehr in der Deutschen Wirtschaftskommission wurde Prof. Dr.-Ing. Hans Reingruber (1888–1964), der frühere Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, der sich geweigert hatte, der NSDAP oder ähnlichen Organisationen beizutreten. Er zog sich in die Verkehrswissenschaft an der Technischen Hochschule Dresden zurück. Der Parteilose war dann auch, als am 7. Oktober 1949 die DDR gegründet wurde, deren erster Minister für Verkehr. 1953 zog sich der 65-Jährige abermals an die Hochschule nach Dresden zurück. Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn wurde Reingruber nie.



■ Die Generaldirektoren Wollweber (später Minister für Staatssicherheit) und Besener, daneben Fitzners Stellvertreter Kühne und Fitzner zur 3. Transportkonferenz 1948 (von rechts).

Foto: Historische Sammlung der DB/Ittenbach

Diese Funktion übernahm am 1. Januar 1946 Willi Besener (1894–1960?), ein Berliner Eisenbahner und Ingenieur, 1933 von der Reichsbahn aus politischen Gründen entlassen. Er hielt sich mit Hilfe eines Konstruktionsbüros über Wasser, bis er 1945 Vizepräsident der Reichsbahndirektion Berlin (bald auch Präsident) wurde. Am 1. Januar 1946 wurde Besener kommissarisch Generaldirektor. Er blieb nur rund ein Jahr und gelangte schnell zu der Einsicht, dass es unter der Führung der Sowjets nie etwas Richtiges mit dem Wiederaufbau der Reichsbahn werden könne. Von Georg Handke, einem Erzkommunisten, stellvertretender Vorsitzender der Deutschen Wirtschaftskommission, dem noch eine abwechs-



■ Besener spricht, und einer (mit Brille) hört aufmerksam zu: Erwin Kramer.

Foto: Historische Sammlung der DB/Ittenbach

lungsreiche Karriere bevorstehen sollte, erhielten Besener und Reingruber die Befehle, wie sie die Reichsbahn zu führen hatten. Besener widersetzte sich regelmäßig unsinnigen Anweisungen von Handke und der Transportkommandantur in Berlin-Karlshorst. Auf das Echo brauchte er nicht lange zu warten. Die Sowjetische Militäradministration in Deutschland machten ihn zum Sündenbock für die katastrophale finanzielle Lage bei der Reichsbahn und enthob ihn am 9. Januar 1949 des Amtes. Am 26. Januar 1949 wurde er fristlos entlassen. Besener lebte in Berlin-Grunewald (erfuhr dort von seinem Ausschluss aus der SED) und gab dem RIAS mehrere Interviews zum Zustand der Reichsbahn. Gegen sie führte er noch bis 1957 zahlreiche Prozesse, über deren Ausgang bisher wenig bekannt geworden ist.



■ Generaldirektor Kreikemeier (rechts) neben den Generaldirektoren Banaschak (Kraftverkehr und Straßenwesen) und Wollweber (Schifffahrt).

Entnommen: Der Verkehr 2/1950

Wieder musste ein Präsident der Reichsbahndirektion Berlin auf den Sessel des Generaldirektors: Willi Kreikemeyer (1894-1950?). Auch er war Eisenbahner, wenn auch kein studierter, aber Kommunist, der sich im spanischen Bürgerkrieg und in Frankreich seine Meriten verdient hatte. Als er 1946 nach Deutschland zurückkehrte, trug man ihm das Amt des Vizepräsidenten der Reichsbahndirektion Berlin an. Er rückte dreimal Besener nach, hatte jedoch als oberster Reichsbahn-Chef auch kein Glück. Die Parteikontrollkommission bestellte ihn während eines Ferienaufenthalts auf der Insel Usedom am 25. August 1950 nach Berlin, er wurde verhaftet und nicht mehr gesehen. Über seinen Tod in der Untersuchungshaftanstalt gibt es keinen Nachweis. Als Grund der Verhaftung wurde Agententätigkeit genannt, doch es scheint sich um ein Komplott Mielkes gehandelt zu haben, der Mitwisser seiner Emigration in Frankreich beseitigen ließ. Über Kreikemeyer wurde in der DDR nicht gesprochen oder geschrieben, so als habe es ihn nie gegeben.

Politisch oder fachlich?

Der vierte Generaldirektor nach 1945 war Erwin Kramer (1902–1979), wahrscheinlich der populärste. Auch er kam aus der Reichsbahndirektion Berlin, deren Vizepräsident er für kurze Zeit 1946 war, ehe man ihn in die maschinentechnische Abteilung der Zentralverwaltung holte. Wenn Nicholls über Kreikemeyer und Kramer resümiert, ihre Qualitäten lagen eher im Politischen als im Fachlichen (»In gewisser Weise war es unter diesen Umständen erstaunlich, daß die Eisenbahnen der Sowjetzone überhaupt funktionierten«), dann ist das, zumindest was Kramer betrifft, verächtlich. Richtig ist, dass Kramer wie sein Vorgänger Kommunist und Teilnehmer am spanischen Bürgerkrieg war, er jedoch hatte das Verkehrswesen und die Deutsche Reichsbahn einigermaßen im Griff, besaß Autorität und Weitsicht, wie er mancherlei Ideen förderte (Kohlenstaublokomotive, Gattungsbereinigung der Lokomotiven, Doppelstockwagen, Spurwechselradsätze, Generalverkehrspläne) und nicht nur stur Parteibeschlüsse umsetzte. Wäre er unfähig gewesen, wie der britische Professor meint, hätte er sich – auch unter DDR-Verhältnissen – nicht 20 Jahre als Generaldirektor gehalten.

Einer von Kramers in Moskau geborenen Söhnen, Hans Haupt, stellte nach 1980 eine Biografie zusammen, deren Inhalt allerdings nicht mit heute veröffentlichten Werken ver-

gleichbar ist, bei denen man oft durch die Schlüssellöcher guckt. Sie war neben der Zusammenstellung biografischer Daten nach Art eines Lebenslaufes die Sammlung der Meinungen von Zeitgenossen. Sie würdigen zum Beispiel die Anleitung, die Kramer im Reichsbahnausbesserungswerk Zwickau bei der Herstellung der Spurwechselradsätze der Bauart DR IV gab, sollten doch die Kesselwagen mit Öl und das Erz ohne Umladen bis in die DDR kommen. Für Dr.-Ing. Zeiler, Direktor des Zentrums für Material- und Energieökonomie in Kirchmöser, war Kramer »stets ein Vorbild mit Bezug auf Risiko in der Forschung und Entwicklung«. »Kohlenstaub«-Wendler, Hans, meinte, Kramer sei fachlich besonders weitsichtig und begabt gewesen. »Seine Schwäche war leider, dass er Schwätzern und Zuträgern Gehör schenkte.«

Der am 28. Februar 1902 in Schneidemühl (Pila) Geborene kam aus einer Eisenbahnerfamilie. Der Großvater, der Vater und seine drei Brüder waren Lokomotivführer. Nach der mittleren Reife begann Erwin im Reichsbahnausbesserungswerk das Schlosserhandwerk zu erlernen. Er holte auch das Abitur nach, studierte in Berlin Elektrotechnik und Maschinenbau und wurde 1929 Mitglied der KPD. Nach dem Examen arbeitete er als Bauführer bei der Reichsbahn, musste jedoch wegen eines drohenden Hochverratsprozesses 1932 in die Sowjetunion emigrieren. Dort arbeitete er am Zentralen Wissenschaftlichen Forschungsinstitut für Verkehrswesen unter anderem am Thema Rationalisierung der Rangierbahnhöfe, wurde aber auch militärisch ausgebildet.

1937 nahm Kramer als Offizier der Volksarmee am spanischen Bürgerkrieg teil, kehrte in die Sowjetunion zurück und meldete sich nach Kriegsende in der Voßstraße, in den Räumen, die vom Reichsverkehrsministerium und von der Deutschen Reichsbahn geblieben waren. Denn Walter Ulbricht hatte gesagt, Kramer solle bei der Eisenbahn tätig werden. Man wollte ihn aber nicht, sondern schickte ihn zur Reichsbahndirektion am Schöneberger Ufer. Die KPD hatte ein Auge auf ihn und sorgte dafür, dass er 1946 Vizepräsident wurde, als nach dem Weggang Beseners Capelle Präsident geworden war. Nach drei Monaten rückte er auf zum Direktor der maschinentechnischen Abteilung und war hier für den Lokomotivpark zuständig.

Kramer wurde am 18. Februar 1949 Stellvertreter des Generaldirektors Kreikemeyer und, als der nicht mehr wiederkam, Generaldirektor. Die Personalunion mit dem Minister für Verkehrswesen gab es damals noch nicht. Denn der war von 1949 an Reingruber. 1950 wurde aus dem Verkehrsministerium ein Ministerium für Eisenbahnwesen, in dem der vor-malige Vorsitzende der Industriegewerkschaft Eisenbahn Roman Chwalek (1898–1974) an die Spitze kam. Als man merkte, dass es an der Koordinierung mit den anderen Verkehrsträgern mangelte, wurde 1954 wieder das Ministerium für Verkehrswesen eingeführt, Chwalek unter dem Vorwurf, die Investitionsmittel für die Umrüstung der Kohlenstaublokomotiven vergeudet zu haben, zum Konsum-Genossenschaftsverband abgeschoben, deren Stellvertretender Präsident er bis 1968 blieb.

Kramer wurde nun auch Minister (diese Doppelfunktion blieb bis 1990), Mitglied des Zentralkomitees der SED und zog von seiner Wohnung in der Berliner Südostallee in ein Einfamilienhaus in Berlin-Altglienecke, Straße 181, Nummer 5, um. Seine engsten Mitarbeiter fürchteten jeden Morgen, wenn Kramer seine Ideen mitbrachte. Die hatte er meist beim Herumlaufen im Wohnzimmer ausgebrütet und auf einige Blatt Papier gekritzelt.



■ DDR-Staatspräsident Wilhelm Pieck empfing am 16. Mai 1952 mit Generaldirektor Erwin Kramer Eisenbahner des Reichsbahnausbesserungswerks Karl-Marx-Stadt, dem der Name Wilhelm Pieck verliehen worden war. Ganz links Kramers Stellvertreter Staimer.

Foto: ZB/Heilig

Schnell mussten die Fachleute wie Alfred Grevesmühl (der 1951 aus der Sowjetunion zurückgekehrt war, in West-Berlin wohnte, in der Bundesrepublik an Universitäten lehrte und im Osten bereits in den fünfziger Jahren durch einen braunen Mercedes auffiel) hergeholt werden. Eine Arbeitsgruppe entstand, in der der Minister kräftig mitmischte. Kramer war Erfinder und Inhaber allein oder mit Anderen von elf Patenten.

Da nehmt ihr mich raus!

Zu den Eisenbahnern kam er auch im kleinen Pulk, nur vom Persönlichen Referenten begleitet, der die Aufträge aufzuschreiben hatte. Kurt Schein, Leiter des Bahnhofs Pritzwalk, schilderte in der Broschüre »Wer singt das Lied der Eisenbahn?« einen solchen Besuch. 1955 war das neue Empfangsgebäude fertiggestellt worden. An einem Augusttag teilte jemand vom Reichsbahnamt Wittenberge dem Dienstvorsteher mit: Der Minister kommt! Er sollte mit dem Triebwagen auf der Rückfahrt vom Überseehafen Rostock gegen 19 Uhr ankommen: »Erwin Kramer wollte keine Vorreden, es ging ihm offensichtlich um schnelle Information, in erster Linie um Alltagsfragen, um die Probleme kleiner Leute. Wie und mit welchem Aufwand erreichen die Kollegen ihre Dienstsichten, da ja nicht alle am Ort ansässig waren? Als wir die Bahnhofshalle betraten, wurde mir etwas mulmig. Zum Festtag des Eisenbahners waren an einer Balustrade drei große Leinwandbildnisse angebracht

worden, Bilder des Präsidenten der Republik, des Ministerpräsidenten und des Verkehrsministers. Ungeschickterweise hatte man das Bildnis Erwin Kramers in die Mitte gesetzt, und was nun kommen musste, ahnte ich. Der Minister stutzte, blieb stehen: ›Soll ich das sein?‹ – ›Ich denke schon!‹, war meine verlegene Antwort. Erwin Kramer schüttelte den Kopf: ›Habt ihr den kein politisches Gefühl, mich da in die Mitte zu setzen!‹ Bei der Verabschiedung bedankte er sich und ging noch einmal einige Schritte auf die Empfangshalle zu. Dann kam der Hinweis, den er sich nicht verkneifen konnte: ›Und dort aus der Mitte nehmt ihr mich raus!‹»

Als Walter Ulbricht 1961 den Mauerbau plante, gehörte Kramer zu der Delegation, die Ende Juli 1961 in Moskau mit den sowjetischen Genossen besprach, wie die Grenze nach West-Berlin und der BRD am besten abgeriegelt werden könnte. Kramer war auch in die von Ulbricht handverlesene Gruppe (mit Mielke, Maron, Hoffmann) aufgenommen worden, die die Details ausarbeitete.⁴ Selbstverständlich wurde er auch

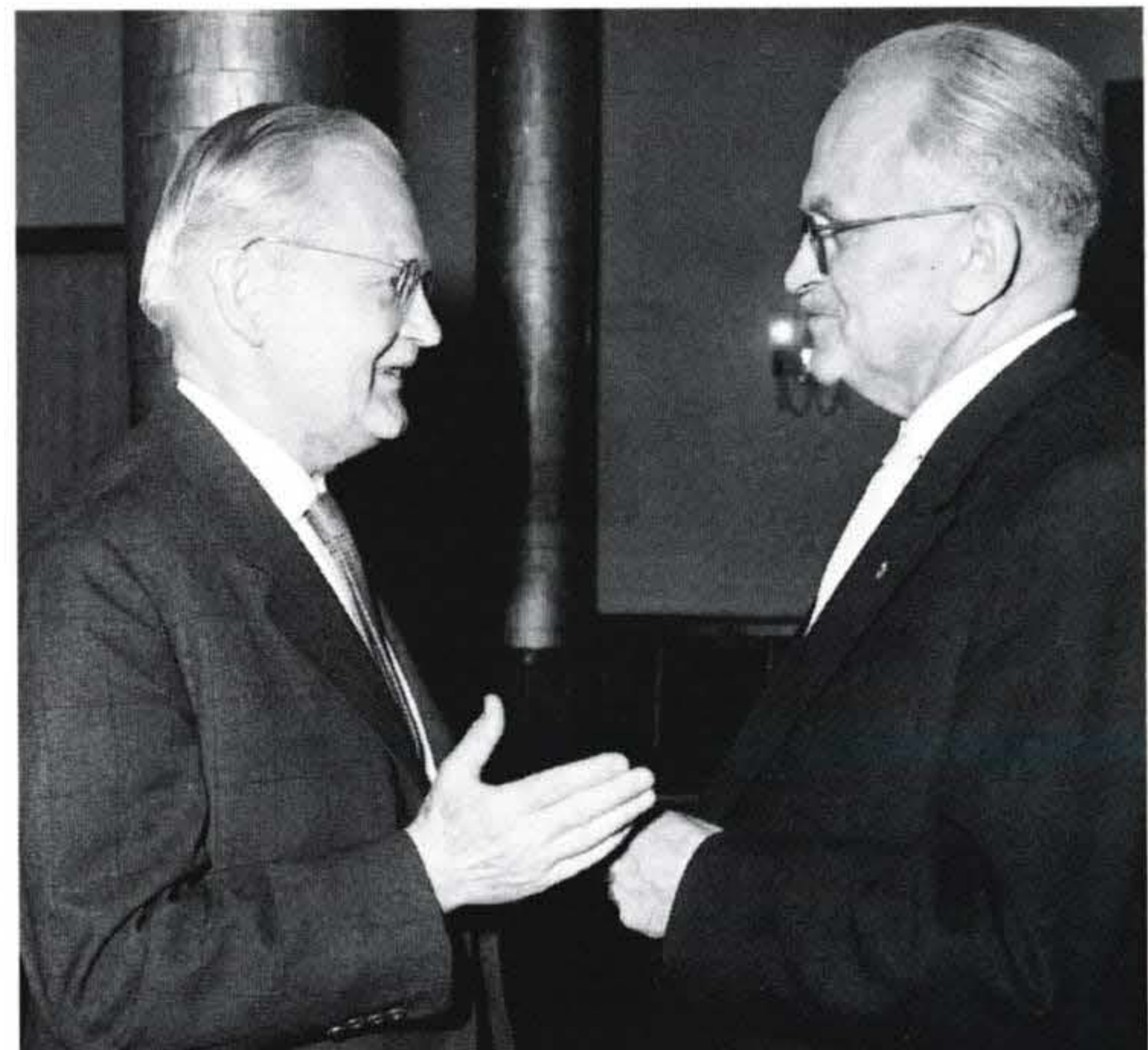


■ Die meisten kannten das Mitglied des Zentralkomitees der SED, ihren Minister Kramer, nur so (1967).

Foto: Migura

■ Kramer unterhält sich während einer Tagungspause in Dresden am 7. Juni 1961 mit dem ehemaligen Ersten Präsidenten der Deutschen Bundesbahn von 1952 bis 1957, Edmund Frohne.

Foto: ZB/Löwe



⁴ Erich Mielke, Minister für Staatssicherheit, Karl Maron, Minister des Innern, Karl-Heinz Hoffmann, Minister für Nationale Verteidigung



■ Sowjetischen Genossen zeigt Kramer im LOWA-Werk Görlitz seinen Stolz: die Doppelstockwagen.

Foto: Gummich



■ Der durch das Mikrophon verdeckte Präsident Stühr kurz vor seiner Versetzung in Frankfurt (Oder) Rbf (1969); Kramer spricht mit einer Aufsicht.

nach dem einschneidenden Ereignis Mitglied der Zentralen Einsatzleitung unter Erich Honecker. In dieser Eigenschaft reiste er Tag und Nacht zu den Baustellen an den Grenzen von Berlin und Thüringen, wo neue Strecken und Bahnhöfe aus dem Boden gestampft werden mussten und ließ sich von den technischen sowie kaderpolitischen Sicherheitsmaßnahmen (siehe 4. Kapitel) regelmäßig berichten.

Als er 68 Jahre alt war, bat der Abgeordnete die Volkskammer auf ihrer Sitzung am 14. Dezember 1970, ihn von der Funktion des Ministers (und was nicht gesagt wurde, als Generaldirektor) zu entbinden. Kramer begründete diesen Schritt mit seinem »angegriffenen Gesundheitszustand und seinem Alter«. Er setzte sich dennoch nicht zur Ruhe. Für ihn wurde in Berlin-Stralau ein Büro mit Mitarbeitern eingerichtet, in dem er das Buch »Die Entwicklung des Verkehrswesens in der DDR« [transpress Berlin 1977] erarbeitete und seine Gedanken zu verschiedenen Problemen der Deutschen Reichsbahn insbesondere in und um Berlin in Interview-Form äußerte. Am 10. November 1979 ist er, mitten in dieser Arbeit stehend, gestorben.

Das SED-Zentralkomitee hatte Kramer mit einer – vergleichsweise zu heutigen Abfindungen von Ministern kümmerlichen – Ehrenpension bedacht. Er war mit hohen Auszeichnungen geehrt worden, unter anderem 1967 mit der Ehrenspange zum Vaterländischen Verdienstorden, 1970 mit dem Karl-Marx-Orden und 1977 mit dem Stern der Völkerfreundschaft. Die



■ Eine Beisetzung mit militärischen Ehren: Kramers Auszeichnungen werden gezeigt.

Foto: ZBDR/Zimmer

slowakische Verkehrshochschule in Zilina verlieh ihm den Ehrendoktor. Er war der einzige DR-Generaldirektor, von dem nach dem Tod noch etwas blieb: das Buch sowie sein Name, mit dem sich die Ingenieurschule für Verkehrstechnik Dresden, ein Gedenklauf, das Bahnbetriebswerk Neustrelitz, ein Regiment der Eisenbahnbautruppen in Doberlug-Kirchhain und das Reichsbahnausbesserungswerk Potsdam schmückten. Und auch nur von ihm wurde etwas aus der Familie bekannt: Klaus, Erwin und Juri, die Söhne aus erster Ehe. Kramer hatte in zweiter Ehe seine Sekretärin geheiratet (was andere Mitarbeiter im Ministerium nachahmten, bis die Partei einschritt); aus dieser Ehe gingen zwei Kinder hervor.

Kramer war ein Mann Ulbrichts wie der einstige Jugendfunktionär Robert Menzel (1911–2000), der sich als Stellvertreter des Ministers bezeichnete, hauptsächlich aber und wie Kramer langjährig Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn war. Zwischen beiden bestand Einvernehmen, aber für die Partei war Kramer kein unbeschriebenes Blatt. 1943 war er in Kujbischew wegen eines nicht näher bekannten Vorkommnisses als Sprecher und Redakteur des Moskauer Rundfunks entlassen und von der KPD-Führung verwarnet worden. Die Partei schloss ihn aus, weil er 1943 auf dem Schwarzen Markt Lebensmittelkarten verkauft hatte. Wieder Genosse geworden, erhielt er 1949 von der Parteikontrollkommission eine »strenge Verwarnung«, nachdem er während des so genannten UGO-Putsches in den französischen Sektor gefahren war. Am Parteilehrjahr im Zentralkomitee durfte er nicht teilnehmen, sondern in der Parteigruppe des Ministeriums, was ihn verdross. Er blieb immer nur Mitglied des Zentralkomitees, Kandidat des Politbüros wurde er nicht.

Helmut Scholz – ein Talent?

Zeitig hatte die Partei- und Staatsführung Kramers Nachfolge geregelt. Glaubte sie. Hoffnungsvolles Talent war Helmut Scholz, der ehemalige Werkdirektor aus Meiningen (nach dem das Reichsbahnausbesserungswerk später auch benannt wurde). Als Sohn eines Arbeiters war er Schlosser, Lokomotivführer im Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt und wurde wegen seiner Initiative in der 500.000er-Bewegung⁵ 1951 als Verdienter Eisenbahner ausgezeichnet. In seinem Nachruf wird es später heißen: »Mit beispielloser Energie arbeitete er, der ehemalige Maschinenschlosser aus dem Raw Meiningen, an der ständigen Vervollkommnung seiner Persönlichkeit. Durch seinen Entwicklungsweg, der stark mit den operativen Hauptdienstzweigen der Deutschen Reichsbahn verflochten ist, bewies er die Entwicklungsmöglichkeiten eines Arbeiters in unserem Staat.«

Zu diesen Entwicklungsmöglichkeiten gehörte das zweijährige »Studium« am Industrieinstitut der Hochschule für Verkehrswesen (I.I. – Spötter sagten, dort sei die Bruchrechnung die höchste Mathematik gewesen), das er als Diplom-Ingenieurökonom des I.I. abschloss. Scholz wurde Erster Stellvertreter des Ministers bzw. Staatssekretär und Erster Stellvertreter des Generaldirektors. Kramer soll bei einer Zusammenkunft auf dem Ostbahnhof den Polit-Chef Menzel gefragt haben: »Wer hat Scholz in den Sattel gehoben?«

⁵ 500.000 km ohne Generalreparatur



■ Beratung mit Staatssekretär und 1. Stellvertreter des Generaldirektors Helmut Scholz (1962). Rechts (mit dem Scheitel) sitzt Betriebsleiter Wilhelm Semper. Der Raucher ohne Brille ist Brandt, Präsident der Reichsbahndirektion Greifswald.

Foto: Historische Sammlung der DB/Hein

Selbstverständlich die Partei! Doch der 42-jährige Scholz verunglückte am 18. März 1967 bei der Rückfahrt von Meiningen auf der Autobahn nahe Erfurt tödlich.

Das Zentralkomitee der SED und der Ministerrat mussten sich einen anderen Nachfolger für Kramer suchen. Die Genossen besahen sich Kramers Stellvertreter und erinnerten sich an Otto Arndt (1920–1992), der am 17. Juni 1953, dem Tag des »Volksaufstandes«, als Vizepräsident für den operativen Dienst der Reichsbahndirektion Halle nicht kapituliert hatte (Halle war ein Zentrum der Erhebung), sondern bei der Stange geblieben war.

Im Jahr 1936 bewarb er sich im Reichsbahnausbesserungswerk Halle für die Schlosserlehre, man nahm ihn aber nicht, so trat er seine Lehre bei einem Handwerker in seiner Heimatstadt Aschersleben an. Nach dem Militärdienst bei der Luftwaffe half er 1945 beim Aufräumen des Bahnhofs, wurde Eisenbahner und auch Mitglied der SPD. Bis zum Fahrdienstleiter durchlief er verschiedene Stationen des Betriebs- und Verkehrsdienstes und nebenher noch die A-Ausbildung zum nichttechnischen Inspektor. Nachdem er Dienstvorsteher der Bahnhöfe Frohse und Bernburg geworden sowie in der Zugleitung des Reichsbahnamtes Aschersleben tätig war, wurde er 1950 dessen Amtsvorstand. Im Jahr darauf versetzte man ihn zur Reichsbahndirektion Dresden als Vizepräsident. Dieses Amt hatte er auch von 1953 bis 1960 in Halle inne. Dazwischen studierte er zwei Jahre an der Parteihochschule »Karl Marx« und erhielt als Praktiker sowie dank seiner A-Ausbildung von der Ingenieurschule den Ingenieur zugesprochen.

Am 2. August 1961 berief man ihn für eine heikle Mission. Er wurde Präsident der Reichsbahndirektion Berlin. Die war für viele Reichsbahner ein Sprungbrett in höhere Führungspositionen, so auch für Arndt, der am 14. Februar 1964 zum Stellvertreter des Ministers für die operativen Dienstzweige und die Reichsbahnausbesserungswerke aufstieg sowie 1967 Stellvertreter des Generaldirektors für den Bereich Bau und Unterhaltung der Verkehrsanlagen wurde. 1969 straffte man die Organisation im Ministerium, wobei man Arndt am 1. September zum Stellvertreter des Ministers und 1. Stellvertreter des Generaldirektors (dem eigentlichen Eisenbahnchef) berief.⁶

Da Scholz 1967 tödlich verunglückt war, stand er 1970 beim Ausscheiden Kramers nicht mehr zur Verfügung. Weil sein Nachfolger Heino Weiprecht als Minister nicht geeignet erschien, fiel die Wahl auf Arndt, den Arbeitersohn und der Partei ergebenen Genossen seit 1945 (siehe auch Kapitel 6). Willi Stoph, Vorsitzender des Ministerrates, verabschiedete am 15. Dezember 1970 Erwin Kramer und führte den neu berufenen Minister Otto Arndt ein. Walter Ulbricht vereidigte ihn drei Tage später im Amtssitz des Staatsrates.



■ Otto Arndt, Präsident der Rbd Berlin, steht am 25. Juni 1962 zur Eröffnung der 50-Hz-Versuchsstrecke auf dem Bahnhof Hennigsdorf.

Foto: Historische Sammlung der DB/Hein

⁶ Die Bezeichnungen 1. Stellvertreter oder Erster Stellvertreter wechselten.



■ Als Stellvertreter des Ministers eröffnet Arndt die neue Strecke Laage – Scharstorf.

Foto: Vick



■ Otto Arndt auch einmal auf einem Güterboden (1984).

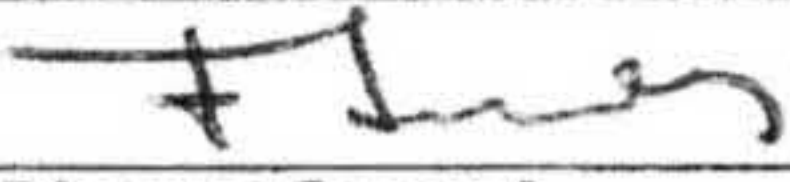
Foto: ZBDR/Zimmer

Manche atmeten auf: Gottlob, der Verkehrsminister wieder ein Eisenbahner! Das konnte auch ein Nachteil sein, denn Arndt war zu wenig der Staatsfunktionär, zu sehr dem Geschehen bei der Reichsbahn verbunden, was ihm bald den Spitznamen »Tonnen-Otto« einbrachte, weil er sich, angestachelt aus dem Zentralkomitee oder dem Ministerrat, um jede Tonne Wagenraum kümmerte, die irgendeinem Betrieb fehlte. Immer wieder sagten Eisenbahner, wenn sie auf die Disziplinlosigkeiten und zunehmenden Missstände verwiesen: »Das wäre unter Arndt nicht vorgekommen!« Sie dachten an seine Zeit als Vizepräsident in Halle. In Berlin kannten ihn die meisten als wenig umgänglich, eher als »kampfgeprobten Genossen«, hörten von ihm nur die vorgestanzten Reden. Er war der Typ des Rangiermeisters, alles Andere als intellektuell und ohne Visionen, die Potenz von einem hauptamtlichen Parteisekretär, der einmal Eisenbahner gewesen war. Man konnte sich nicht vorstellen, dass er eine Theateraufführung besuchte oder irgendeine Freizeitbeschäftigung pflegte. Andere aus seinem engsten Kreis wiederum meinten, das seien Vorurteile. So sei Arndt nicht gewesen.

Schroff und klagend

Als Minister konnte Otto Arndt den Staatsmann herauskehren, wenn er – das war so eingeteilt – alljährlich zum Staatsfeiertag in die Schweizer Botschaft ging. Vom 9. bis 11. Juli 1984 durfte er in den Westen reisen; Bundesverkehrsminister Werner Dollinger hatte ihn eingeladen. Auch wenn die DDR-Regierung bei ADN erklären ließ, die Reise nach Bonn, Frankfurt am Main und München sei erfolgreich gewesen, reagiert er auf Vorschläge und Wünsche des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn (Kohletransporte, TUI-Ferienexpress und Intercitys nach Berlin) schroff ablehnend, hinterließ aber einen Katalog mit Klagen über die Benachteiligung der Reichsbahn.

Nicht alles, was von Arndt kam (Sperrung des Kaliverkehrs im Werragebiet, Abtretung der S-Bahn an West-Berlin, Proteste und in der DDR Bevorzugung der Dieseltraktion u.ä.), war von ihm. Er predigte tauben Ohren, als er sich gegen den Unsinn auflehnte, die Flüchtlingszüge von Prag durch die DDR zu fahren. Aber den Beruf im Unfrieden mit der Partei

FREE PASSAGE CARD German Democratic Republic Airlines	Card No. 001
	Holder of FPC: Mr. Arndt
	Function: Minister
	Airline:
	Valid throughout the year: 1983
	 Director General
INTERFLUG	

- Alljährlich überreichte der Stellvertreter für zivile Luftfahrt und Generaldirektor der INTERFLUG, Generalleutnant Dr. Henkes, seinem Minister die Nummer 1 der Freiflugkarten.

zu beenden, dazu fehlte ihm der Mut. Er war seit 1975 Mitglied des SED-Zentralkomitees und konnte froh sein, wenn er von Hubert Egemann bzw. Dieter Wöstenfeld, dem Leiter der ZK-Abteilung Transport- und Nachrichtenwesen, nicht zu sehr in Trab gehalten wurde. Sein Gegenspieler war Günter Mittag, zwar auch mal ein Eisenbahner, aber ohne großes Verständnis für die heruntergewirtschaftete Reichsbahn.

Arndt trat am 13. November 1989 mit der Stoph-Regierung zurück. Nur die Leser der »Berliner Zeitung« erfuhren, dass er am 3. Februar 1992 starb. Zu der Zeit wurde kein DDR-Minister mit einem Nachruf bedacht. Auch ein ehemaliger Generaldirektor der DR nicht. Der Geschäftsführende Redakteur der DB/DR-Mitarbeiterzeitung »WIR/Fahrt frei«, Helmut P. P., lehnte es ab, wenigstens über eine Nachricht nachzudenken.

Arndts Nachfolger in der Modrow-Regierung, Verkehrsminister Heinrich Scholz, wurde am wenigsten bekannt. Er war auch nicht mehr zugleich Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, diese Personalunion wurde im November 1989 beendet. Scholz wurde am 11. Dezember 1933 in Finsterwalde geboren, schloss das Fernstudium an der Hochschule für Ökonomie »Bruno Leuschner« Berlin als Diplom-Wirtschaftler ab und arbeitete von 1961 bis 1973 in leitenden Positionen der INTERFLUG. Danach holte man ihn ins Ministerium für Verkehrswesen als Abteilungsleiter für Planung bzw. als Hauptabteilungsleiter für Ökonomie. Am 11. Februar 1980 wurde er vom Ministerrat als Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen für den Bereich Ökonomie bestätigt. 1986 folgte er Dr. Heinz Schmidt als Staatssekretär und wurde 1989 Minister. Er starb am 1. März 2003 in Berlin.

Die Stellvertreter des Ministers bzw. des Generaldirektors wechselten häufiger als Minister und Generaldirektor. Sie alle mit exakten Zeiten aufzuzählen, ist schier unmöglich. Nach dem Strukturplan von 1954 gehörten zum Minister die Stellvertreter für den operativen Dienst (Betrieb und Verkehr, Maschinenwirtschaft, Wagenwirtschaft), die Bahnanlagen (Anlagen, Sicherungs- und Fernmeldewesen, Reichsbahn-Bauunion, Abteilung Investitionen und die Materialversorgung) sowie ein weiterer für die Reichsbahnausbesserungswerke, die Abteilungen Arbeit, Berufsausbildung, Schulung, Bahnärztlicher Dienst, Technisches Zentralamt). Einer, der aus dem Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen kam, war Heinrich Lindemann, der nach 1960 als Generaldirektor der VVB Schienenfahrzeuge wurde. Daneben gab es die Generaldirektor für Schifffahrt⁷ sowie Kraftverkehr und Straßenwesen.

Sehr vollkommen funktionierte dieses Gebilde nicht, sodass dann die Generaldirektoren zu einem Stellvertreter des Ministers für die Bereiche Seeschifffahrt, Wasserstraßen, Kraftverkehr und Straßenwesen zusammengefasst wurden. Hinzu kamen noch die Stellvertreter des Ministers für den Bereich der Zivilen Luftfahrt sowie für den Bereich der internationalen wirtschaftlichen und wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit, und für die Deutsche Reichsbahn blieb noch, zumindest formal der zweite Stellvertreter des Ministers, zugleich Leiter der Politischen Verwaltung. Neu war der Stellvertreter des Ministers und 1. Stellvertreter des Generaldirektors. Diesem unterstanden die anderen Generaldirektoren (A) und (B) für Anlagen und den Eisenbahnbetrieb. Damit war der Ministers eigentlich von den

⁷ Damals mit nur zwei f geschrieben.

Aufgaben eines Generaldirektors weitgehend entlastet; der eigentliche Chef der Eisenbahner war der 1. Stellvertreter des Generaldirektors.

Dem Minister wurde ein Staatssekretär als Vertreter zur Seite gestellt. Neben Helmut Scholz und Fritz Szczepecki sind Heino Weiprecht (1912–1988) und Dr. Heinz Schmidt bekannt geworden. Weiprecht hinterließ nie den Eindruck des Arbeiterfunktionärs, sondern den eines gebildeten Mannes, vielleicht eines Gymnasiallehrers. Er war als mittelloser Arbeitersohn in Leipzig aufgewachsen, erhielt wegen seiner schulischen Leistungen einen Freiplatz am Gymnasium sogar den Förderpreis der sächsischen Landesregierung, eine Studienreise nach Italien.

1940 wurde Weiprecht Soldat, kehrte aber 1945 im Waffenrock der sowjetischen Armee zurück, wurde KPD-Mitglied. 1949 rief ihn die SED nach Sachsen, wo er Kraftverkehrsbetriebe und Speditionen zu volkseigenen Betrieben organisieren sollte. 1952 holte man ihn nach Berlin »in verantwortliche Funktionen des Verkehrswesens«, berief ihn 1953 zum Staatssekretär für Kraftverkehr und Straßenwesen.



■ Staatssekretär Heino Weiprecht beim Fahrdienstleiter in Riesa.

Ein überforderter Parteifunktionär

Der für die Eisenbahn zuständige Staatssekretär Fritz Szczepecki (1908–1987) war geradezu das idealtypische Muster eines überforderten Parteifunktionärs. Von Beruf Polstergehilfe, wurde er 1928 als Lokomotivheizer im Bahnbetriebswerk Berlin Görlitzer Bahnhof Mitglied der KPD, am 1. Januar 1946 Sekretär in der Bezirksleitung Berlin und dabei für die Reichsbahn zuständig. Im April 1947 begann er die Ausbildung zum Inspektor, wurde im März 1948 Amtsvorstand des Reichsbahnamtes Frankfurt (Oder), 1954 Leiter der Politischen Abteilung der Reichsbahndirektion Berlin und 1955 Staatssekretär. Weil Szczepecki den Aufgaben nicht gewachsen war und sich sein Gesundheitszustand verschlechterte, wurde er Leiter des Büros des Ministers (das war die Abteilung für militärische Aufgaben!) und bald darauf Leiter der Internationalen Abteilung. 1962 wurde er invalidisiert.

Heino Weiprecht, der Fachmann des Kraftverkehrs, erhielt 1967 die Doppelfunktion Staatssekretär und Erster Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn. Jetzt sah man ihn ab und zu unter Eisenbahnern, wo er aber nicht viel hermachte. 1980 schied er aus gesundheitlichen Gründen aus dem Ministerium, blieb aber bis zu seinem Tod am 18. Dezember 1988 in internationalen Gremien des Straßenverkehrs.

Sein Nachfolger wurde Dr.-Ing. Heinz Schmidt. Der 40-Jährige war ein Turm der nun folgenden Rochade. Er, der Vizepräsident für die operativen Dienstzweige der Reichsbahndirektion Erfurt, kam am 1. September 1969 nach Berlin (vorher war er von 1964 bis 1967 Leiter der Verwaltung Maschinenwirtschaft der Reichsbahndirektion Dresden gewesen); dafür musste der Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn (B), Herbert Marktscheffel, seine Stelle in Erfurt einnehmen. Ihm warf man zusammen mit dem

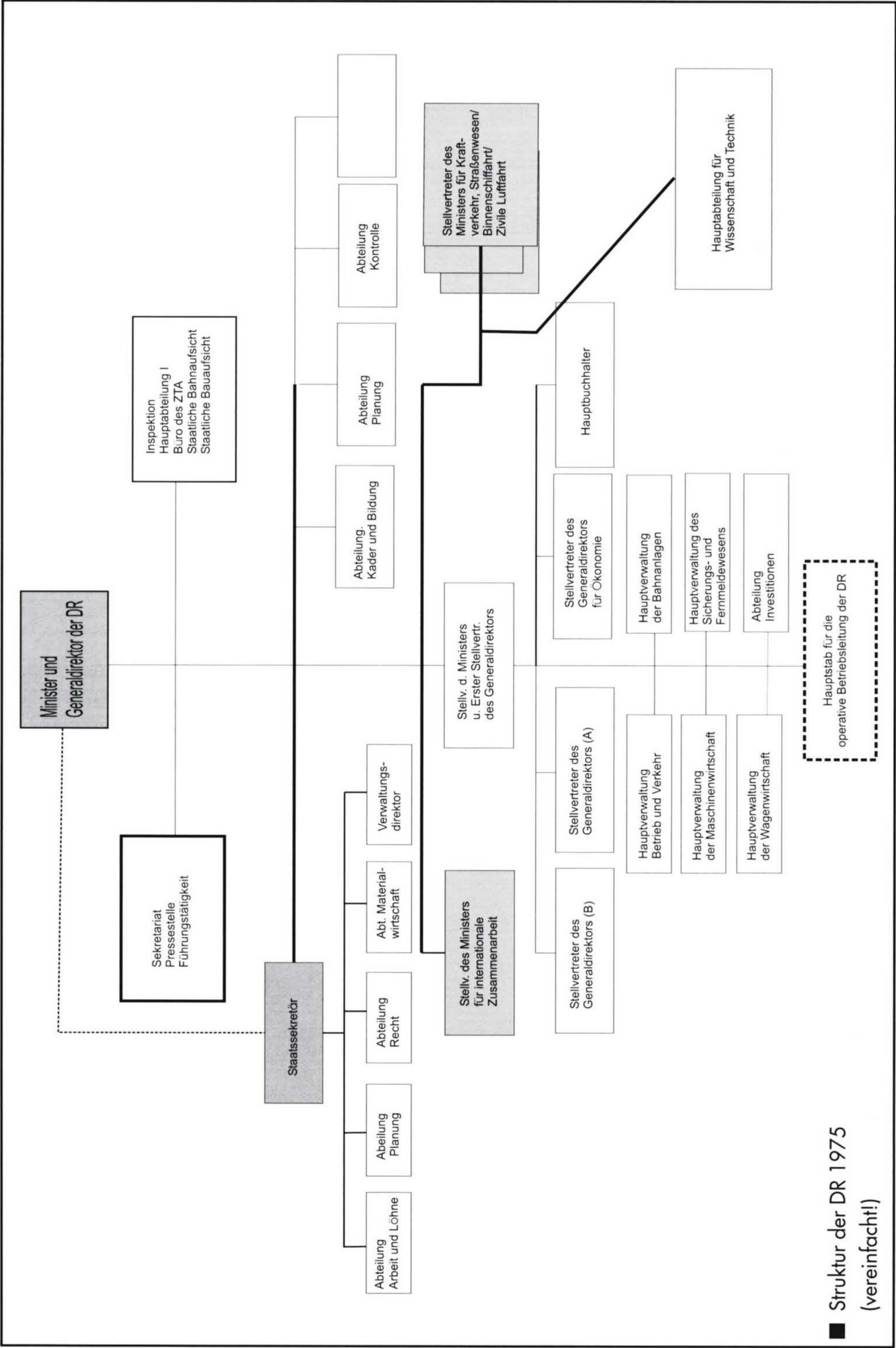
- Zur Urnenbeisetzung Heino Weiprechts am 18. Januar 1989 sind erschienen: Wöstenfeld (Leiter der Abteilung Transport- und Nachrichtenwesen im ZK), Schmidt (Stellvertreter des Ministers), Scholz (Staatssekretär) und Gerber (Stellvertreter des Ministers; von rechts).





■ Wie sich der Rangierbahnhof Magdeburg-Rothensee auf den Winter vorbereitet hat, inspiziert der 1. Stellvertreter des Generaldirektors, Dr. Heinz Schmidt.

Präsidenten Stühr und dem Vizepräsidenten Fleischer von der Reichsbahndirektion Berlin vor, im schweren, bis Ostern anhaltenden Winter versagt zu haben. Schmidts Kollege als Stellvertreter des Generaldirektors (A) war Dieter Weiß. Das 1931 geborene Arbeiterkind erlernte den Maurerberuf und studierte ab 1948 an der Ingenieurschule Erfurt Eisenbahnbau und nach drei Jahren Einsatz als Bauleiter an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden. Dort wurde er 1958 Verwaltungsleiter Bahnanlagen der Reichsbahndirektion Dresden, 1962 Direktor der Reichsbahn-Bauunion, 1965 Präsident der Reichsbahnbaudirektion und 1969 Stellvertreter des Generaldirektors (A). Seine Vorgänger waren Kurt Leiser bzw. Kurt Sobotta (1928 – 2005). Löscher löste Weiß ab, als man ihn am 1. November 1981 zum Leiter der Hauptabteilung Fährverkehr berief. Er hatte sich um den Fährbahnhof Mukran zu kümmern. Nach der Wende wird er als Technischer Geschäftsführer zur Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit wechseln, wo er 1998 in den Ruhestand geht.





- Bei der offiziellen Übergabe des umgebauten Streckenabschnitts Blönsdorf – Zahna am 4. Juni 1993 ist der ehemalige Stellvertreter des Generaldirektors Dieter Weiß (2. von links) einer der Geschäftsführer der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit.

Löscher war der Oberbau-Fachmann aus dem Vogtland und schließlich 1970 Präsident der Reichsbahndirektion Dresden. 1980 stieg er zum Stellvertreter des Generaldirektors für die Vorhaltung von Transportmitteln auf, wechselte am 1. November 1981 zu dem für die Vorhaltung von Eisenbahnanlagen und wurde 1983 dringend als Präsident der Reichsbahndirektion Berlin benötigt. Der Nachfolger: Alfred Schultz, bisher Präsident der Reichsbahndirektion Magdeburg.

Dr. Heinz Schmidt aber wurde 1970 Stellvertreter des Ministers und 1. Stellvertreter des Generaldirektors, weil Arndt Minister geworden war. Während seines einjährigen Studiums an der Parteihochschule der KPdSU in Moskau bis zum 15. August 1976 nahm Günther Knobloch Schmidts Stelle ein. Nach Weiprechts Ausscheiden beschloss das Sekretariat des SED-Zentralkomitees am 11. Februar 1980, Heinz Schmidt vom Stellvertreter des Ministers zu entbinden und ihn als Staatssekretär und 1. Stellvertreter des Generaldirektors zu bestätigen. Bei dieser Gelegenheit wurden, auf die Doppelfunktion zugeschnitten, die Aufgaben des Staatssekretärs neu definiert. Er

- vertrat den Minister in allen Einzel- und Tagesaufgaben bei dessen Abwesenheit
- leitete das Ministerium bei längerer Abwesenheit des Ministers
- leitete den operativen Transportprozess des Verkehrswesens
- leitete den Operativstab des Zentralen Transportausschusses

- leitete das Zusammenwirken der Stellvertreter des Ministers bei der Vorbereitung von Grundsatzentscheidungen des Ministers
- leitete Sonderaufgaben und
- leitete den Arbeitsstab des Zentralen Operativstabes.

Eine Aufgabenfülle für einen Herkules. Trotzdem wirkte Schmidt nie hektisch oder überanstrengt, eher fröhlich. Ihn bezeichnete man als einen »feinen Mann«, der zwar ein gepflegtes Sächsisch sprach, aber mehr durch seine Ruhe und fachliche Überlegenheit auffiel. Den Weg von der Wohnung am Leninplatz zum Ministerium in der Voßstraße oder in der Französischen Straße legte er jeden Morgen zu Fuß zurück. Eine schwere Krankheit überstand er scheinbar ohne Nachwirkungen, tatsächlich musste aber seine Nachfolge geregelt werden.

Da trat Herbert Keddi auf die Bühne. Schmidt wurde am 20. Dezember 1988 Regierungsbeauftragter für Sonderbauvorhaben und dementsprechend nach der Wende »abgewickelt«. Er war sich nicht zu schade, in der Kaufhalle seines Wohngebiets die Pfandflaschen anzunehmen.

Gerüchte und offene Geheimnisse

Herbert Keddi, Abteilungsleiter Parteiorgane in der Politischen Verwaltung, hatten die Genossen am 18. Januar 1986 zum 1. Sekretär der Kreisleitung Zentrale Organe des Verkehrswesens gewählt. Es war ein offenes Geheimnis, dass er der künftige Generaldirektor werden und alles anders, besser machen würde als bisher Otto Arndt. So ließ es jedenfalls



■ Herbert Keddi (rechts) besucht am 1. Januar 2000 den Bahnhofs-dispatcher vom Rangierbahnhof Frankfurt (Oder).

Keddi durchblicken. Gerüchten zufolge sollte Dr. Konrad Mecke (Präsident der Reichsbahndirektion Halle) Minister werden.

Keddi wurde am 20. Dezember 1988 erst einmal Stellvertreter des Ministers und 1. Stellvertreter des Generaldirektors. Sogleich setzte er seinen lang gehegten Wunsch um, das Ministeramt und das des Generaldirektors zu trennen.

Nach der Wende erließ Arndts Nachfolger im Amt des Verkehrsministers, Heinrich Scholz, am 28. Dezember 1989 die von Keddi entworfene »Vorläufige Organisationsanweisung zur Leitung der Deutschen Reichsbahn«. Danach war der Generaldirektor ein Stellvertreter des Ministers. In einer chaotischen Übergangsphase – verschärft durch die Ratschläge der Berater aus der Bundesrepublik, jetzt alles anders zu machen und vor allem das Personal auszuwechseln – hatte Keddi vieles anzupacken.

Nach der Wahl der CDU-Regierung kamen die de Maizière-Regierung und der neue Verkehrsminister Horst Görtner. Der beging die Ungeschicklichkeit, seinen bisherigen Chef Hans Klemm zum Generaldirektor zu berufen. Der ehemalige Leiter der Hauptverwaltung des Sicherungs- und Fernmeldewesen sowie Prozessautomatisierungstechnik musste nun die Struktur der Deutschen Reichsbahn der Deutschen Bundesbahn anpassen und die Abwicklung der durch den Verkehrsrückgang überzähligen Eisenbahner vorbereiten. Ohne viel Aufhebens wurde Klemm Ende August 1991 vom Bundesverkehrsministerium nach Hause geschickt. Die »Bild«-Zeitung schrieb über Stasi-Vorwürfe.

Keddi soll noch in verschiedenen Baubetrieben tätig gewesen sein und ist im Jahr 2000 gestorben; Klemm war Berater der Firma SEL/Alcatel.



■ Letzter Generaldirektor der Reichsbahn (vor Dürr): Hans Klemm 1991 im Verwaltungsrat (2. v. l.).

Um ihn die »West-Importe« Münchswander, Klippel und Lenke.

Foto: Hein



■ Günther Knobloch als Stellvertreter des Generaldirektors.

Foto:
Historische Sammlung
der DB/Zimmer

Zehn Jahre zurück zu dem Beschluss des Sekretariats des SED-Zentralkomitees vom 11. Februar 1980: Er entband Günther Knobloch als Stellvertreter des Generaldirektors für Eisenbahnbetrieb und Vorhaltung von Transportmitteln und bestätigte ihn eine Stufe höher als Stellvertreter des Ministers und 1. Stellvertreter des Generaldirektors.

Knobloch («Knobi») war auch einer der Eisenbahner, der die Deutsche Reichsbahn in all ihren Nuancen kennengelernt hatte. Er begann 1948 auf dem Bahnhof Ebersbach (Sachs) die Ausbildung zum nichttechnischen A-Dienst, wurde auf dem Bahnhof Bautzen Dienstvorsteher-Vertreter und bis 1952 Gruppenleiter Kader bei den Reichsbahnämtern Bautzen und Riesa sowie für kurze Zeit Dezernent und Abteilungsleiter Kader in den Reichsbahndirektionen Cottbus und Halle. Nach Gastspielen als Amtsvorstand und Vizepräsident beim Reichsbahnamt Cottbus bzw. bei der Reichsbahndirektion Cottbus berief man den Dreißigjährigen (!) 1956 zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Dresden. Nach sieben Jahren dieser Tätigkeit absolvierte Knobloch am Industrieinstitut der Hochschule für Verkehrswesen ein Kurzstudium, wurde 1965 Betriebsleiter der Deutschen Reichsbahn, 1966 Leiter der Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes, studierte 1973/1974 an der SED-Parteihochschule »Karl Marx«, ehe er zum Stellvertreter des Generaldirektors (B) berufen und Dr. Edgar Meier ablöste, der eine Berufung als Rektor an der Hochschule für Verkehrswesen erhielt.

War Günther Knobloch der Apparatschik der Partei? Nein, er kannte »den Laden«, ihm machte niemand etwas vor. Wer ihn unter Eisenbahnern oder vor Führungskräften erlebt

hat, nahm an einer Lehrstunde teil. Knobloch ließ sich von den Umständen nicht beirren, sondern verlangte konsequent Ehrlichkeit und Disziplin. Wenn er die Lage bei der Deutschen Reichsbahn schilderte, redete er nicht herum, sondern führte die Zustände drastisch vor, dass man meinte, er werde wegen Staatsverleumdung sogleich festgenommen.

Sein Arbeitspensum war enorm. Für Mitarbeiter der »Fahrt frei« stand er, zwischen Aktenbergen sitzend, 5.30 Uhr zur Verfügung. Die von ihm angebotene Tasse Kaffee konnte man nicht mehr austrinken, da war er bereits beim nächsten Problem. In den Protokollen der Dienstberatung beim Minister findet sich ständig ein Name für »Verantwortlich«: Knobloch. Er hatte ja dort als »Erster« auch die Vorlagen der anderen Stellvertreter des Generaldirektors zu vertreten und den Kopf hinzuhalten.

Die Arbeitsüberlastung blieb auch Anderen nicht verborgen. Am 20. Dezember 1988 wurde Knobloch invalidisiert (und noch mit der Ausarbeitung einer neuen Leitungsstruktur betraut). Dr. Heinz Schmidt wurde wieder 1. Stellvertreter des Generaldirektors, zweiter Staatssekretär die wurde der spätere Verkehrsminister Heinrich Scholz.

Selbstfahrer Semper

Zurück in das Jahr 1952. Da hatte die Deutsche Reichsbahn neben einem Verkehrsleiter einen Betriebsleiter: Wilhelm Semper (1908–2002). Richtig wäre seine Bezeichnung Leiter des Betriebsdienstes gewesen. Damals war Semper der einzige Akademiker unter den Führungskräften im operativen Bereich, und als einziger Selbstfahrer brauchte er nicht die Fahrbereitschaft des Ministeriums, sondern erschien mit dem »P 70« regelmäßig an den Brennpunkten, wie Hafenbahn Rostock, Wismut-Bergbau Aue-Schwarzenberg oder in Schwarze Pumpe. Am 24. August 1965 wurde der einstige Amtsvorstand des Reichsbahnamtes Döbeln als Betriebsleiter verabschiedet, um weiter als Leiter der Baubetriebsleitung zu wirken. Am 16. September 2002 ist er einsam und verbittert über die »Strafrente« wegen »Staatsnähe« in Lehnitz gestorben.

Nachfolger Sempers wurde Günther Knobloch. Ihm folgten 1966 Prickler und danach Heinz Krüger, der 1971 Chef des neu gebildeten Hauptstabes für die operative Betriebsleitung wurde und den Titel »Betriebsleiter« noch ein paar Jahre weiterführte.

1988 glaubte man, mit zusätzlichen Stellen die alltäglichen und grundsätzlichen Probleme in den Griff zu bekommen. So auch mit der Aufstockung der Stellvertreter der Generaldirektoren. Folgende hatte die Deutsche Reichsbahn 1988/1989:

- Herbert Keddi, 1. Stellvertreter des Generaldirektors Stellvertreter für den ausgeschiedenen Dr. Heinz Schmidt, Ihm unterstanden die anderen Stellvertreter.
- Hanns Mauthner für den Bereich des Ökonomischen seit 1. Januar 1987 für den seit 1971 amtierenden Erhard Grahl. Der wurde Stellvertreter des Ministers für den ökonomischen Bereich, weil Heinrich Scholz zum Staatssekretär aufgerückt war.
- Reiner Enders (bisher Leiter der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft) für Kontrolle und Koordinierung
- Alfred Schultz, für die Vorhaltung der Bahnanlagen, für den zur Reichsbahndirektion Berlin als Präsident gewechselten Werner Löscher



■ Die Präsidenten gratulieren Erwin Kramer zum Nationalpreis (1959). Von links nach rechts: Jurk (Cottbus), Stephan (Berlin), Brandt (Greifswald), Buhlke (Schwerin), Bürger (Dresden), Knobloch (Hauptverwaltungsleiter), Hetz (Halle) und Arndt.

Foto: ZBDR

- Helmut Maeding, Stellvertreter für die operativen Dienstzweige. Er war von der Reichsbahndirektion Schwerin (dort Vizepräsident) gekommen, hatte 1983/1984 ein Jahr die SED-Parteihochschule besucht, währenddessen ihn Dieter Neumann vertrat. Maeding war sicherlich eine schwache Führungspersönlichkeit, dem man für das Chaos auf dem Fährbahnhof Mukran und die schlechte Auslastung der Fährschiffe verantwortlich machte. Er wurde am 1. Juni 1988 abberufen und anschließend Leiter des Abnahmeamtes. Für ihn holte man vertretungsweise Dr.-Ing. Werner Wirth, den Leiter des Instituts für Eisenbahnwesen (ehemals Mitarbeiter der Abteilung Technik der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft, Abteilungsleiter Technik, Promotion, Zentralinstitut für Verkehrswesen). Das war auch keine Lösung, deshalb zog Arndt die Notbremse. Die Bereiche Stellvertreter für die operativen Dienstzweige sowie der für Kontrolle und Koordinierung wurden vereinigt zum
- Stellvertreter für Transport und Vorhaltung der Fahrzeuge. Ihm wurde auch der bisher dem Generaldirektor unterstellte Chef des Hauptstabes für die operative Betriebsleitung (zuletzt Heinz Krüger) zugeordnet. Enders war nun Stellvertreter für diesen Bereich. Wirth erhielt 1990 von Klemm den Auftrag, den Bereich Wissenschaft und Technik mit der Deutschen Bundesbahn zusammenzuschließen und ging mit 55 Jahren in den Vorruhestand. Reiner Enders wurde unter Keddi noch Ressortleiter Technische Dienste, musste aber wegen der »Staatsnähe« ausscheiden. Er versuchte noch, mit dem ehemaligen Leiter der Hauptabteilung Transportpolizei, Generalmajor Zeuner, als Berater auf die Beine zu kommen und soll schließlich auf einem Baumarkt Lagerarbeiten verrichtet haben.



■ Helmut Maeding spricht vor Eisenbahnern einer Dienststelle des Reichsbahndirektionsbezirkes Schwerin. Ganz links: Präsident Renate Fölsch

Foto: Vick

Richten wir unseren Blick, ohne vollständig sein zu können, auf die nächst untere Ebene, die der Präsidenten der Reichsbahndirektion:

Berlin

Die ersten Präsidenten hießen Mangold (vom 17. Mai 1945 an), Fröhlich (vom Juli 1945 an, ging zur Hauptverwaltung Verkehr), Besener (vom November 1945 an), der spätere Generaldirektor. Am 1. Januar 1946 wurde es der Bauingenieur Gerhard Capelle, seit 1933 war er Fahrplan-Dezernent und seit 1945 Vizepräsident. Als ehemaliges NSDAP-Mitglied wurde er am 4. Februar 1947 fristlos entlassen.

Kreikemeyer trat an, abgelöst im März 1949 vom Gewerkschaftsfunktionär und Vizepräsidenten der Reichsbahndirektion Schwerin Franz Schmidtke.⁸ Im Juli 1950 kam der Gewerkschaftsfunktionär Max Barth aus Dresden, der aber am 22. Juni 1953 beurlaubt wurde, weil er sich erlaubt hatte, nach tagelangem Einsatz (17. Juni 1953!) für ein paar Stunden nicht im Rbd-Gebäude anwesend zu sein. Ihn ersetzte der Bauingenieur und Vizepräsident Kurt Freitag, der zum Jahreswechsel Leiter der Hauptverwaltung der Bahn-

⁸ Mit Rücksicht auf die Betriebsrechte in West-Berlin wurden in Berlin als Präsidenten zunächst Gewerkschafts- und nicht KPD-Funktionäre bevorzugt.



■ Betriebsleiter Wilhelm Semper (Mitte) unter Vertretern der Schwedischen Staatsbahnen vor der Jungfernfahrt des »Sassnitz-Express« am 13. März 1955.

Foto: Historische Sammlung der DB/Stephan

anlagen wurde. Kurt Decker wurde wegen eines Verkehrsdelikts mit tödlichem Ausgang am 25. Februar 1958 fristlos entlassen.

Zum Notnagel (und nicht als Präsident bestätigt) wurde Vizepräsident Walter Grohs, bis der gerade nach Berlin geholte ehemalige Amtsvorstand von Aschersleben Heinz Gebhardt (1913–1988), der eigentlich Grohs ablösen sollte, für das Präsidenten-Amt eingewiesen war. Dann wurde Grohs wieder Vizepräsident. Ihm traute man den Präsidenten in dem brennenden Direktionsbezirk Berlin nicht zu. Vermutlich mit Bedacht holte Kramer rechtzeitig vor den »Sicherheitsmaßnahmen zum 13. August 1961« Otto Arndt, bisher Vizepräsident der Reichsbahndirektion Halle, nach Berlin. Gebhardt schickte man nach Cottbus, wo Jurk zu ersetzen war.

Als 1964 Arndt zum Stellvertreter des Ministers aufrückte, wurde der Leiter der Politischen Abteilung bei der Reichsbahndirektion Erfurt Günter Stuhr (ein Freund des obersten Politchefs Robert Menzel) geholt, der dann im Winterkampf 1969/1970 versagte, sodass man im März 1970 den 1964 nach Greifswald geschickten Präsidenten Walter Grohs im Urlaub in Zakopane telegrafierte, er solle sofort nach Berlin kommen.

Zehn Jahre darauf, im Sommer 1980 ging er an die DDR-Botschaft in Warschau (Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung), wo er sich 1982 eine Lungenentzündung holte, an der er starb. In Berlin rückte 1980 Vizepräsident Jürgen Glaser zum Präsidenten auf. Unter ihm

- Walter Grohs stattet einer S-Bahn-Aufsicht in Berlin einen Besuch ab.



wurden die Zustände im Reichsbahndirektionsbezirk noch unzuträglicher als sie es vorher waren. Zum Beispiel wurde Kontrolleur, wer als Leiter einer Dienststelle versagt hatte. Die Folge: Achtungsverlust der Leiter, Disziplinlosigkeit der Beschäftigten und ein allgemeiner Fatalismus. Jemand musste zum Aufräumen kommen. Werner Löscher, zunächst Stellvertre-



- Minister Arndt bei den beiden Fahrdienstleitern in Seddin. Links Berlins Präsident Glaser, in der Mitte der Leiter des Bahnhofs, Böhlke. Foto: ZBDR/Hein



- 30. September 1984, Bahnhof Berlin-Lichtenberg: Der erste mit elektrischer Lokomotive bespannte Zug ist angekommen. Es spricht Otto Arndt (rechts). Neben ihm in Uniform der Leiter des Bahnhofs, Krakau. Die nächsten Uniformierten (v. r. n. l.): Präsident Werner Löscher (Berlin), Horst Thomas (Rbbd), Günter Grohmann, Leiter der Politischen Verwaltung, Dr. Konrad Mecke (Hauptinspektion Arbeits- und Produktionssicherheit), Günther Knobloch (Stellvertreter des Ministers und des Generaldirektors). Mit gefalteten Händen: Hubert Egemann (Zentralkomitee der SED).

Foto: Historische Sammlung der DB/Zimmer

ter des Generaldirektors für Eisenbahnbetrieb und Vorhaltung von Transportmitteln, dann für die Vorhaltung der Anlagen, löste Glaser am 1. Juni 1983 ab, holte sich Leiter großer Bahnhöfe aus anderen Direktionsbezirken, um Ordnung zu schaffen und wurde wegen der »Staatsnähe« am 1. Juni 1990 in den Ruhestand geschickt. Nachfolger wurde am 16. Juli der Vizepräsident Bahnanlagen, Maschinenbau-Ingenieur Bernd-Volker Günter, Leiter der Verwaltung Bahnanlagen, der sich bald eine lukrativere Tätigkeit in der Bauwirtschaft suchte.

Christian Siegert, Leiter der DB-Verwaltungsstelle in West-Berlin, wurde am 11. Januar 1991 zum Präsidenten berufen. Ihm folgte bald Walter Remmert, bisher Präsident der Bundesbahndirektion Hannover, der wegen der Auflösung der Reichsbahndirektion 1994 als Geschäftsführer zur Gesellschaft Verkehrsbauvorhaben im zentralen Bereich wechselte.

Cottbus

Dunkel ist die Folge der Präsidenten in diesem Reichsbahndirektionsbezirk. 1945 soll ein Schirmer an der Spitze der neu gebildeten Direktion gestanden haben. Ehe der Mecklenburger Christian Jurk kam, soll Paul Gruber, bisher Amtsvorstand in Berlin und in Leipzig, Präsident gewesen sein. Jurk wiederum war mindestens seit 1955 in Cottbus. Vom 14. Mai 1960 an bereitete er sich auf die neue Tätigkeit als Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung der DDR-Botschaft in Prag vor. Er kam 1964 zurück, aber nicht nach Cottbus, sondern als gewöhnlicher Mitarbeiter im Verkehrsmuseum Dresden! Gestorben ist er Anfang 1976, worauf aber keine Traueranzeige und kein Nachruf in der »Fahrt frei« aufmerksam mach-



■ Rudolf Hoff spricht am 29. Mai 1981 in Elsterwerda. Der Abschnitt nach Dresden kann elektrisch befahren werden.

Foto: Historische Sammlung der DB/Dümde

ten, lediglich eine kleine Danksagung seiner Witwe. Das ist merkwürdig, so merkwürdig, wie ihn keiner der ehemaligen Eisenbahner 2004 mehr kennt.

Nach Jurk kam Heinz Gebhardt 1961 aus Berlin bzw. vom Studium am Industrieinstitut. Zwischendurch amtierte Joachim Buhlke, der Vizepräsident für den operativen Dienst. Am 15. November 1965 trat Rudolf Hoff, ehemals Verwaltungsleiter Wagenwirtschaft der Reichsbahndirektion Schwerin, in dem so genannten Kohlenbezirk an und blieb bis zum Ruhestand 1983. Nun wurde Dr.-Ing. Friedrich Schumann, der bisherige Werkdirektor des Reichsbahnausbesserungswerks »Hermann Matern« Cottbus, berufen. Infolge Auflösung der Reichsbahndirektion Cottbus (zugeteilt den Direktionsbezirken Berlin und Dresden) 1991 konnte Schumann in den Vorruhestand gehen.

Dresden



■ Max Barth war Präsident in Dresden und in Berlin.

Der erste Präsident der Nachkriegszeit, der am 9. Mai 1945 antrat, war Dr. jur. Hans Reinige. Ihm folgte bereits am 23. August des Jahres Max Barth (1894–1976), ein Gewerkschafter und KPD-Genosse, der 1950 nach Berlin geholt wurde, sodass für ein knappes Jahr Hans Uhle aushalf. Der musste 1951 in Halle den abgesetzten Oelkers ablösen. In Dresden trat am 21. April 1951 Willi Gottschalk die Präsidentenstelle an. Wegen Krankheit schied er am 8. März 1956 aus (er starb am 9. März 1958), und als Ersatz kam der 30-Jährige Nachwuchskader Günther Knobloch, mit dem endlich einmal ein Präsident sieben Jahre blieb. Im September 1963 begann er das Zweijahresstudium am Industrie-Institut der Hochschule für Verkehrswesen.⁹

Präsident wurde am 1. Juni 1963 Edgar Meier. Er kam von der Hochschule für Verkehrswesen und kehrte 1966 zu ihr zurück, sodass Karl-Heinz Bürger (1923–1976) aus Schwerin geholt wurde. Dort und vorher in Halle war er ebenfalls Präsident, wurde nach seiner Dresdner Zeit Leiter der Hauptverwaltung Betrieb und Verkehr.

⁹ Die Industrie-Institute waren für bewährte Genossen gedacht, denen man das übliche Studium nicht zumuten konnte oder wollte.



■ Präsident Meier spricht anlässlich eines neuen Elektrifizierungsabschnitts. Ganz rechts Kurt Sobotta, Leiter der Hv Bahnanlagen, links von ihm Volkmar Winkler, Stellvertreter des Ministers für den Bereich der internationalen Zusammenarbeit. Foto: Rbd Dresden/Müller

Die nächsten zehn Jahre war Werner Löscher Präsident. Er wurde nach dem 1. März 1980 als Stellvertreter des Generaldirektors (B)¹⁰ nach Berlin geholt, und aus Erfurt kam der praxiserfahrene und gewandte Hermann Demmler (1924–2003) nach Dresden. In den vier Jahren seiner Amtszeit musste er dank einer an der Wand montierten elektrischen Heizung mithören, was der Leiter der Politischen Abteilung Sch. regelmäßig über ihn nach Berlin berichtete – nicht nur Gutes!

Ob dieses Spannungsverhältnisses (Demmler verachtete auch sonst die »Polit-



■ Hermann Demmler war von 1980 bis 1984 Präsident in Dresden.

¹⁰ seit 1. November 1981 Stellvertreter des Generaldirektors (A)



■ D 309 (Berlin – München) hielt am 18. Mai 1990 außerplanmäßig in Reuth (b. Plauen), denn das zweite Gleis nach Gutenfürst wird freigegeben. V. l. n. r.: Ralf Rothe, Vizepräsident Bahnanlagen, Rolf Weidig, Johann Weiß, Hauptabteilungsleiter Bautechnik der Bundesbahndirektion Nürnberg.

Foto: Rbd Dresden/Kaltschmidt

niks») oder war es eine weise Kaderentscheidung: Am 11. September 1984 verabschiedete ihn Minister Arndt mit warmen, aber floskelhaften Worten für die neue Tätigkeit als Direktor des Industrie-Instituts der Hochschule. Demmler war nun Professor, und im »Haus der 1.000 Toiletten« residierte Dieter Neumann als Präsident. In Berlin hatte er zwei Jahre lang Maeding vertreten und dort die Bürokratie kennengelernt. Nach der Wende wurde er Bezirksleiter einer Versicherung. Generaldirektor Klemm setzte nun Rolf Weidig ein, den Vizepräsidenten für Ökonomie. Der aber suchte sich nach einem Jahr eine angenehmere Tätigkeit außerhalb der Bahn, sodass am 1. November 1991 Hans-Jürgen Lücking, der durch die Auflösung der Reichsbahnämter frei gewordene Leiter des Reichsbahnamtes Karl-Marx-Stadt (jetzt wieder Chemnitz), Präsident wurde. Bei der Deutschen Bahn wurde er Konzernbeauftragter bzw. Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Sachsen.

Erfurt

Julius Dittforth war der typische antifaschistische Widerstandskämpfer. Ihn löste 1947 Dr. Nabitz ab, der 1950 Präsident der Reichsbahndirektion Magdeburg wurde. Richard Fischer blieb elf Jahre Präsident, bis man – noch rechtzeitig vor den »Maßnahmen an der West-Grenze«¹¹ zum 13. August – den »kampfgeprobten Genossen« Joachim Buhlke (1921–1988) holte. Der war schon als Vizepräsident der Reichsbahndirektion Cottbus als trinkfreudiger Zeitgenosse bekannt gewesen. Eisenbahner des Bahnhofs Löbau (Sachs) erzählten sich gern, wie sie den hochdekorierten Mann im Stadium der Bewusstlosigkeit mit dem Schubkarren aus den Gleisen geholt hatten. Das tat seiner Karriere keinen Abbruch.

1965 wurde Buhlke nach Schwerin geholt, allenfalls zwei Monate blieb Friedrich Wieser (1914–1988) in Erfurt, bis Kurt Krüger kam. Der KPD-Genosse (seit 1946) war nach dem Kriege Dienstvorsteher des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig. Nach einem Kaderlehrgang in Hainichen schien er geeignet als Abteilungsleiter und Amtsvorstand in Halle. Der Besuch der Bezirksparteischule ermöglichte ihm den Sprung zum Vizepräsidenten der Reichsbahndirektion Halle, das Industrieinstitut den zum Präsidenten.

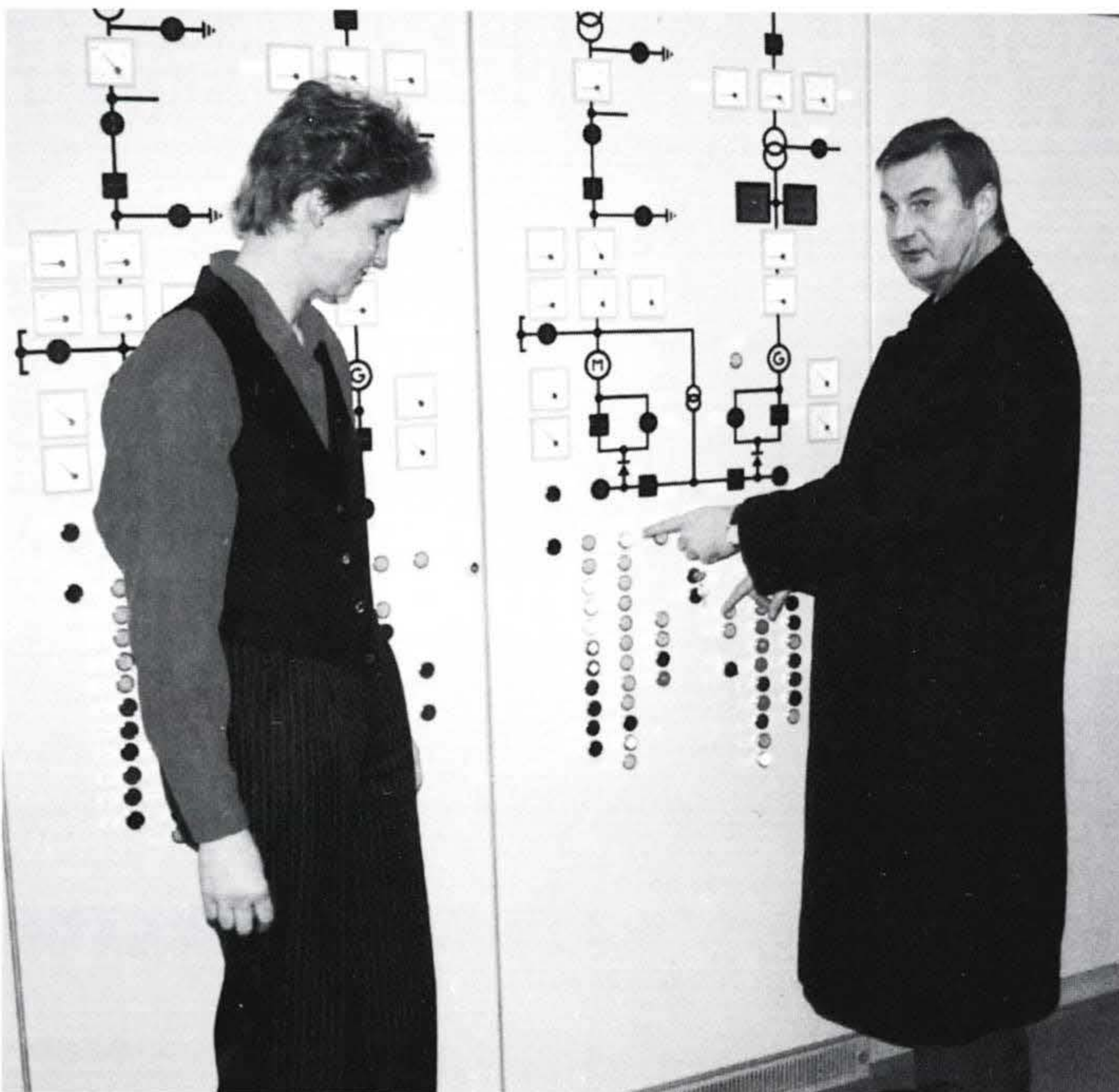
Am 1. Oktober 1978 übernahm Herbert Marktscheffel seine Funktion. Er war in dem Reichsbahndirektionsbezirk Eisenbahner geworden, Junghelfer auf dem Bahnhof Sömmerda, später wurde er Leiter der Politischen Abteilung beim Reichsbahnamt Nordhausen und eines Tages Verkehrsleiter der Deutschen Reichsbahn bzw. Stellvertreter des Generaldirektors (B), bis ihn der Winterkampf 1969/1970 nach unten »beförderte«: zum Vizepräsidenten für die operativen Dienstzweige. Nach acht Jahren erinnerte man sich des umtriebigen und unter den Eisenbahnern beliebten Genossen.



■ Uniform durfte damals kein Eisenbahner tragen. Der spätere Präsident der Reichsbahndirektion Magdeburg Nabitz auf der Terrasse des Intourist-Hotels in Schwarzburg neben Kramer und Oberst Prokofjew (von links).

¹¹ darunter Bau der neuen Strecke Förtha – Gerstungen sowie Abriegelung der Grenzbahnhöfe Gerstungen und Probstzella

Marktscheffel scheiterte an der Vorliebe für Wein und Weib. Mit einer Sekretärin wollte er 1984 ohne Passierschein für diese ins Grenzgebiet, was die Genossen der Grenztruppen zu verhindern wussten und auch wegen des herrischen Auftretens dieses Eisenbahners Meldung machten. Er wurde sofort abgelöst und invalidisiert (!). Da kein neuer Präsident sofort zur Stelle war, amtierte wenige Monate der Leiter der Politischen Abteilung, Rudolf Werner. Das ZK-Sekretariat meinte, Werners Amtsbruder in Dresden, Dr. Christian Schurig, der gegen Demmler intrigiert hatte, müsste ein besserer Präsident als der praxiserfahrene Demmler sein und schickte ihn nach Erfurt. Dort war, wie Minister Arndt am 30. Dezember 1986 zu seiner Verabschiedung feststellte, »bis auf Ausnahmen [...] das Bemühen spürbar, den wachsenden Leistungsanforderungen an das Eisenbahnwesen zu entsprechen.« Das konnte man auch als Tadel verstehen. Den Direktions-Eisenbahnern war Schurig durch viel Zettelschreiberei aufgefallen. Günter Grohmann, Leiter der Politischen Verwaltung, erlöste ihn und machte ihn zu seinem Stellvertreter. Zwei Jahre Präsident der Reichsbahndirektion Erfurt waren Schurigs einzige Erfahrung als »staatlicher Leiter«, die Personengruppe, der er immer Ratschläge gab. Nun wurde Siegfried Knüpfer, bisher Leiter der Hauptabteilung Investitionen, Präsident, der letzte, denn von 1994 an nannte er sich Beauftragter der DB-Konzernleitung im Freistaat Thüringen, bis er 1996 als Sprecher der Geschäftsführung zur Projektgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit nach Berlin ging (und hier 1993 von der DB-Verkehrsbau GmbH, beides hundertprozentige Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn, aus gesundheitlichen Gründen ausschied).



■ Siegfried Knüpfer nimmt 2002 in Wolkramshausen das Pilotprojekt Umrichterwerk in Betrieb. Seit Dezember 2001 arbeitete der erste der beiden 15-MW-Standard-Umrichter.

Foto: Hafner

Überblick über die Präsidenten der Reichsbahndirektionen

Rbd	von	bis	Name	woher	wohin
Berlin	1945	1945	Mangold		Hv Verkehr
	1945	1945	Fröhlich		DR-Generaldirektor
	1945	1946	Besener		fristlos entlassen
	1946	1947	Capelle	Vizepräsident	DR-Generaldirektor
	1947	1949	Kreikemeyer		
	1949	1950	Schmidtke		
	1950	1953	Barth	Rbd Dresden	Dresden ?
	1953	1955	Freitag	Vizepräsident	Hv Bahnanlagen
	1955	1958	Decker	Vizepräsident	fristlos entlassen
	1958	1961	Gebhardt	Rba Aschersleben	Rbd Cottbus
	1961	1964	Arndt	Rbd Halle	Stellvertreter des DR-Generaldirektors
	1964	1970	Stuhr	Politabteilung Rbd Erfurt	Rbd Greifswald
	1970	1980	Grohs	Rbd Greifswald	VPA Warschau
	1980	1983	Glaser	Vizepräsident	Zentralstelle für Umschlagtechnik
	1983	1990	Löscher	Stellvertreter des DR-Generaldirektors	Vorruhestand
	1990	1990	Günter	Verwaltung Bahnanlagen	?
	1991	1991	Siegert	Verwaltungsstelle der DB	Bayern-Express
	1991	1994	Remmert	BD Hannover	Verkehrsbauvorhaben zentraler Bereich
Cottbus	1945	?	Schirmer	?	?
	?	?	Gruber	Rba Leipzig	
	?	1960	Jurk		VPA Prag
	1961	14.11.1965	Gebhardt	Rbd Berlin	Rbd Magdeburg
	15.11.1965	1983	Hoff	Rbd Schwerin	Ruhestand
Dresden	1983	1991	Dr.-Ing. Schumann	Vorruhestand	
	1945	1945	Reinige		
	1945	1950	Barth		Rbd Berlin
	1950	1951	Uhle	Rba Halle	Rbd Halle
	1951	1956	Gottschalk		wegen Krankheit ausgeschieden
	1956	1963	Knobloch	Rbd Halle	Hv BuV
	1963	1966	Meier	Hochschule für Verkehrswesen	Hochschule für Verkehrswesen
	1966	1970	Bürger	Rbd Schwerin	Hv BuV
	1970	1980	Löscher		Stellvertreter des DR-Generaldirektors
	1980	1984	Demmler	Rbd Erfurt	Industrieinstitut
	1984	1990	Neumann	Stellvertreter des DR-Generaldirektors	Versicherung
	1990	1991	Weidig	Vizepräsident	ausgeschieden
	1991	1994	Lücking	Rba Karl-Marx-Stadt	Beauftragter der DB-Konzernleitung

Erfurt	1945	Dittforth	Politabteilung Rbd Cottbus	Rbd Schwerin	vermutlich gestorben
	1947	Dr. Nabit	Rbd Schwerin	?	Rbd Magdeburg
	1950	Fischer	Rbd Halle	Ruhestand	
	1961	Buhlke	Vizepräsident	ausgeschieden	
	1965	Vieser	Politabteilung Rbd Dresden	Politische Verwaltung	
	1965	Krüger	Hauptabteilung Investitionen	Beauftragter der DB-Konzernleitung	
	1978	Marktscheffel			
	1984	Dr. Schurig			
	1986	Knüpfer			
	1994				
Greifswald	1945	Dr. Dr. Jantz			
	1946	Hoffmann			
	1947	Meise			
	1949	Behrenbruch			
	1958 ?	Brandt	Rbd Berlin 1		
	1964	Grohs	Rbd Berlin		
	1970	Stuhr	Rbd Berlin		
	1986	Noack	Vizepräsident		
	1990				
Halle	1945	Kloeverkorn			
	1951	Oelkers	Rbd Zwickau		
	1953	Uhle	Rbd Dresden		
	1956	Bürger			
	1976	Hetz	DR-Generaldirektion		
	1989	Schramm	Raw Potsdam		
	1991	Dr.-Ing. Mecke	Hauptinspektion		
	1991	Prof. Dr.-Ing. Bernstein	BD Karlsruhe		
Magdeburg	1947	Dr. Nabit	Rbd Erfurt		
	?	Gruner	?		
	1958	Stephan	Vizepräsident		
	1965	Gebhardt	Rbd Cottbus		
	1978	Schultz	Vizepräsident		
	1983	Lösch	Vizepräsident		
	1990	Gawlik	?		
Schwerin	1945	Dr. Jess			
	?	Schmidtke	?		
	1948	Schramm	Zentralverwaltung des Verkehrs		
	?	Herrmann			
	?	Vieser	Verkehrsvertretung Wien		
	1965	Buhlke	Rbd Erfurt		
	1982	Fölsch	Vizepräsident		
	1990	Noack	Rbd Greifswald		
	1991	Schweinsberger	BD Köln		
	1994				

Greifswald

Der erste Präsident, noch am Sitz in Pasewalk, denn die Direktion Stettin hatte geräumt werden müssen, war vom 15. August 1945 ein Dr. Dr. Jantz. Am 1. Januar 1946 war es Oswald Hoffmann und vom 1. März 1947 an bis mindestens September 1949 Wilhelm Meise. Für 1958 ist Kurt Behrenbruch nachweisbar. Ob bis dahin ein weiterer Präsident in Greifswald residierte, ist so unbekannt wie die Herkunft dieser Herren bzw. Genossen. Walter Brandt, bis dahin Amtsvorstand vom Reichsbahnamt Berlin 1, wurde Nachfolger Behrenbruchs, 1964 Leiter der Verkehrskontrolle und zu vielen Reisen ins NSW unterwegs. Walter Grohs, der Vizepräsident, wurde Präsident. Wegen »Nichtbefolgung staatlicher Weisungen« im Winterkampf wurde Günter Stuhr 1969 als Präsident in Berlin abgelöst, allerdings für die gleiche Funktion nach Greifswald geschickt. Dafür ging Walter Grohs nach Berlin.¹²

Stuhr war fachlich kein versierter Präsident, sondern ein Parteifunktionär mit wenig Durchsetzungskraft. Als er nach 1980 häufig wegen Krankheit ausfiel, vertrat ihn der Vizepräsident und vorherige Chef des Stabes Wolfhardt Noack, der dann – endlich – am 1. Mai 1986 aufsteigen konnte.

Am 1. Oktober 1990 wurden die Reichsbahndirektionsbezirke Greifswald und Schwerin vereinigt. Noack ging nach Schwerin, wo er das Präsidentenamt von Renate Fölsch übernahm.

Halle

In der ehrwürdigen preußischen Direktion bevollmächtigte Marschall Skukow Walter Oelkers als Präsident. Er hatte die wenige Wochen bestehende Reichsbahndirektion Zwickau geleitet und übernahm nach deren Auflösung in Halle am 20. August 1945 die Geschäfte vom Abteilungsleiter Kloevertorn. Der 1894 Geborene war Sozialdemokrat seit 1918, Eisenbahner, seit 1921 Funktionär der Eisenbahnergewerkschaft. Von 1933 bis 1945 tauchte er als kaufmännischer Angestellter unter, stellte sich 1945 in der amerikanischen Besatzungszone sofort als Eisenbahner zur Verfügung. Durch offene Worte während der Demontage von Gleisen und Oberleitungen gegenüber den Offizieren der sowjetischen Besatzung und seinen Widerstand, Fachleute durch von Eisenbahnkenntnissen unbedarfte Kommunisten zu ersetzen, machte er sich in diesen Kreisen unbeliebt. 1951 musste Oelkers wegen angeblicher Sabotage abgelöst werden. Hans Uhle (1914–1986), Eisenbahner seit 1935, Amtsvorstand des Reichsbahnamtes Halle, sprang ein. Kramer holte dann Uhle in das Büro des Ministers und ließ 1953 Karl-Heinz Bürger in Halle antreten. Der wechselte 1956 nach Schwerin, und Karl Hetz (1907–1985), Wirtschaftsdirektor in der Generaldirektion, wurde legendärer Präsident im wegen seiner Mittellage und der vielen Industriestandorte schwierigen Direktionsbezirk.

¹² Wegen Grohs' Urlaub und der notwendigen Einweisungszeit übernahm Rudolf Mack für vier Monate die Geschäfte.



■ Auf einer Parteiaktivtagung langweilt sich Karl Hetz, der den Kopf stützt. Rechts von ihm Politleiter Helmut Ehrlich.



■ Noch eine Parteiaktivtagung: Präsident Werner Schramm (3. v. l. am ersten Tisch). Foto: Migura

Legendär, weil der ehemalige Major bürgerlicher Herkunft, gewendet in der Antifa-Schule Moskau, mit Ulbricht aus der UdSSR gekommen war. 1948 wurde der Ingenieur des Kraftfahrzeugwesens Werkdirektor des Reichsbahnausbesserungswerks Halle und begann 1964 das dreijährige Fernstudium an der SED-Parteihochschule »Karl Marx«. Bis



■ Halles letzter Rbd-Präsident Gerhard Bernstein in Halle vor Eröffnung des elektrischen Zugverkehrs nach Nordhausen. Foto: Hafner

1976, 20 Jahre, blieb er Präsident und meinte, manches in seinem Bezirk durchsetzen zu können, was Andere sich nicht erlaubten. Nach 1976 war man im Ministerium ratlos, ob und wie man Hetz weiter beschäftigen könne. Er kümmerte sich dann um die elektrodynamischen Gleisbremsen, bis ihn eine Krankheit wirklich zur Ruhe setzte. Am 23. Juni 1985 starb er.

Manche glaubten an eine Trendwende, als der Werkdirektor des Reichsbahnausbesserungswerkes Potsdam Werner Schramm Präsident wurde. Ein Techniker? Nein, der 50-Jährige Diplom-Gesellschaftswissenschaftler war einmal Lokschlosser und -führer, ansonsten kam er aus dem Parteiapparat. Er behielt aber den Habitus des Schlossers.

Dr. Konrad Mecke, der am 28. Februar 1989 antrat, war aus ganz anderem Holz. Die Stationen des Diplom-Ingenieurs von der Verkehrshochschule hießen Dienstvorsteher des Bahnhofs Cottbus, Leiter des Reichsbahnamtes Senftenberg und des in Berlin 1, Leiter der Hauptinspektion Arbeits- und Produktionssicherheit. Der penible Eisenbahner durfte nach

der Wende nicht mehr Präsident sein – die Parteihochschule mag der Vorwurf gewesen sein. Prof. Dr.-Ing. Gerhard Bernstein aus Karlsruhe konnte sich auf dieses Amt freuen, das er vom 17. April 1991 an einnahm. Mecke wurde Hauptabteilungsleiter, also dessen Vertreter, aber ihn mögen das ständige Misstrauen ob seiner »Staatsnähe« verärgert haben, sodass er bald ausschied und als Berater der Firma Siemens, unter anderem für den Eisenbahnknoten Magdeburg, tätig war.

Magdeburg

Die Präsidenten lassen sich nicht lückenlos nachweisen. Sicher war es von 1947 bis 1950 Dr. Nabitz. Danach könnte es der Antifaschist Heinz Gruner gewesen sein. Der musste 1958 die Leitung der Hauptverwaltung Betrieb und Verkehr übernehmen (weil Martin Lehmann befohlen worden war, als Eisenbahnfachmann in die Staatliche Plankommission zu gehen).

Für Gruner wurde Alfons Stephan (1916–1965) empfohlen. Der in Oppeln (Opole) Geborene, hatte im Reichsbahnausbesserungswerk Schlosser gelernt, wollte Lokomotivführer werden, wurde 1938 zur Wehrmacht eingezogen, aber 1940 für die Reichsbahn beurlaubt. Er fuhr noch als Lokomotivführer in Oppeln und Kamenz (Sachs). Im Bahnbetriebswerk Kamenz wurde er auch Vorsteher, das auch in Senftenberg, 1952 Amtsvorstand in Cottbus und 1954/1955 Vizepräsident der Reichsbahndirektion Cottbus. Nach zwei Jahren Studium am Industrieinstitut wurde er 1957 Vizepräsident Bahnanlagen (!) und 1958 Präsident.

Ihn löste der unter »Berlin« und »Cottbus« bereits genannte Gebhardt ab. Am 24. August 1978 ging dieser in den Ruhestand. Zum neuen Präsidenten war der Ingenieur der Maschinenwirtschaft und Diplom-Jurist Alfred Schultz berufen worden, der 1970 ungern aus Schwerin gekommen war, um in Magdeburg Vizepräsident für Transportorganisation und Fahrzeuge zu sein. 1983, nach fünf Jahren Präsident, brauchte man ihn als Stellvertreter des Generaldirektors (A), um Löscher als Präsidenten der Reichsbahndirektion Berlin freisetzen zu können.

Auf Schultz folgte Hermann Lösch, ebenfalls wie 1983 Schultz Vizepräsident für Transportorganisation und Fahrzeuge. Zur Wende 1990 suchte er sich eine Tätigkeit bei einem bahnnahe Unternehmen. Bis zur Auflösung der Direktion und Vereinigung mit der Reichsbahndirektion Halle 1991 soll noch ein Herr Gawlik im »Präsidentensessel« gesessen haben bzw. war Leiter des Direktionsbereiches, wie man die ehemalige Reichsbahndirektion bis 1993 nannte.

Schwerin

Erster Präsident war ein Dr. Jess. Ihm folgte Bruno Schramm (1894–1959), der nach dem Ersten Weltkrieg Schlosser im Bahnbetriebswerk Dresden gewesen war, sich sonst aber stets im Dienst der KPD oder in der Emigration befand. Im August 1945 wurde der aus der



■ Renate Fölsch gibt am 14. Dezember 1985 die elektrifizierte Strecke Warnemünde – Rostock frei. Rechts ihr ständiger Schatten: der Leiter der Politischen Abteilung bei der Reichsbahndirektion Schwerin, Kleindienst.

Foto:
Historische Sammlung
der DB/Zimmer

UdSSR Heimgekehrte Vizepräsident der Reichsbahndirektion Schwerin, im Februar 1946 Stellvertreter des DR-Generaldirektors. 1949 kehrte er nach Schwerin zurück und blieb bis zum Ruhestand am 18. März 1957 Präsident. Nach ihm wurde die Betriebsberufsschule benannt.

In den nächsten Jahren waren Präsidenten: Emil Herrmann, Friedrich Wieser (1914–1988), ehemals Leiter der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft, Leiter der Verkehrsvertretung in Österreich und nach einem Jahr wegen eines Fehltritts nach Schwerin geschickt, sowie Joachim Buhlke (1921–1988) (dazwischen amtierte Martin Klemmt). 1982 kam Renate Fölsch, die Tochter aus einer Arbeiterfamilie, was eine kleine Sensation war. Aufsehen hatte bereits ihr Einsatz 1965 als Amtsvorstand des Reichsbahnammtes Güstrow erregt, der erste weibliche bei der Reichsbahn! Sie war nicht nur eine »Vorzeigefrau«, sondern zugleich der typische Führungskader, der die Eisenbahn von der Pike auf kennengelernt hat: Lehrling, Fahrkartenverkäufer, Dienstvorsteher des Bahnhofs Bützow, Kreis- und Brigadedispatcher. Nach zehn Jahren wurde die 37-Jährige Frau Amtsvorstand 1975 Vizepräsident für die operativen Dienstzweige und 1982 Präsident.

■ Gerhard Schweinsberger inspiziert 1992 den Bahnhof Brahlstorf an der Strecke Berlin – Hamburg.



Sie hatte an der Ingenieurschule in Gotha studiert und nahm als Ehefrau und Mutter zweier Kinder noch ein dreijähriges Fernstudium an der SED-Parteihochschule »Karl Marx« auf. Minister Arndt wird darüber zum 35-jährigen Dienstjubiläum sagen: »Sie hat nicht den schnellen Weg gewählt, sondern den schwierigeren, aber für die Familie günstigeren.« Und er wird ihren analytischen Arbeitsstil, ihre Systematik und ihr Durchsetzungsvermögen loben. Der Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin bereitete während der Amtszeit Fölschs der Leitung der Reichsbahn die geringsten Sorgen.

Sie war sich nach der Wende im Klaren, dass sie als Frau (Parteihochschule, Volkammerabgeordnete!) nicht mehr gefragt ist. So kam es auch. Klemm und sein Personalvorstand Jürgen Herzberg teilten ihr mit, man habe sich im mit dem Greifswalder vereinigten Direktionsbezirk für Wolfhard Noack entschieden. Frau Fölsch arbeitete danach an der Umwandlung des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens in den Bahnärztlichen Dienst, wie er nun nach DB-Muster wieder eingeführt werden musste, und zwei Vorschriften aus und verließ 1993 die Deutsche Reichsbahn.

In Schwerin wurde am 16. Oktober 1990 Wolfhard Noack, bisher in Greifswald, Präsident, dem ohne vorherige Ankündigung aus Berlin oder Bonn ein Jahr danach Gerhard Schweinsberger im Amt folgte. Schweinsberger, ein Bundesbahn-Beamter mit Erfahrungen im Personalabbau, kam aus Köln und verbrachte die letzten drei Dienstjahre in Schwerin.

Ausbesserungswerke

1971 war die Hauptverwaltung der Ausbesserungswerke in eine Reichsbahndirektion der Ausbesserungswerke umgebildet worden. Der Leiter der Hauptverwaltung, Dieter Wöstenfeld, wurde nun Präsident. 1975 kam es für ein Jahr zu einer großen Verschiebung. Dr. Schmidt ging nach Moskau zur KPdSU-Hochschule, Knobloch übernahm Schmidts, Wöstenfeld Knoblochs Posten, und Vizepräsident Manfred Behm wurde Interims-Präsident.

1976 kam Wöstenfeld zurück, wurde nach einem Intermezzo als Stellvertreter des Generaldirektors für Wissenschaft und Technik 1987 ins SED-Zentralkomitee geholt, um die Nachfolge des kranken Hubert Egemann, Leiter der Abteilung Transport- und Nachrichtenwesen, anzutreten. Günter Klotz, Leiter der Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft, wurde Präsident der Rbd Aw, bis er am 6. Mai 1988 in den Ruhestand ging und ihm Vizepräsident Reißig folgte. Der blieb Präsident bis zur Auflösung auch dieser Direktion 1990.

Reichsbahnbaudirektion

Vom 1. Januar 1965 an bestand wieder eine Reichsbahnbaudirektion (die gab es bereits vor dem Kriege), eigentlich die Nachfolge der Reichsbahn-Bauunion und die Zusammenfassung der unterschiedlichsten Betriebe (vom Betonwerk Rethwisch bis zur Forschungs- und Entwicklungsstelle in Blankenburg). Erster Präsident wurde der Bauingenieur Dieter Weiß, der am 1. September 1969 zum Stellvertreter des Generaldirektors (A) berufen wurde. Ihm folgte für mehr als 20 Jahre Horst Thomas. Der hatte schon seit 1953 als Praktikant bei der Reichsbahn-Bauunion in Cottbus die verschiedensten Baustellen kennengelernt, war 1959 Diplom-Ingenieur geworden und über die Reichsbahndirektion Cottbus (1961), Dresden (1964 – die interessanteste Zeit, wie er meinte) nach oben geklettert. Am 1. Juli 1990 wurde er Bereichsleiter Bautechnik, blieb trotz vieler entwürdigender Fragebögen und Überprüfungen bis 2003 bei der Deutschen Reichsbahn bzw. Deutschen Bahn.



■ 20 Jahre lang war Horst Thomas Präsident der Reichsbahnbaudirektion.

Foto: ZBDR/Schulz

2. Die Deutsche Reichsbahn zur Besatzungszeit

Gleich nachdem die Alliierten Deutschland erobert bzw. befreit hatten, sorgten sie recht schnell dafür, dass die Eisenbahnanlagen für ihren Nachschub genutzt werden konnten, und zwar mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal – also Militär – das als Eisenbahner (Lokomotivführer, Fahrdienstleiter) ausgebildet worden war. Den Rest, wie den Bau von Behelfsbrücken, übernahmen die Pioniertruppen.

Im Westen hatte es nach dem 8. Mai 1945 nur wenige Wochen gedauert, bis die deutschen Eisenbahner wieder über ihre Anlagen verfügen, den Betrieb selbst und nach deutschen Vorschriften führen durften.

In der sowjetischen Besatzungszone wurde zwar mit Befehl Nummer 8 »des Befehlshabers der militärischen Gruppe der Okkupationszone und des Befehlshabers der Transportabteilung der sowjetischen militärischen Administration in Deutschland« (das waren die Generalleutnante Tschernjakow bzw. Kwaschnin) vom 11. August 1945 der Eisenbahnbetrieb zum 1. September d.J. den deutschen Eisenbahnern übergeben. Das bedeutete aber nicht, dass die Eisenbahner nun schalten und walten konnten, wie sie es für richtig hielten. Denn, wie unter Ziffer 5. des Befehls vermerkt, blieben die Bevollmächtigten der militärischen Gruppe und die Kommandanturen (auf jedem größeren Bahnhof!) bestehen: »Sie übernehmen die Kontrolle über die Arbeit der deutschen Eisenbahner.« Es blieb dabei nicht aus, dass militärische Grundsätze und zivile Regeln miteinander kollidierten und es, nicht zuletzt durch Missverständnisse, auch zu Unfällen kam. Schlimmer noch: In die Betriebsführung mischten sich ständig die Offiziere der Transportkommandanturen ein.

Mit dem Vorwurf, der Besatzungsmacht zu schaden und die Wirtschaft zu sabotieren, ließen sich die Eisenbahner einschüchtern. Oft handelten sie dann wider besseren Wissens oder ihrer Erfahrung. Bei tatsächlichen oder vermeintlichen Verstößen gegen die Vorschriften wurden die Eisenbahner von der Militärjustiz abgestraft. Manche suchten, ehe beispielsweise die Untersuchung eines Unfalls begann, das Weite oder nahmen sich das Leben.

Insbesondere in den ersten Wochen und Monaten nach Kriegsende waren die Eisenbahner irritiert, weil sie nicht wussten, wie sie mit den Besatzern umzugehen hatten. Ein Beispiel: Walter Adam, Vertreter des Vorstands vom Betriebsamt Zittau, hatte die Wiederaufnahme des Zugbetriebs auf der Schmalspurbahn Zittau–Oybin/Jonsdorf am 21. Mai 1945 veranlasst.

Wenige Tage danach erschienen im Betriebsamt zwei Offiziere, die den Fahrplan dieser Bahn sehen wollten. In gebrochenem Deutsch sagten sie: »Deutsche nicht mehr spazieren fahren. Deutsche spazieren laufen!« Ohnehin seien die Schienen aus der Sowjetunion

gestohlen, man habe sich davon überzeugt. Adam war verwundert. Doch, doch, man habe an den Schienen die kyrillischen Buchstaben KMH gesehen, eindeutig russische Schienen. Adam hatte seine Not zu erklären, dass das keineswegs kyrillische Buchstaben seien, sondern KMH sei das Walzzeichen der Königin-Marien-Hütte in Cainsdorf. Zunächst wurde die Bahn nicht angetastet.

Am 31. August 1945 fuhren fünf sowjetische Offiziere in einem Sonderzug von Zittau nach Oybin und sprachen über die Abgabe von Lokomotiven. Dann kam doch noch der Befehl, das zweite Gleis zwischen Zittau Vorstadt und Bertsdorf abzubauen und mit einigen Lokomotiven als Reparationsgut abzugeben.¹ Dem Stadtkommandanten Pawlow soll zu danken sein, dass nur die Lokomotiven abzugeben waren und die Schmalspurbahn erhalten blieb.



■ Der Zittauer Stadtkommandant Pawlow spricht neben der Weißbrücke bei Hirschfelde zu den Eisenbahnern. Hintere Reihe (von links): Bahnhofsvorsteher Pursche, Bahnhof Hirschfelde, Schmidtchen, Reichsbahn-Oberrat Wieden, Betriebsingenieur Adam, Pawlow, ein Polizist und der Bürgermeister von Hirschfelde. Slg. Reiner Preuß

Holz statt Kohle

Die Leitung der Zentralverwaltung des Verkehrs, der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn und der Reichsbahndirektionen wurde ermahnt oder mit zum Teil unsinnigen und kaum durchführbaren Befehlen belegt. Am 6. Juni 1946 hatte der Chef der Eisen-

¹ Das zweite Gleis im Abschnitt Bertsdorf-Kurort Oybin war bereits während des Krieges abgebaut worden.

bahnabteilung bei der Transportverwaltung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD), Shaworonkow, angeordnet, die Rangierlokomotiven in den Reichsbahndirektionsbezirken Greifswald und Schwerin mit Holz statt mit Kohlen zu feuern. Dr. Fitzner, Präsident der Deutschen Zentralverwaltung des Verkehrs, wehrte sich gegen diese Anordnung schon wegen der Kosten. Allein für die 25 Rangierlokomotiven in der Reichsbahndirektion Schwerin entstünden durch die Holzfeuerung monatlich 183.600 Mark Mehrkosten. Die 45 Rangierlokomotiven im Reichsbahndirektionsbezirk Greifswald waren dabei noch nicht einmal gerechnet, abgesehen von den Problemen der Beschaffung und des Transports, die sich die Reichsbahn aufgehalst hätte.

Ohne Rücksicht auf die Verhältnisse

Wegen der Unzahl von Befehlen, die wenig Rücksicht auf die Verhältnisse nahmen, waren der DZVV-Präsident Dr. Fitzner und der DR-Generaldirektor Besener bzw. Kreikemeyer nicht zu beneiden. Sie und die nachgeordneten Leiter litten unter den anhaltenden Besprechungen mit den Offizieren der Transportverwaltung, die es dem Generaldirektor und den Präsidenten kaum möglich machten, sich um den Eisenbahnbetrieb zu kümmern und die Befehle wenigstens zu kontrollieren.

Ohne Rücksicht auf die Verhältnisse wurde befohlen. Am 20. Mai 1946 kam ein solcher Befehl zur Zentralverwaltung des Verkehrs: »Für kranke Offiziere der Roten Armee zur Kurbehandlung nach Karlsbad sind ab 20. 5. an die aus Berlin und Leipzig nach Dresden abgehenden Personenzüge ein Schlafwagen und ein allgemeiner Wagen mit der Anschrift »Für Kurgäste« anzukoppeln. Diese Wagen sind auf der Station Dresden an die Personenzüge bis zur Station Johannegeorgenstadt anzukoppeln.«

Woher sollte die Deutsche Reichsbahn die Schlafwagen nehmen? Sie hatte keine. Der einzige Zug, der nach Dresden für die Kurswagen in Frage kam, war D 60, der aber die Mehrlast nicht übernehmen konnte, ohne dass man andere Wagen hätte abhängen müssen. Warum mussten die Wagen über Johannegeorgenstadt fahren, wo man die Personenzüge wegen des Zuggewichts hätte ebenfalls schwächen müssen? Ohnehin gab es zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei keinen Wechselverkehr. Wie sollten die Wagen übernommen werden?

Aus der Fülle weiterer solcher Befehle:

- am 10. Januar 1946: von General Shaworonkow, es sind zehn Eisenbahn-Ausbesserungszüge für Güterwagen (EAZ) mit 850 Arbeitskräften aufzustellen.
- am 9. Februar 1946: für den Militärpersonenverkehr sind folgende Züge mit den Verkehrstagen Montag, Mittwoch und Freitag einzulegen:
 - a) Schwerin – Erkner,
 - b) Magdeburg – Erkner,
 - c) Weimar – Erkner über Leipzig – Torgau – Falkenberg – Uckro – Lützen – Königs Wusterhausen (sic!),
 - d) Dresden – Erkner.

Abschrift für Herrn Asmus

Lfd. Nr. HV 543/46

Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs
in der sowjetischen Besatzungszone

Berlin W 66, den 5. Juni 1946
Leipziger Straße 5 - 7

Der Präsident

HV W1 Fkird 1

An die

Transportverwaltung der SMA in Deutschland
Unterabteilung Eisenbahnen
zu Hd Herrn Oberstltm Schmykow
Berlin-Karlshorst

Betr: Einbau eines Waikato Funkenfängers

Es ist beabsichtigt, einen Waikato-Funkenfänger in eine Lokomotive der Baureihe 52 im Reichsbahnausbesserungswerk Stendal einbauen zu lassen. Es empfiehlt sich nicht, diese Arbeiten im Bahnbetriebswerk Lichtenberg ausführen zu lassen, da der Waikato-Funkenfänger selbst erst hergestellt werden muß. Das Betriebswerk ist nicht in der Lage, den Bau des Funkenfängers zu übernehmen. Hiermit müßte immer ein Reichsbahnausbesserungswerk betraut werden. Aus diesem Grunde ist der Termin der Fertigstellung bis zum 25.6.1946 auf keinen Fall einzuhalten. Vom Zentralbeschaffungsamt ist jetzt eine Zeichnung des Funkenfängers beschafft worden. Der Bau wird umgehend eingeleitet. Trotzdem ist mit der endgültigen Fertigstellung nicht vor Mitte August zu rechnen.

-Es wird um Zustimmung gebeten, in der oben angeführten Weise vorgehen zu dürfen.

gez. Dr. Fitzner

(zu Lfd Nr HV 543/46)

■ Die Zentralverwaltung des Verkehrs stand ganz unter der Fuchtel der SMAD. Abb.: BAB DM-1 57

- am 21. Mai 1946: Vorschriften zur Zugbildung mit leicht entzündlichen Gütern
- am 6. Juni 1946: Umstellung der Verschiebelokomotiven der Reichsbahndirektionen Greifswald und Schwerin von Kohlen- auf Holzfeuerung
- am 10., 17. und 21. Juni 1946: Bereitstellung von Fahrzeugen für die Umsiedler.

Bei einer Überprüfung des Zustandes der Gewährleistung der Sicherheit des Zugverkehrs auf den Strecken der abmontierten zweiten Gleise in den RBD'en Schwerin, Magdeburg, Halle, Erfurt und Dresden ist folgendes festgestellt worden:

Abgesehen von der beträchtlichen Dauer der Arbeiten der Demontage der zweiten Gleise ist bis jetzt nicht mit dem Umbau der halb-automatischen Wechselstromblockanlage und der Melde- und Sicherungsanlagen begonnen worden. Aus diesem Grunde halten die Bahnhöfe die Züge an, \pm um ihnen Fahrbefehle zur Weiterfahrt auszugeben. Die Zugänge an den Bahnhöfen, bei denen die zweiten Gleise abmontiert sind, werden nicht umgebaut. In einigen Fällen, in denen die Schienen des zweiten Gleises bis zur Sohle der Herzstücke abmontiert wurden, sind die Einfahrt- und Ausfahrtsweichen nicht abgenommen und nicht mit Hakennägeln festgenagelt worden. Beim gleichzeitigen Empfang von Zügen aus beiden Richtungen auf einer Station werden die Ausfahrtsweichen in solchen Fällen in die Lage des abmontierten Gleises gestellt. Hierdurch können leicht Unglücksfälle herbeigeführt werden.

Die Präsidenten der RBD'en ergreifen keine organisations-technischen Massnahmen zur Sicherung des Zugverkehrs auf diesen Strecken. Anders ist es nicht zu erklären, dass bis jetzt keine Massnahmen getroffen sind, um diese Strecken in einen normalen Zustand zu setzen.

Es wird angeordnet:

Die Präsidenten der RBD'en haben im Laufe von 10 Tagen alle Strecken und Bahnhöfe, auf denen das zweite Gleis abmontiert worden ist, zu besichtigen und dieselben in einen, dem eingleisigen Zugverkehr entsprechenden Zustand zu bringen. Alle Einfahrts- und Ausfahrtsweichen sind an den Stellen der abmontierten zweiten Gleise abzunehmen und dafür Übergangskurven einzubauen. Die Präsidenten der RBD'en sowie die unmittelbar ausführenden Bediensteten tragen die persönliche Verantwortung für die Gewährleistung der Sicherheit des Zugverkehrs.

Ref. 24.25.46

DR HV
HV 2c Bbwd

A b s c h r i f t

Zu Lfd. Nr. HV 203/76
Berlin, den 20.6.1946

V e r m e r k

Für die Beförderung der von der SMA geforderten 2 Kurswagen für Karlsbader Kurgäste der Roten Armee kommen für die Strecke Berlin - Dresden D 60 und für die Strecke Leipzig - Dresden DB 203 in Betracht. Da die weitere Bearbeitung des Befehls die Klärung einer Anzahl Fragen erfordert, wurde der Dolmetscher Teichmann am 21.5.46 beauftragt, Major Galutwin von der SMA nachstehende Fragen vorzulegen:

- a) Schlafwagen stehen der DR nicht mehr zur Verfügung. Die verbliebenen WL laufen in den D-Zuggarnituren des D 2/1.
Welche Wagengattungen können ersatzweise gestellt werden ?
- b) Der zwischen Berlin und Dresden-Neustadt verkehrende D 60 ist voll ausgelastet und kann die Beförderung der Mehrlast von rd 100 t nicht mehr übernehmen.
Können die der Roten Armee zur Verfügung gestellten Plätze zugunsten der Kurswagen vermindert oder welche Wagen sollen sonst der Zuggarnitur entnommen werden ?
- c) Die Beförderung der Kurswagen über Johanngeorgenstadt ist wegen erheblicher Überschreitung des zulässigen Zuggewichts mit Regelreisezügen nicht durchführbar.
Können die Wagen nicht über die alte Bäderverkehrsstrecke Bad Schandau - Bodenbach - Aussig - Komotau - Karlsbad befördert werden ?
- d) Z Zt besteht kein Wechselverkehr zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei. Reisezüge verkehren nur bis Bad Schandau bzw Schöna.
Wie soll die Weiterleitung der Wagen erfolgen ?

Von vorstehenden Fragen ist bisher nur die unter a) beantwortet worden. Die SMA begnügt sich mit der Bereitstellung eines Polster- und eines Holzwagens.

Die Weiterbearbeitung muß bis zur endgültigen Klärung der Fragen zu **HY** b) bis d) ausgesetzt werden.

Handwritten signature
AA 201

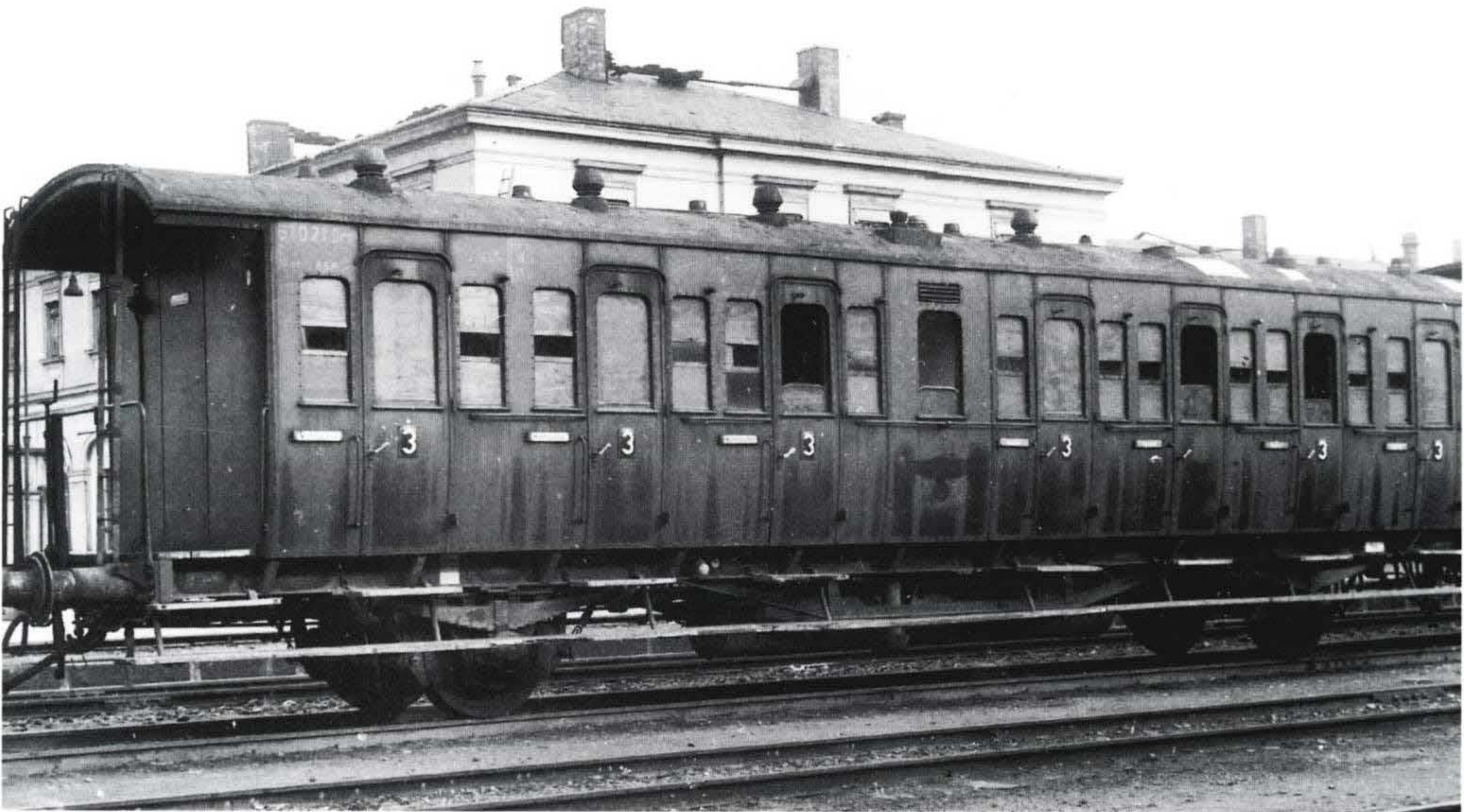
■ Fragen zu den Kurswagen nach Karlsbad.

Abb.: BAB DM-1 57

Lage der DR

In welcher Situation befand sich die Deutsche Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone bzw. DDR in der Nachkriegszeit?

- 1945



■ Die Not der Nachkriegszeit: Sperrholz statt Fensterglas. Ein sächsischer Personenwagen in Dresden-Altstadt.

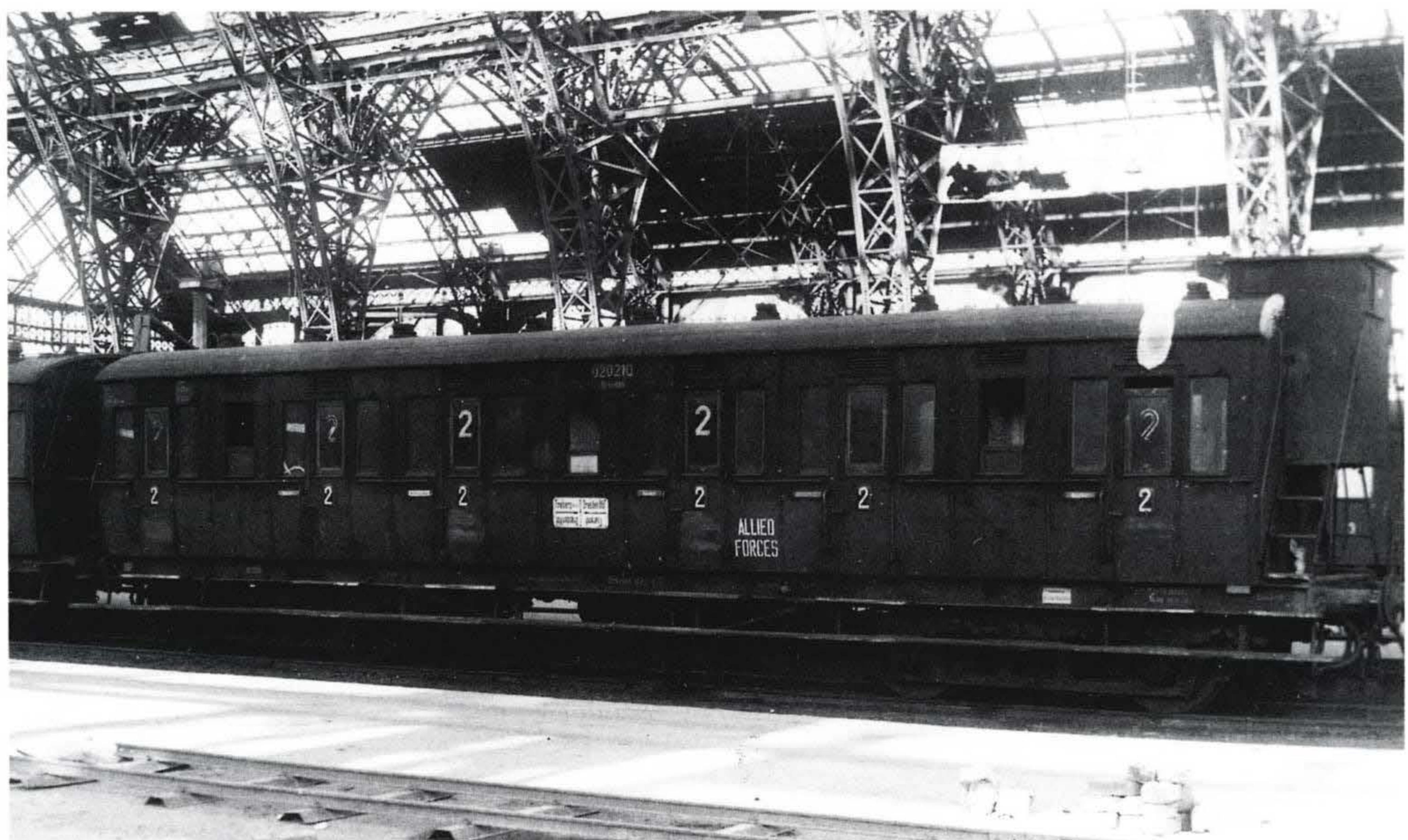
Foto: Rbd Dresden, Slg. Reiner Preuß

Der Verkehr wurde zentralisiert. Die Betriebsüberwachung und die Zugleitungen arbeiteten wieder, auch wenn es noch keine zusammenhängenden und abgestimmten Regelfahrpläne gab. Immerhin besaßen die meisten Strecken noch das zweite Gleis, und es wurde im mitteldeutschen Raum wieder elektrisch gefahren. Wegen der zerstörten Bahnhöfe, Stellwerke, Rangiertechnik usw. kam es vom September d.J. an zu monatlich über 300 Rückstauzügen.



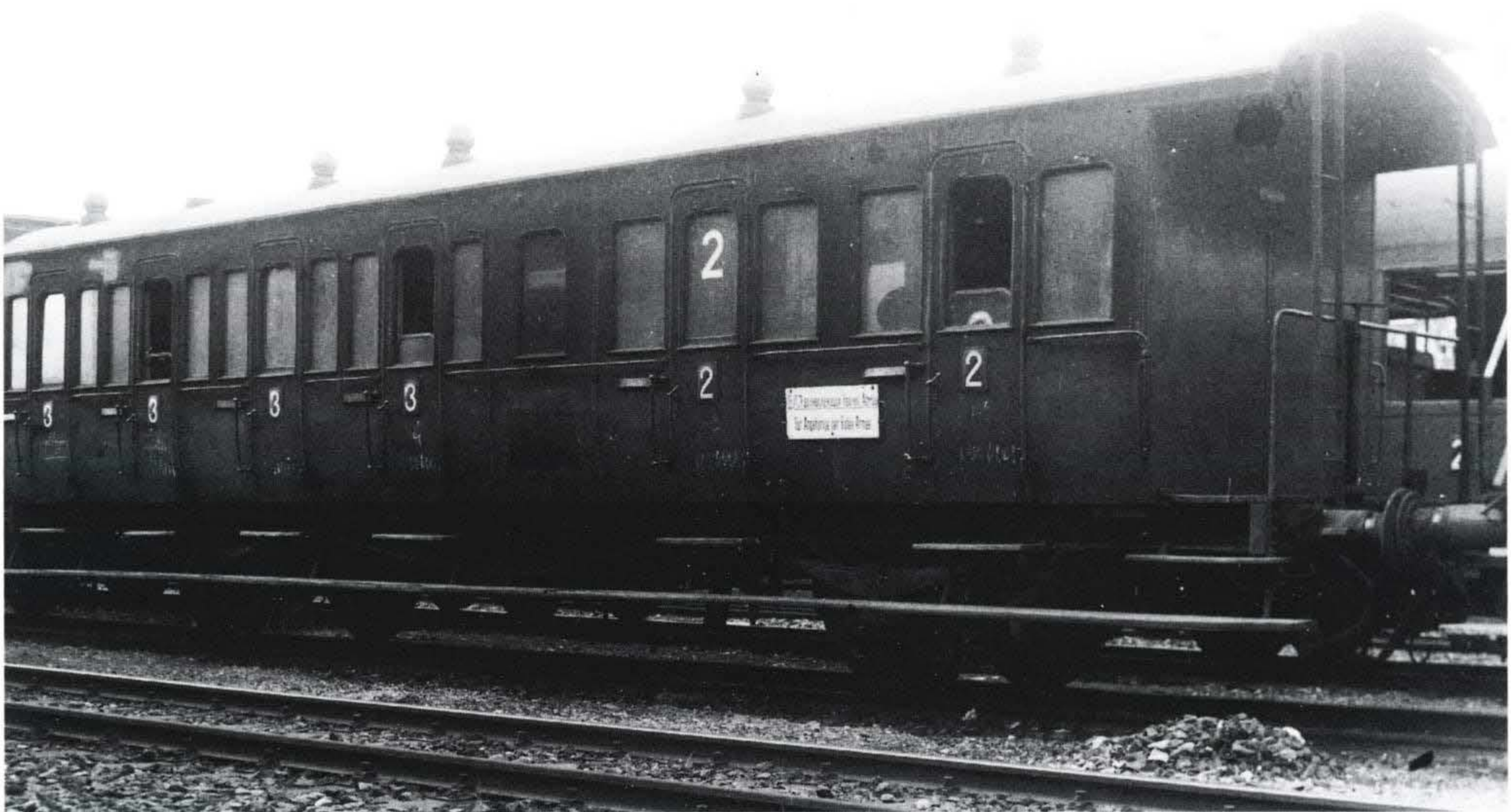
■ Durch eine Kreideanschrift ist der Abteilwagen 2. Klasse zur 3. Klasse deklassiert (Dresden Hbf).

Foto: Rbd Dresden, Slg. Reiner Preuß



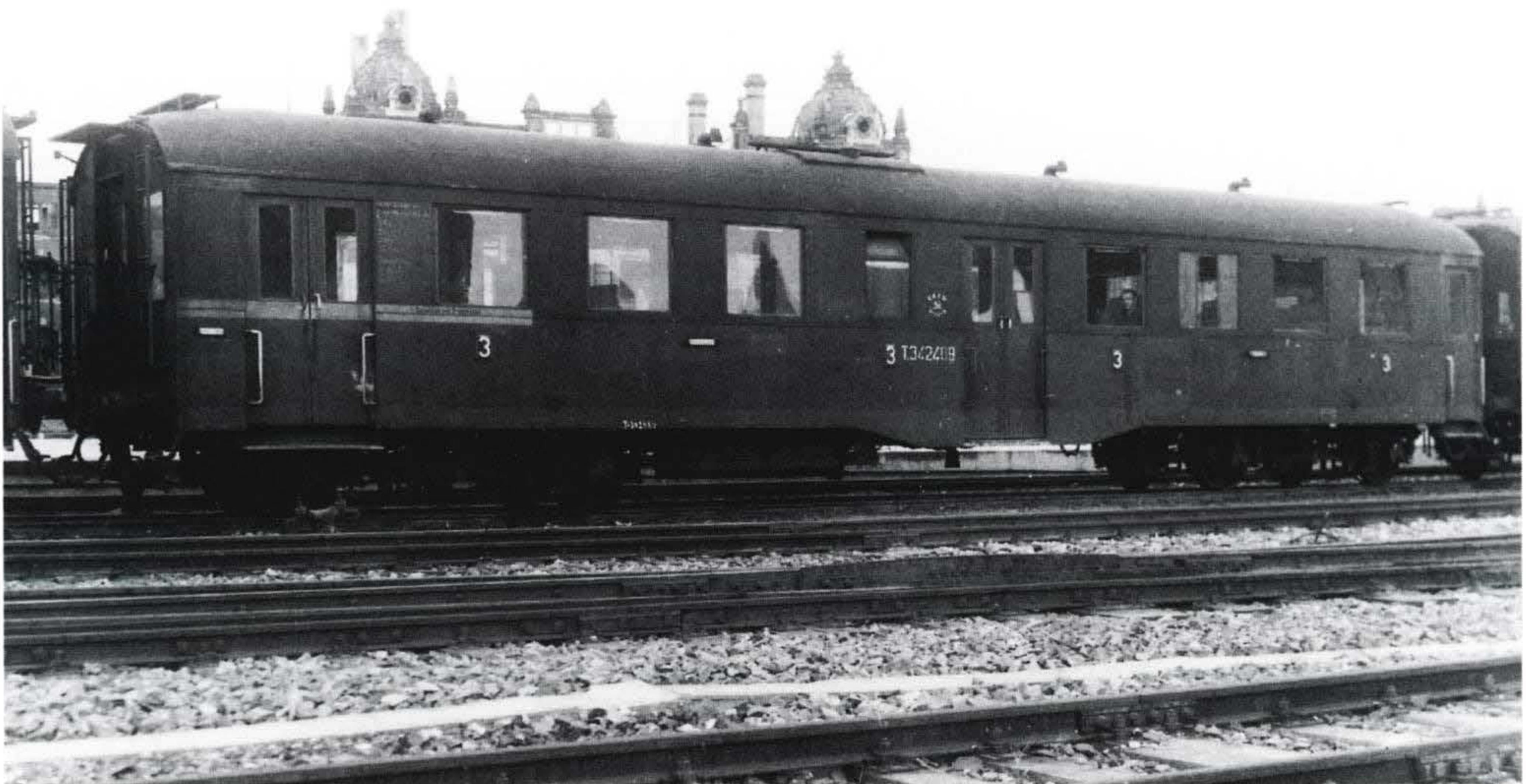
■ Zwischen Dresden und Freiberg durfte nur das Alliierte Militär diesen Wagen benutzen.

Foto: Rbd Dresden, Slg. Reiner Preuß



■ Voll verglast, aber laut Schild nur für Angehörige der Roten Armee.

Foto: Rbd Dresden, Slg. Reiner Preuß



■ Als Beutewagen T 342409 steht dieser Wagen der Bauart Altenberg vor der Ruine der ehemaligen Generaldirektion der sächsischen Eisenbahn.

Foto: Rbd Dresden, Slg. Reiner Preuß



■ In Dresden Hbf: Das Hoheitszeichen der DR mit dem Reichsadler ist gelöscht, der Gepäckwagen aus dem Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt gehört laut neuer Anschrift der UdSSR.

Foto: Rbd Dresden, Slg. Reiner Preuß

• 1946

Höchstleistungsfahrpläne sollten helfen, den Rückstau abzubauen bzw. zu vermeiden. Es wurden für den Güterverkehr wieder Leitungsvorschriften eingeführt und ein Netz von Stammgüterzügen gebildet; für die Reisezüge erschien das erste Kursbuch. Der Reichsbahn machte der starke Umsiedler- und Heimkehrerverkehr² zu schaffen sowie der Rücktransport der Angehörigen der Roten Armee.

Obendrein erhielt die Zentralverwaltung des Verkehrs am 11. Juni 1946 die Anordnung (Termin: gestern), für den Transport von 1.200 deutschen Umsiedlern ab Bahnhof Pankow mit Bestimmungsort Eberswalde einen Zug von 40 Personen- oder S-Bahn-Wagen (!) zu stellen. Für die Umsiedler aus der Tschechoslowakei waren innerhalb von zwei Tagen noch 18 Pendelzüge zu je 40 Wagen zu bilden.

Im April hatte die Sowjetische Militäradministration in Deutschland angeordnet, die Anlagen der elektrischen Zugförderung abzubauen, sie und die Fahrzeuge in die UdSSR zu transportieren. Zwölf Prozent der betriebsfähigen Reisezugwagen waren abzugeben, und es begann der Abbau der zweiten Streckengleise sowie ganzer Strecken und Bahnhoftanlagen. Durch diese Demontage kam es zu Streckensperrungen, die, abgesehen vom Ausfall der Reisezüge, den Güterverkehr benachteiligten. Gleichzeitig hatte die Deutsche Reichsbahn in erheblichen Maße für den Abtransport der Industrie-Demontagegüter zur polnisch-sowjetischen Grenze zu sorgen. Schließlich gab es am 1. April auf Anordnung des Alliierten Kontrollrats eine Fahrpreiserhöhung³, um die Finanzlage der Bahn zu verbessern. Es blieb beim Ansturm auf die Reisezüge.

² Umsiedler war der in der SBZ bzw. DDR verwendete Begriff für Flüchtlinge.

³ Um alten und neuen Fahrpreis unterscheiden zu können, erhielten die Fahrkarten neben der Fahrpreisangabe den Aufdruck (auch durch Gummistempel) eines Sterns.

Jahr	Reisezüge	Güterzüge	durchschnittliche Auslastung der Güterzüge [Achsen je Zug]	Umlaufzeit der Güterwagen [Tag]	Verspätungen [Minuten je Zug; Güterzug/Reisezug]
2010	100	100	100	100	100
2011	100	100	100	100	100
2012	100	100	100	100	100
2013	100	100	100	100	100
2014	100	100	100	100	100
2015	100	100	100	100	100
2016	100	100	100	100	100
2017	100	100	100	100	100
2018	100	100	100	100	100
2019	100	100	100	100	100
2020	100	100	100	100	100
2021	100	100	100	100	100
2022	100	100	100	100	100
2023	100	100	100	100	100
2024	100	100	100	100	100
2025	100	100	100	100	100
2026	100	100	100	100	100
2027	100	100	100	100	100
2028	100	100	100	100	100
2029	100	100	100	100	100
2030	100	100	100	100	100

1946	67.262	66.985	60	5,20	191/68
1947	61.935	81.490	63	5,09	197/56
1948	80.252	97.886	58	4,62	97/67
1949	98.943	122.866	68	3,95	

Seite 50

[illegible]

- Aus dem Amtlichen Taschenfahrplan der Reichsbahndirektionen Halle und Magdeburg 1945

Alle Zübe 2. 3. Klasse

[illegible]

- Aus dem Amtlichen Taschenfahrplan der Reichsbahndirektionen Halle und Magdeburg 1945

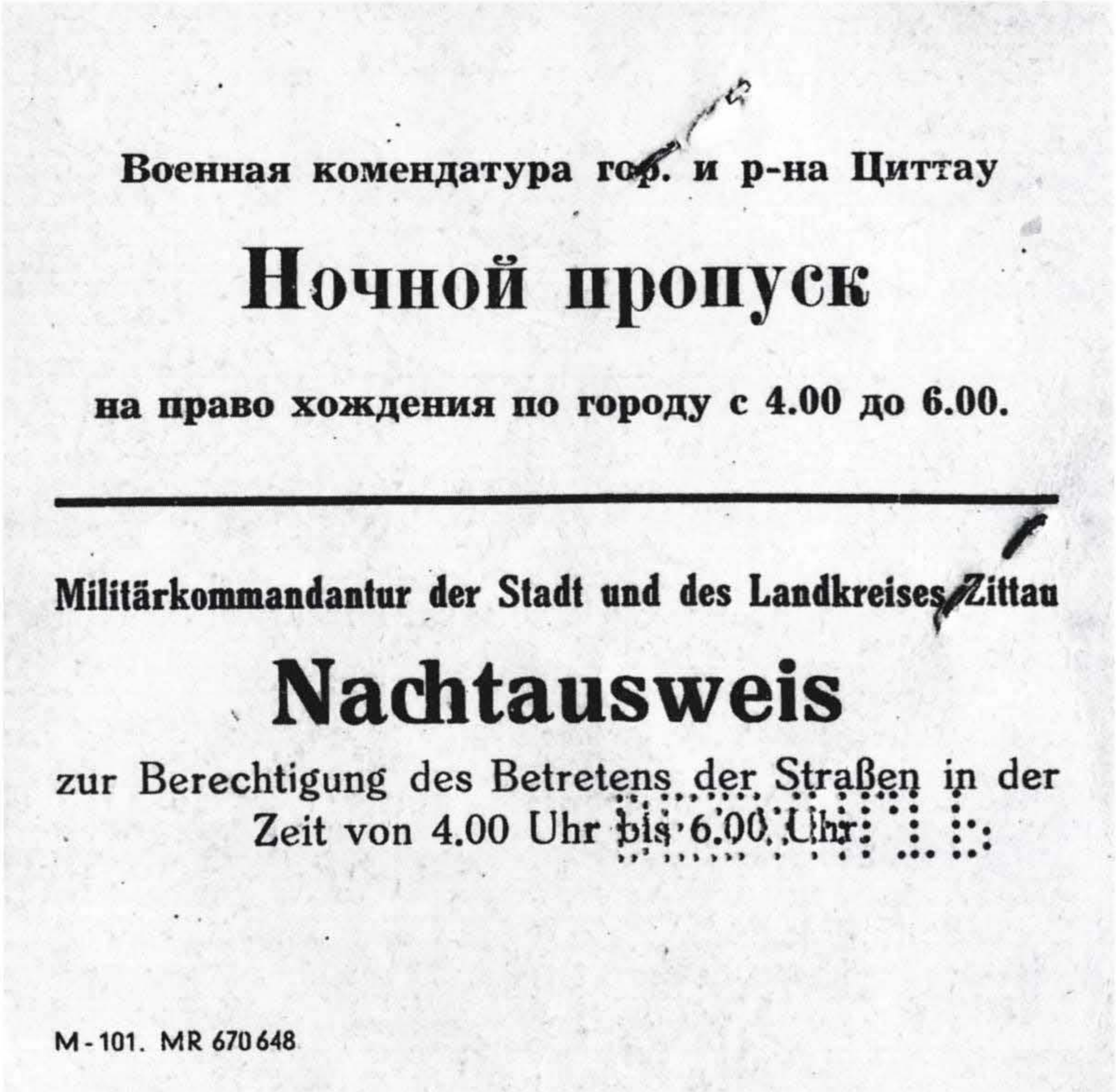
Seite 18

km	RBD Berlin	Zug Nr Klasse							D 8 2. 3.		1970 2. 3.				902 2. 3.		1972 2. 3.	
0,0	Berlin AnH Bf	ab	.	.	.	.	.	.	0.00	.	.	.	.	.	6.40	.	.	.
9,2	Berlin-Lichterfelde Ost 103c	w	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.04	.	.	.
11,6	Lichterfelde Süd .....		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.09	.	.	.
14,2	Teltow .....		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.15	.	.	.
18,4	Großbeeren } 103 b/c		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.23	.	.	.
24,6	Ludwigsfelde .....		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.36	.	.	.
30,3	Thyrow .....		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.48	.	.	.
34,4	Trebbin (Kr Teltow) .....		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.58	.	.	.
46,2	Waltersdorf (b Luckenwalde)		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8.18	.	.	.
48,8	Luckenwalde 163d .....		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8.30	.	.	.
55,2	Forst Zinna .....		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8.41	.	.	.
58,7	Grüna-Kloster Zinna	y _{an}	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8.49	.	.	.
62,9	Jüterbog 102a, 103a, 163e	ab	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8.57	.	.	.
69,3	Niedergörsdorf	w	.	.	.	.	.	.	.	6.00	.	.	.	.	9.15	.	.	.
75,2	Blänsdorf RBD Halle		.	.	.	.	.	.	.	6.12	.	.	.	.	9.28	.	.	.
84,1	Zahna .....		.	.	.	.	.	.	.	6.23	.	.	.	.	9.43	.	.	.
87,5	Bützig [178m, 181 y		.	.	.	.	.	.	.	6.44	.	.	.	.	10.10	.	.	.
94,8	Wittenberg (Prov Sachs) 178a, 2n		.	.	.	.	.	.	.	6.53	.	.	.	.	10.19	.	.	.
	Dessau Hbf 181	on	.	.	.	.	.	.	.	7.04	.	.	.	.	10.30	.	.	.
94,8	Wittenberg (Prov Sachs) 178a, b	b	.	.	.	.	.	.	.	7.10	.	.	.	.			10.50	
98,4	Praust [178m, 181 y		.	.	.	.	.	.	.	7.25	.	.	.	.			11.05	
104,3	Bergwitz 181a .....		.	.	.	.	.	.	nouveau	7.35	.	.	.	.			11.16	
111,7	Rodla .....		.	.	.	.	.	.	vom Dessau Hof	7.47	.	.	.	.			11.29	
111,2	Grätenhainichen .....		.	.	.	.	.	.	vom Woffen	7.55	.	.	.	.			11.39	
121,5	Burgkennitz 181b .....		.	.	.	.	.	.		8.04	.	.	.	.			11.48	
126,6	Muldenstein	y↓	.	.	.	.	.	.		8.13	.	.	.	.			11.58	
131,7	Bitterfeld 183, 184b	on	.	.	.	.	.	.		8.24	.	.8.41	.	.8.55		.9.42	12.10	
	RBD Halle		.	.	.	.	.	.				
0,0	Bitterfeld 183, 184b	ab	.	.	.	.	.	.		402 2. 3.					406 2. 3.			
5,8	Grube Ludwig .....		.	.	.	.	.	.		7.50	.	.	.	.			9.48	
11,9	Celitzsch BerlBf 178, 178a	b	.	.	.	.	.	.		7.59	.	.	.	.			9.56	
16,6	Zschortau [183 y		.	.	.	.	.	.		8.09	.	.	.	.			10.06	
21,5	Rockwitz (b Leipzig) 178a	a	.	.	.	.	.	.		8.16	.	.	.	.			10.13	
26,0	Neuwiederitzsch	y↓	.	.	.	.	.	.		8.21	.	.	.	.			10.21	
32,7	Leipzig Hbf	on	.	.	.	.	.	.		8.31	.	.	.	.			10.28	
	Dessau Hbf 183	ab	.	.	.	.	.	.		8.44	.	.	.	.			10.41	
			.	.	.	.	.	.			6.50	.	.	.	7.59	8.50		

RBD Halle		Zug Nr									W2060		1942		1946		1948	
km		Klasse										2. 3.		2. 3.		2. 3.	2. 3.	
131,7	Bitterfeld 183. 184b	ob	...	...	...	...	...	...	...	...	...	W 6 29	...	7 55	...	8 58	9 56	...
136,7	Roitzsch (Kr Bitterfeld)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6 40	...	8 05	...	9 08	10 05	...
142,1	Brehna	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6 47	...	8 11	...	9 14	10 12	...
146,7	Landsberg (b Halle (S))	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6 56	...	8 19	...	9 22	10 21	...
152,0	Hohenhuth	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7 01	...	8 27	...	9 31	10 29	...
161,7	Halle (Saale) 178.184.201.204	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	W 7 17	7.50	8.39	...	9.44	10.41	...
	Magdeburg Hbf 184	ob	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5.55	...	...	...	...
	RBD Halle	Zug Nr	1840	1842	W1844	1846	1852	1862	1864									
		Klasse	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.									
161,7	Halle (Saale) 178.184.201.204	ab	5.52	6.52	W 7 11	7.22	W 7 32	8.10	8.55	...	...	...	...	...	...	...	...	...
167,7	Amendorf	...	6.01	7.04	7 23	7.34	7 44	...	9.06	...	...	...	...	...	...	...	...	...
171,8	Schkopau	...	6.14	7.14	7 33	7.44	7 54	...	9.16	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		an	6.21	7.21	7 40	7.51	7 59	...	9.23	...	...	...	...	...	...	...	...	...
175,4	Merseburg 181f. g. h.	ob	...	...	7 44	7.55	W 8 01	...	9.25	...	...	...	...	...	...	...	...	...
179,4	Leuna Werke Nord	...	6.31	7.33	7 54	8.03	noch	...	9.34	...	...	...	...	...	...	...	...	...
181,2	Leuna Werke Süd	...	6.39	7.39	8 00	8 09	Leuna	...	9.34	...	...	...	...	...	...	...	...	...
183,7	Großkorbetha 187a	an	6.47	7.47	W 8 08	8.17	...	...	9.47	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	RBD Halle	Zug Nr	1802	1804	1806	1808	1816											
		Klasse	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.											
0,0	Leipzig Hbf	ab	...	6.33	7.30	...	9.30	...	12.58	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2,4	Leipzig-Gohlis	...	...	6.39	7.36	...	9.36	...	13.04	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4,2	Leipzig-Möckern	...	...	6.44	7.40	...	9.41	...	13.09	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7,0	Leipzig-Leutzsch 181f	...	...	6.51	7.49	...	9.48	...	13.20	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9,8	Rückmarsdorf	...	...	6.57	7.55	...	9.54	...	13.26	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12,5	Miltitz (h Leipzig)	...	...	7.03	8.02	...	10.00	...	13.32	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15,3	Markranstädt 176k	...	5.40	7.10	8.11	...	10.07	...	13.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19,3	Großbrehna	...	...	7.17	8.18	...	10.14	...	13.47	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22,4	Kötzenschau	...	...	7.23	8.24	...	10.20	...	13.53	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26,1	Bad Dürrenberg	...	...	7.30	8.33	...	10.27	...	14.00	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32,2	Großkorbetha 187a	an	6.11	7.41	8.44	...	10.38	...	14.11	...	...	...	...	...	...	...	...	...
185,7	Großkorbetha 187a	ob	...	6.49	7.49	W 8 10	8.19	8.47	...	9.49	10.40	...	...	...	...	...	...	...
193,9	Weißfels 187b	an	...	7.01	8.02	W 8 23	8.32	8.58	...	10.02	10.51	...	...	...	...	...	...	...
	Weißfels	ob	...	...	...	...	...	...	...	13.05	...	...	...	...	...	...	...	...
	Teuchern	ob	...	...	...	...	...	...	...	13.28	...	...	...	...	...	...	...	...
		ob	...	...	...	...	...	...	...	13.46	...	...	...	...	...	...	...	...
	Naumburg (S) Hbf	an	...	...	...	...	...	...	...	14.29	...	...	...	...	...	...	...	...
	Weimar Rb	...	...	...	...	...	...	...	...	17.48	...	...	...	...	...	...	...	...
	Erfurt	an	...	...	...	...	...	...	...	18.21	...	...	...	...	...	...	...	...
	a außer Sa																	

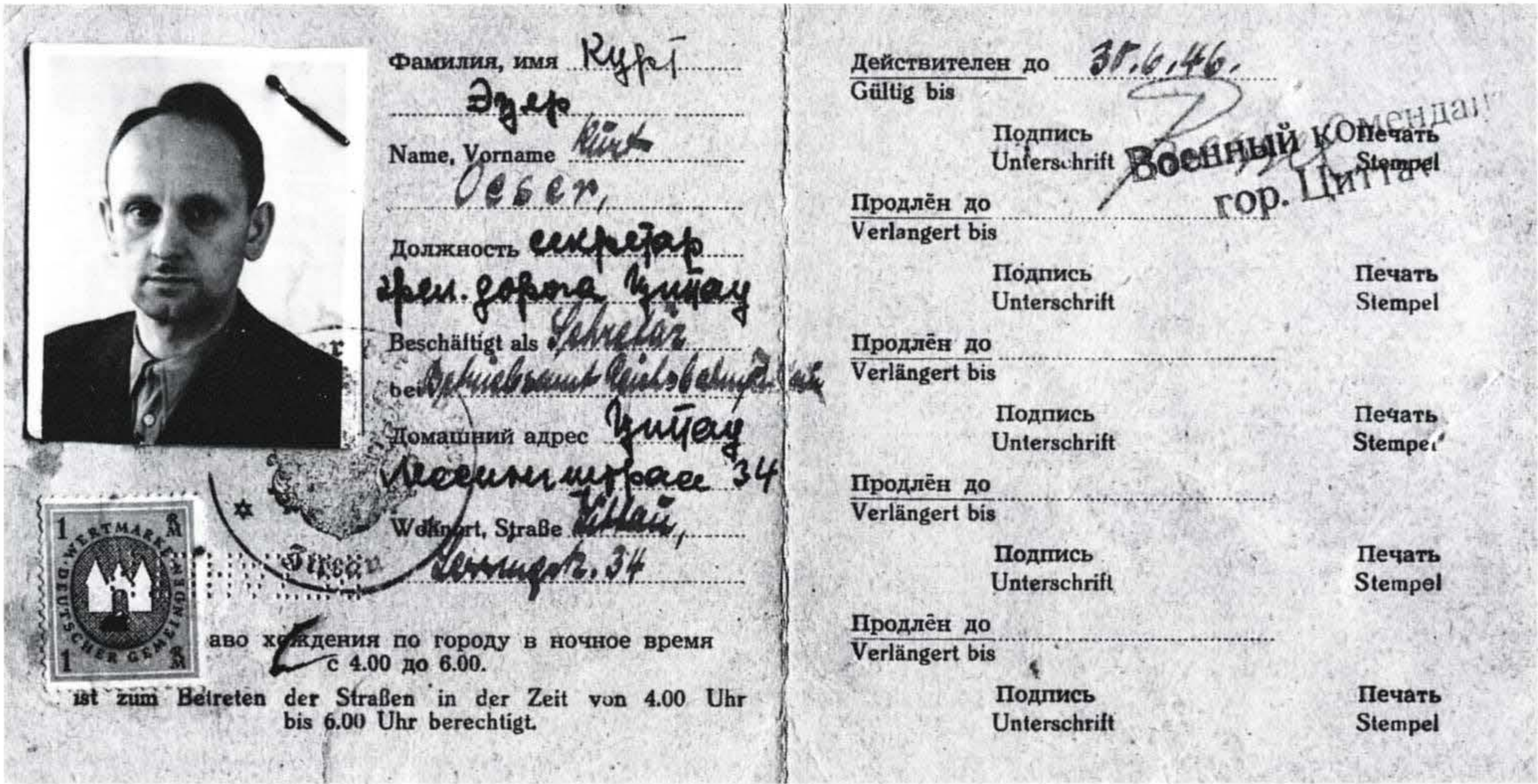
Aus dem Amtlichen Taschenfahrplan der Reichsbahndirektionen Halle und Magdeburg 1945

Dann setzte der strenge und lange Winter ein, es fehlte an Kohlen; der Zugverkehr musste noch weiter eingeschränkt werden.



■ Damit die Eisenbahner zum Dienst gehen konnten und nicht während der Sperrstunde gefangen genommen wurden, war solch ein Ausweis notwendig (1946). [Bild oben und unten].

Slg. Reiner Preuß



Auszug aus dem
B e f e h l
des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration
des Oberbefehlshabers der Sowjetischen Besatzungstruppen
in Deutschland
Nr. 328

27. November 1946

Berlin

Zur rechtzeitigen und vollen Bezahlung aller Transporte, die durch den deutschen Verkehr in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands für die sowjetischen Besatzungstruppen, die Militäradministration und andere sowjetische Stellen und Bürger durchgeführt werden,

b e f e h l e i c h :

Die Bezahlung der Eisenbahntransporte, die auf Grund von Anforderungen auf Beförderung durchgeführt worden sind, nach den Sätzen des deutschen Kriegstarifs, der bis zur Besetzung Deutschlands gültig war, und der Transporte auf den Binnenwasserstraßen im Bereich der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands nach den geltenden Tarifen durchzuführen.

Alle Transporte von Frachten, Gepäck und Fahrgästen auf der Eisenbahn und den Binnenwasserstraßen der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands, die für die sowjetischen Besatzungstruppen, die sowjetische Militärverwaltung und andere sowjetische Stellen und Bürger durchgeführt werden, für die eine in den beigefügten Richtlinien erwähnte Anforderung auf Beförderung nicht vorgelegt wird, von den Frachtabsendern oder den Frachtempfängern und den Fahrgästen nach den gültigen Tarifen bar in Reichsmark zu bezahlen. Ausgenommen sind die in den Richtlinien vorgesehenen unentgeltlichen Transporte.

Alle Eisenbahntransporte im Verkehr zwischen den Besatzungszonen Deutschlands nach den geltenden deutschen Tarifen mit Berechnung nach den bestehenden Vorschriften der Reichsbahn zu bezahlen.

Dem Chef der Verwaltung für militärische Verkehrsverbindungen der sowjetischen Besatzungstruppen in Deutschland die in den beigefügten Richtlinien vorgesehenen Anforderungen auf Beförderung herauszugeben und bis zum 15. Dezember 1946 alle Truppenteile und Dienststellen mit diesen zu versehen

Oberster Chef
der Sowjetischen Militäradministration
Oberbefehlshaber der Sowjetischen
Besatzungstruppen in Deutschland
Marschall der Sowjetunion
Sokolowskij

Stabschef der SMA
in Deutschland
Generalleutnant
Dra twin

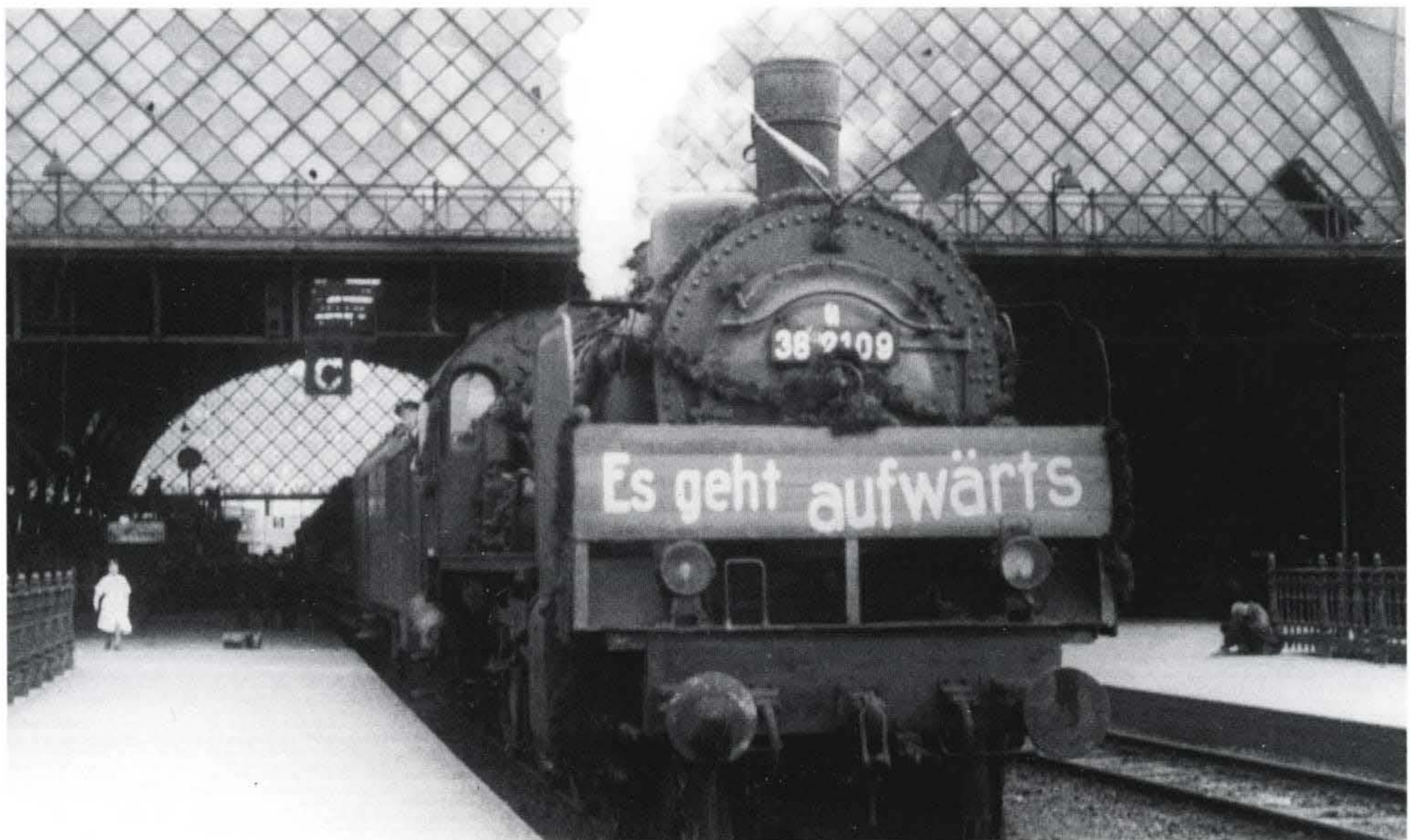
■ Die Militärtransporte mussten bezahlt werden, denn die Deutsche Reichsbahn brauchte Geld.

Im Januar fielen wegen Kohlenmangels 907 Reisezüge aus. Um Strom zu sparen, wurde in Berlin der S-Bahn-Verkehr eingeschränkt. Im Frühjahr wurden verstärkt Ferngüterzüge gebildet, es erschienen Wegekarten für die Zugbildung und Umleitungsvorschriften. Die Konzentration bestimmter Lokomotivbaureihen auf die einzelnen Bahnbetriebswerke erleichterte die Bespannung der Züge. Auch die Vereinheitlichung des Wagenparks begann.

• 1948

80 Prozent der zweigleisigen Strecken waren in eingleisige umgebaut, zum Teil mit anhaltenden Behelfslösungen (fehlender Strecken- und Bahnhofsblock, fehlende Signalabhängigkeit, behelfsmäßige Block- und Abzweigstellen).

Die Deutsche Reichsbahn konnte ihre Leistung erheblich steigern. Im September fuhr sie 1,95 Millionen Zugkilometer (zum Vergleich: Januar 1946 bis März 1947 nur 1,07 Millionen Zugkilometer). Wegen der vorherrschenden Braunkohlenfeuerung wurden die Fahrzeiten neu berechnet. Der Reiseverkehr, auch der bei der Berliner S-Bahn, verbesserte sich. Im Erzgebirge beginnt die »besondere Erzförderung« (gemeint war die Suche nach Uran), die der Deutschen Reichsbahn wegen der Erweiterung der Bahnanlagen und der Abordnung von Arbeitskräften zusätzlichen Schwierigkeiten bereiten wird. Im Juli setzten die Umleitungsmaßnahmen für Frachten mit dem Bestimmungsbahnhof Berlin und des Durchlaufs durch die Westsektoren ein. Wegen der Blockade von West-Berlin wurde der Interzonenzugverkehr eingestellt.



■ Es geht aufwärts – wenigstens an den Lokomotiven. In Dresden-Neustadt.

Foto: Rbd Dresden



- Offiziere der SMAD-Transportverwaltung würdigen am 30. April 1948 den 1. Mai mit Eisenbahnern der Reichsbahndirektion Dresden im Loksuppen von Dresden-Neustadt; es gibt auch Auszeichnungen.

Foto: Rbd Dresden

• 1949

Am 15. Januar wurden die allgemeinen Reiseeinschränkungen gelockert, am 5. Februar die Umleitungsmaßnahmen um Berlin aufgehoben und im Mai der Interzonenzugverkehr wieder aufgenommen. Dann kam es zum so genannten UGO-Putsch, dem bis Juli anhaltenden Streik der Eisenbahner in West-Berlin, sodass die Bahnhöfe um Berlin und die Nachbardirektionen von abgestellten Zügen belastet wurden.

Die Deutsche Reichsbahn bemühte sich um bessere Auslastung der Güterzüge und Beschleunigung der Nahgüterzüge, sodass der monatliche Rückstau auf etwa 180 Züge sank.

Diese Zusammenstellung der Abteilung II der Hauptverwaltung der Reichsbahn vom 5. November 1949 ergänzte ein Bericht des Arbeitsausschusses zur Feststellung von Mängeln in der operativen Arbeit vom September 1950 mit dem Resümee, die ungünstige Betriebslage habe ihre Ursachen außerhalb der Reichsbahn. Besonders wird auf die »zu kurzfristig befristete und mangelhafte Vorbereitung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz des innerdeutschen Handels« hingewiesen, der besonders auf den Rangierbahnhöfen Seddin und Wustermark zu Rückstauzügen und Bespannungsschwierigkeiten führte. Beide Bahnhöfe waren über Nacht zu Kontrollpunkten für den Güterzugverkehr von und nach West-Berlin geworden.

Auch der Raum Aue war im Zusammenhang mit dem so genannten Wismut-Bergbau⁴ ein Schwergewicht. Tausende Wagen standen im Rückstau, die nicht entladen, aber als Leerwagen dringend benötigt wurden.

Neues Staatsbewusstsein

Der Arbeitsausschuss beklagte das unzureichende Nachrichtennetz für die betriebsleitenden Stellen und den Mangel an Material. Einerseits sah er als tiefere Ursachen der Misere die »überwiegende Gleichgültigkeit und Disziplinlosigkeit« der Eisenbahner, nach deren Feststellung er forderte, es sei »ein neues Staatsbewusstsein zu wecken«, andererseits empfahl der Ausschuss Generaldirektor Erwin Kramer, dem Ministerrat vorzuschlagen, für die Reichsbahn bei der Belieferung mit Ersatzstücken und Stoffen eine höhere Dringlichkeitsstufe vorzusehen. Allerdings nahm Kramer in der Regierungssitzung am 28. September 1950 (in freier Rede!) selbstkritisch Stellung und legte ein Programm für die Beseitigung der festgestellten Fehler vor.



- Die Lösung an der statt vier- nur noch zweigleisig befahrbaren Eisenbahnbrücke bei Dresden-Neustadt wird die Binnenschiffer ermutigt haben (1949).

Foto: Rbd Dresden, Slg. Reiner Preuß

⁴ Die Sowjetisch-Deutsche Aktiengesellschaft Wismut schürfte nach Erz, aus dem man Uran gewinnen konnte.

Abschrift.

Karlshorst, den 7.1.1946

M e l d u n g !
= = = = =

Am 18. Dezember 1945 wurde ich mit der Brigade 32 der Lokkolonne 2 beim Bw Karlshorst (Lok 52 1420) auf Fahrt geschickt. Mein Brigadeführer war der Ober-Lokführer Neitzel.

Bald nach Beginn der Fahrt klagte Neitzel über heftige Durchfallbeschwerden. Infolge der nasskalten Witterung verschlimmerte sich der Zustand des Neitzel von Tag zu Tag. Hinzu traten stärkere Erkältungserscheinungen. Nach unserer Ankunft in Brest-Litowsk am 29.12.1945 musste sich Neitzel legen und konnte keinen Dienst mehr versehen. Ich übernahm von diesem Zeitpunkt an die Führung der Brigade. Da sich der Zustand verschlimmerte, versuchte ich am 1.1.46 in Lukow für Neitzel ärztliche Hilfe zu besorgen. Der Arzt in L. war jedoch nicht anwesend und die dortige Rote Kreuzstelle hatte keine Medikamente um N. Linderung zu verschaffen. Am 2.1. bemühte ich mich in Warschau-West unter Zuhilfenahme des russ. Kommandanten abermals um einen Arzt. Die Bemühungen führten jedoch nur zu dem Resultat, dass uns die poln. Eisenbahn versprach, unsere Fahrt beschleunigt nach Berlin durchzuführen, damit wir N. dann in ein Krankenhaus einliefern konnten. Durch die sich immer noch verschlimmernde Lage des Neitzel habe ich nochmals und wiederum vergeblich in Kutno und Posen versucht, einen Arzt für Neitzel aufzutreiben. Es blieb mir nun nichts weiter übrig, als auf jeder Betriebsstelle, auf der wir hielten, dafür zu sorgen, dass wir so schnell als möglich unsere Fahrt fortsetzen konnten. Von Fürstenwalde aus habe ich dann die Lokkolonne fernmündlich von der schweren Erkrankung des Neitzel in Kenntnis gesetzt und da auch in F. eine Aufnahme in ein Krankenhaus oder die Zuziehung eines Arztes nicht möglich war, veranlasst, dass bei unserem Eintreffen in Berlin Neitzel sofort in ein Berliner Krankenhaus überführt werden soll. Am 4.1. trafen wir im Bw Karlshorst ein und Neitzel wurde mit einem Kraftwagen sofort ins Krankenhaus überführt. Am 5.1.46 ist Neitzel dort verstorben.

Ich führe den Tod Neitzel mit darauf zurück, dass wir dem Erkrankten nicht rechtzeitig ärztliche Hilfe konnten zuführen. Auch fehlt es den eingesetzten Brigaden an irgendwelchen einfacheren Arzneimitteln, wie Asperin usw.

gez. Neumann, O.Lokf.

■ Oberlokomotivführer Netzel konnte nicht geholfen werden. Selbst Aspirin fehlte bei der Lokkolonne.

Abb.: BAB DM-1 3197

Es nützte nichts. Der Ministerrat sah die Deutsche Reichsbahn nie als Schwerpunktbetrieb an, allenfalls unterstützte er sie bei der Streckenelektrifizierung und bei der Netzstabilisierung in den achtziger Jahren sowie punktuell bei der Bilanzierung von Technik für die Verbesserung der Betriebssicherheit – zumindest durch Beschlüsse. Die von Industrieministerien bzw. Kombinat zu erbringenden Ergebnisse fielen jeweils enttäuschend aus. In den ersten Jahren nach 1945 kam es infolge der zunehmenden Abspaltung zum Westen zur Umlenkung der Güterströme aus der bis 1945 vorherrschenden Ost-West-Richtung in die Nord-Süd-Richtung. Besonders belastete das die Reichsbahndirektion Halle, weil dort die wichtigsten Kohlenlieferanten für die sowjetische Besatzungszone zu finden waren. Größere Bedeutung erhielten für die vor 1945 eher unscheinbaren Ostseehäfen Wismar, Rostock und Stralsund. Dass auf Anordnung der Besatzungsmacht die Strecke Schwaan–Rostock abgebaut worden war, erwies sich jetzt als äußerst misslich. Unter der Flagge »Objekt der Freien Deutschen Jugend« wurde 1947 wieder ein Streckengleis aufgebaut.

Nicht nur die abgebauten Gleise, auch die noch nicht angepassten Sicherungsanlagen machten den Eisenbahnern zu schaffen, ebenso der Transport der Reparationsgüter mit Hilfe der Lokkolonnen⁵. Hinzu kamen noch die regelmäßigen Extrawünsche der sowjetischen Befehlshaber.

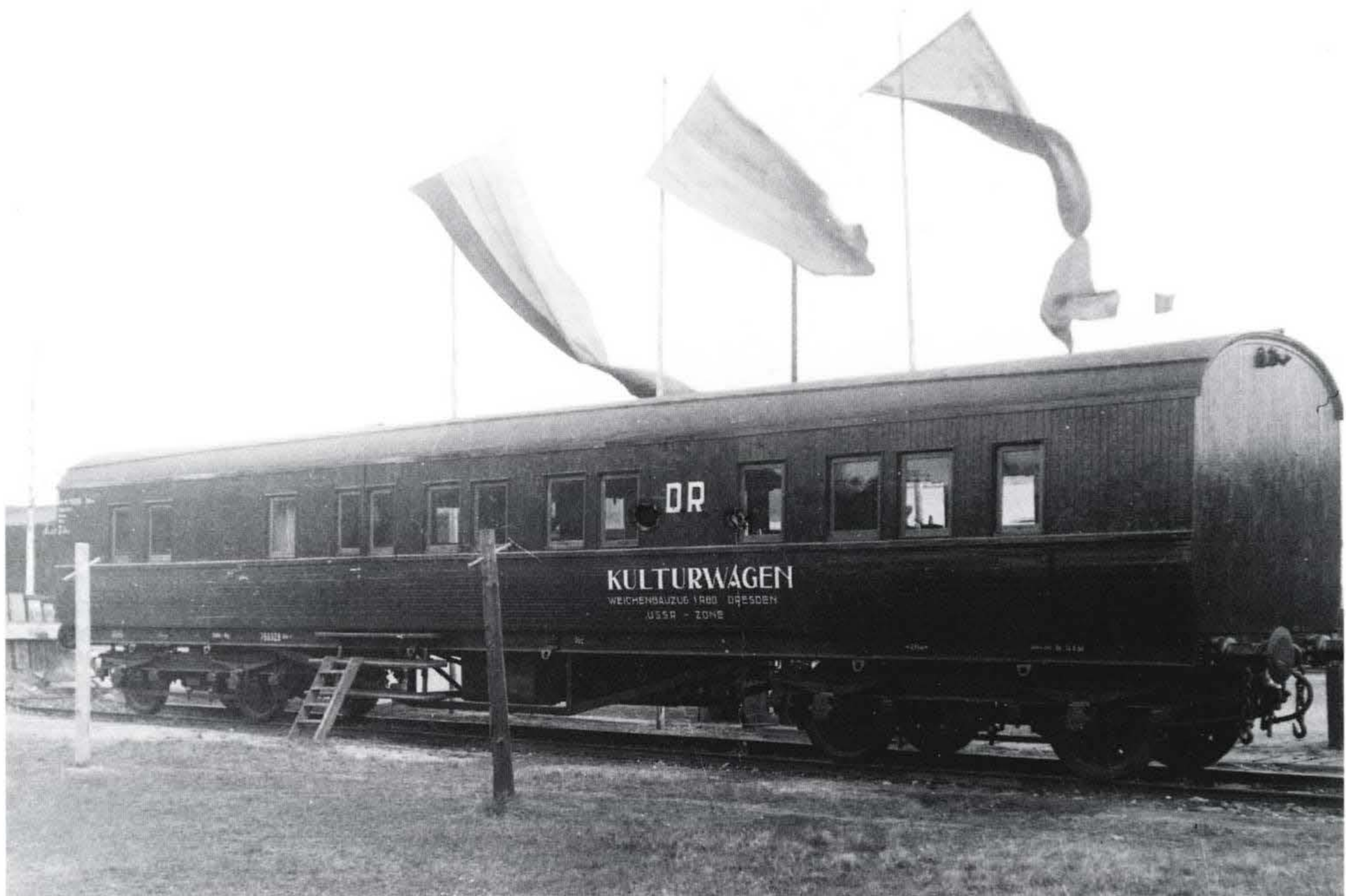
Litt die Reichsbahn ohnehin am Wagenmangel, so musste sie nun noch Kulturzüge für die Lokkolonnen und -instandsetzungszüge bauen. Wilhelm Fitzner, Präsident der Zentralverwaltung für Verkehr, musste einen solchen Befehl am 23. Juli 1946 weitergeben. Folgende Fahrzeuge waren für einen Kulturzug aus anderen Reisezugwagen umzubauen:

1. Vierachsiger Personenwagen zum Kinosaal,
2. Vierachsiger Personenwagen zur Lesehalle mit Bibliothek für Offiziere,
3. Vierachsiger Personenwagen zur Lesehalle mit Bibliothek für das deutsche Personal der Lokkolonnen,
4. Güterwagen für die elektrische Versorgung,
5. Wohnungswagen für das bedienstete Personal des Kulturzuges,
6. Zweiachsiger Personenwagen für Fotografie und Labor, Rundfunkanlage, Musikinstrumente und Sportspiele.

Das Personal des Kulturzuges sollte bestehen aus dem Chef und Leiter der Bibliothek, zwei Aufwartefrauen, zwei Kinotechnikern, einem Radiotechniker, einem Fotografen, einem Verwalter des Lagerraums und zwei Lokbrigaden.

Der Befehl ließ offen, ob für jede Lokkolonne ein solcher Kulturzug umzubauen war oder erst einmal nur einer. Die Wagen waren gerade ausgesucht worden und das Reichsbahnausbesserungswerk Chemnitz hatte mit der Arbeit soeben begonnen, da musste sich jemand unter den Militäreisenbahnern der Schnapsidee bewusst geworden sein. Die Lokkolonnen sollten ja fahren und sich nicht amüsieren. Der Befehl wurde am 16. September 1946 »wegen hoher Fertigungskosten« aufgehoben.

⁵ Vgl. hierzu Reimer, Meyer und Kubitzki, Kolonne. Die Deutsche Reichsbahn im Dienste der Sowjetunion, Stuttgart 1998.



- Kulturwagen wurden doch noch gebaut, wie dieser für den Weichenbauzug der Reichsbahndirektion Dresden.

Foto: Rbd Dresden, Slg. Reiner Preuß

Aus den Berichten, die in der Nachkriegszeit geschrieben wurden, geht selten etwas zur Lage der Eisenbahner hervor. Bezeichnend ist das von Reichsbahndirektion Dresden im August 1945 aufgestellte Memorandum zur Finanzlage, dem unter den Vorschlägen zu entnehmen ist:

»Die zu knappe Lebensmittelversorgung der außerhalb der Stadt Dresden wohnenden, aber in Dresden Dienst leistenden Bediensteten des Lokfahrdienstes. Diese haben Schwierigkeiten, sich für längere Dienste zu versorgen und es fehlt uns die Möglichkeit, durch zusätzliche Zuteilung nach Bedarf (Mischkonserven) auszuweichen. [...] Die Arbeitsfreudigkeit und größere Leistung bei den auf den Baustellen eingesetzten Arbeitskräften kann nur erzielt werden, wenn den Arbeitskräften entsprechend mehr Lebensmittel zugewiesen werden...«

Die Reichsbahndirektion Dresden hatte der Stadt mitgeteilt, wieviel zusätzliche Lebensmittel die Betriebsküchen benötigen. »Diese Mengen oder auch nur einen Teil derselben zur Verfügung zu stellen, hat das Ernährungsamt der Stadt Dresden immer wieder als ihm völlig unmöglich abgelehnt, obwohl nur auf diese Weise eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des durch den sechsjährigen Krieg und seine katastrophalen Folgen gerade auf dem Ernährungsgebiet stark zermürbten und gesundheitlich geschwächten Eisenbahnpersonals in ihren besonders schweren Dienst zu erreichen sein würde.«

Unterernährt oder sorglos?

Lag es an der Ernährung, lag es an der Ausdünnung des Personals durch den Krieg und an der Säuberung des ehemaligen Beamtenapparats von Mitgliedern der NSDAP? Setzte deshalb die Zentralverwaltung des Verkehrs am 15. März 1947 das Lebensalter für die »selbsttätige Wahrnehmung im Betriebsdienst weniger wichtiger Dienstposten« von 21 auf 18 Jahre herab? War es eine sorglose Einstellung zur Disziplin, oder lag es an den durch Kriegszerstörung und Demontage unzulänglichen Anlagen und Einrichtungen? Die Genossen der Transportkommandantur in der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland waren mit den deutschen Eisenbahnern sehr unzufrieden. Umgekehrt missfiel den Reichsbahnern, wie die Besatzung mit ihnen umging. Aber nicht jeder Befehl, jede Anordnung war von der Hand zu weisen.

Die Anordnung vom 21. Mai 1946 – sie befasste sich mit dem Umgang mit den feuergefährlichen Ladungen und Ausrüstung der Lokomotiven mit Funkenfängern – war sicherlich berechtigt, zumal es in den ersten zehn Maitagen zu 26 Vorfällen mit »Feuerwagen« gekommen war. Was aber, wenn die Eisenbahner über den Inhalt der Wagen getäuscht wur-

Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs
in der sowjetischen Besatzungszone Berlin W 8, den 1. Okt. 1947
Hauptverwaltung Deutsche Reichsbahn Leipziger Straße 5-7
HV 23 Buw

An
die Reichsbahndirektionen
Berlin, Cottbus, Dresden, Erfurt,
Greifswald, Halle, Magdeburg und Schwerin
- je besonders -

Betr: Unfallbekämpfung;
hier: Rechtzeitige Schrankenbedienung

Verschiedene Vorkommnisse lassen es geboten erscheinen, die Schrankenwärter laufend in bestimmten Abständen über ihre Dienstobliegenheiten zu belehren. Besonders die Bestimmungen des § 7 Ziffer (1) bis (3) der Bahnbewachungsvorschrift müssen immer wieder eingehend behandelt und erläutert werden.

Nach hiesigen Beobachtungen werden die Schranken vor Durchfahrt schnell fahrender Züge häufig viel zu spät bedient. Es erweckt den Anschein, als ob einige Schrankenwärter durch die in den letzten Jahren stark gedrosselten Fahrgeschwindigkeiten Maß und Gefühl für die Wahl des Zeitpunktes der Schrankenbedienung vor schnellen Fahrten ganz verloren haben. Dieser bedauerliche Tatbestand kann im Führerstand eines Triebwagens mit 75 km/h ständig festgestellt werden. Oft bedarf es zur Erreichung des Schrankenschließens erst eines anhaltenden Achtungssignals nach SB AB 161.

■ Schrankenwärter haben das Gefühl für schnelle Fahrten verloren.

Abb.: BAB DM-1 514

den? Am 10. Juli 1947 explodierten vor Ziesar zwölf Wagen und brannten mehrere Stunden lang. Der Bahnkörper wurde auf 150 m Länge vollkommen zerstört. Während der mehrstündigen Verhöre des Zugpersonals konnte ihnen keine Schuld nachgewiesen werden.

In Rogäsen hatte man zum Dampfmachen anhalten müssen, und dann hatte der dritte Wagen durch Funkenflug Feuer gefangen. Dem Personal war der Zug ohne Schutzwagen übergeben worden, die 23 Wagen waren lediglich als Militärgut deklariert worden. Ob die Russen auf dem Versandbahnhof Finow (Mark) den wirklichen Inhalt der Wagen verschwiegen oder ob die Eisenbahner dort sich die Sache mit dem »Militärgut« einfach gemacht hatten, geht aus dem Bericht der Genthiner Eisenbahn nicht hervor. Selten waren Explosionen in den Zügen mit Militärgut nicht.

In den ersten Wochen und Monaten nach dem Kriegsende kam es zu einer Reihe schwerer Unfälle, bei denen man die Schuld sowohl bei den sowjetischen Militäreisenbahnern als auch beim deutschen Personal suchen musste. Erst 1946 wurden die Unfälle wieder ordnungsgemäß erfasst.

Jahr	Unfälle	davon Zusammenstöße	davon Entgleisungen
1946	2.076	275	1.334
1947	2.701	397	1.617
1948	2.287	202	1.608
1949 ⁶	1.420	58	960

Zum Vergleich: 1981 hatte die Deutsche Reichsbahn 4.174 Unfälle, 1986 fast 3.000. Die Erfassung war aber eine andere, denn es wurden auch Zuggefährdungen, darunter offene Schranken, als Bahnbetriebsunfälle II. Grades bewertet.

Die Hauptverwaltung der Reichsbahn hütete sich, dem sowjetischen Militär Vorwürfe zu machen, sondern wies auf die Bedingungen hin, die die Betriebssicherheit beeinträchtigten. Sie erinnerte am 8. Oktober 1945 an ihre »Richtlinie Behelfsbetrieb« vom 21. September 1945. Die Beschäftigten waren über die Behelfszustände belehrt und vor ihnen gewarnt worden. Die Fachleute wussten, was zu tun war, sie kannten aber auch die Ursachen der Unzulänglichkeiten. So sollten die Sicherungsanlagen in Ordnung gebracht werden, aber die Teile fehlten, und Maßnahmen gegen Einfahrten in besetzte Gleise (durch Gleisfreimeldeanlagen) ergriffen werden, aber Holzschwellen für die Isolierung fehlten. Zugbeeinflussungsanlagen als Mittel, das »Überfahren« von Haltsignalen zu verhindern, wurden dagegen wegen der geringen Fahrgeschwindigkeiten nicht vorgesehen.

⁶ bis einschließlich Oktober

Generaldirektor Besener musste sich am 5. Juni 1946 von Oberstleutnant Schmykow die Leviten lesen lassen, weil die Reichsbahn auf den Abbau der zweiten Gleise nicht mit der Umstellung der Sicherungsanlagen und der Betriebsführung reagiert habe. »Bis zum heutigen Tage sind keine entsprechenden Hinweise über die Arbeit auf den eingleisigen Streckenabschnitten im Zusammenhang mit der Demontage der zweiten Gleise ergangen, ebenso sind bis jetzt noch nicht das halbautomatische Blocksystem, die Signale, die Einfahrt- und Ausfahrtweichen in den Bahnhöfen umgebaut worden. Infolgedessen steigt die Zahl der Unfälle auf den Bahnen weiter.«

Besener konnte darauf am 10. Juli 1946 nur antworten: »Die Bahnanlagen sind ständigen Änderungen unterworfen. Das Bahnhofsbuch kann erst fertiggestellt werden, wenn der endgültige Ausbau des Bahnhofs [oder der Abbau – E. P.] feststeht. Für eingleisige Strecken gelten die Fahrdienstvorschriften. Besondere Vorschriften sind nicht nötig. Der Umbau der Signal- und Blockeinrichtungen und die Änderung der Bahnhofsköpfe wird zugleich mit dem Ausbau eingeleitet. Zur Zeit ist in 190 km eingleisig gewordenen Strecken der Streckenblock wieder eingerichtet.«

Äußerst geringe Disziplin

Auch der Militärstaatsanwalt Ssalin bei der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland beklagte sich am 13. Juli 1946, dass »sich immer wieder in großer Zahl Eisenbahnunfälle und Havarien mit schweren Folgen und Menschenopfern« ereignen. Für ihn war der »Hauptgrund der Eisenbahnunfälle, Havarien und des Bruches [? – E. P.] die äußerst geringe Disziplin der beim Zugverkehr beteiligten deutschen Eisenbahner und die grobe Verletzung der Regeln und Dienstvorschriften durch diese Eisenbahner sowie das Bestreben einiger Deutscher, den Zugverkehr zu desorganisieren und die Ausführungen des Transportplanes zu verhindern.«

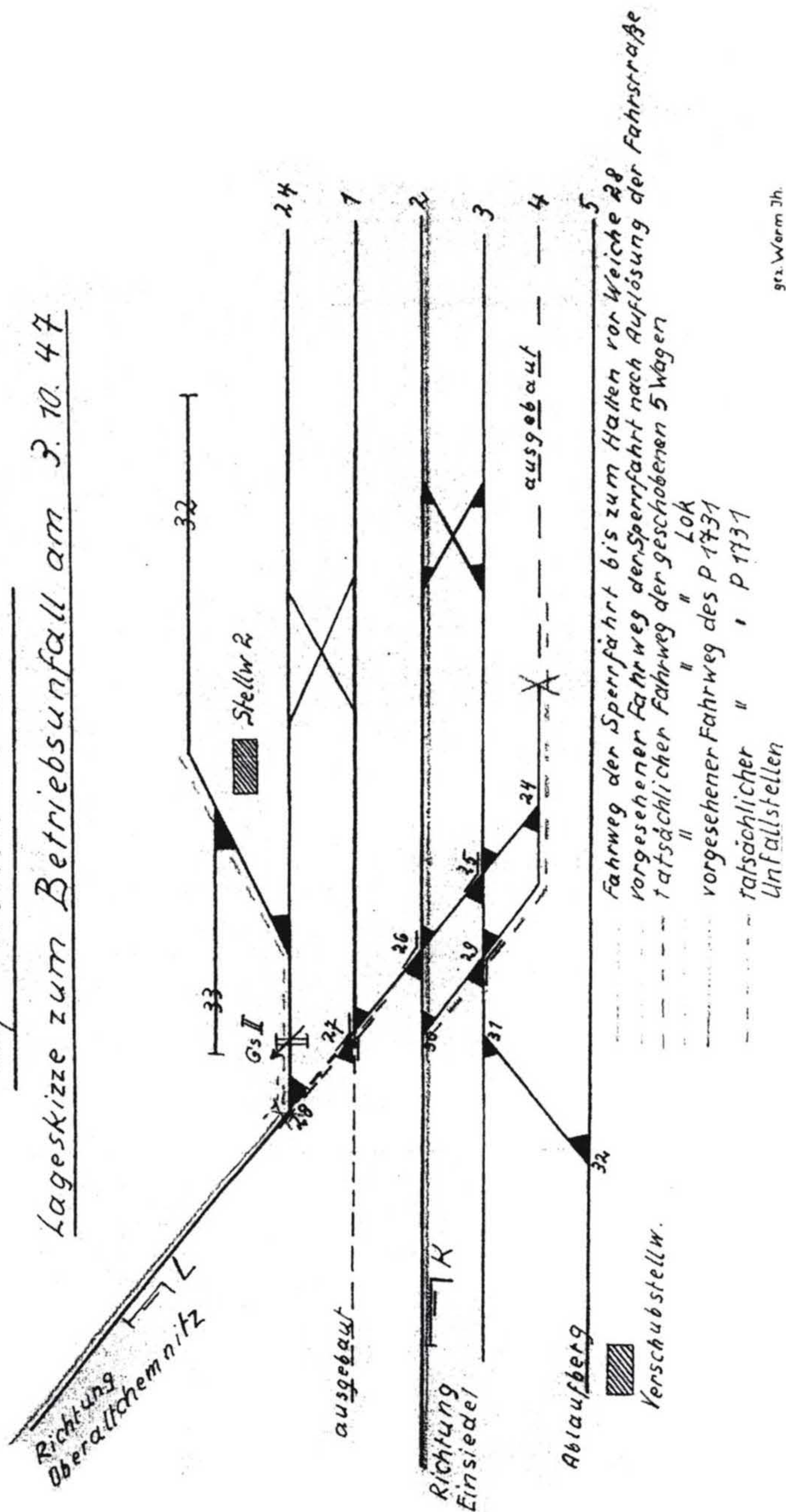
Konnten sich nicht vielmehr die Eisenbahner auf die durch die Demontage des zweiten Gleises veränderten Verhältnisse nur schwer einstellen? Die bekannt gewordenen Beispiele zeigen, es musste nicht zwingend deswegen zu Unfällen kommen. Es war auch viel Leichtsinns und Oberflächlichkeit im Spiel, wie die folgenden Beispiele zeigen.

In Chemnitz Süd fuhr am frühen Morgen des 3. Oktobers 1947 ein Übergabezug ein, der von einer Anschlussstelle aus Richtung Oberaltchemnitz zurückkehrte. Die Lokomotive schob fünf Wagen und hielt vor der Weiche 28. Sie sollte die Wagen nach Gleis 32 bringen, wohin die Einfahrt nicht möglich war. Der Fahrdienstleiter stimmte der Fahrt zu und stellte erst danach die Weiche 28 um. In ihr entgleiste die Lokomotive, der erste Wagen stand in der Weiche 27.

Das war die Schutzweiche für Fahrten von Einsiedel nach Gleis 2. P 1731 sollte einfahren, aber es konnten weder die Weiche in die abweisende Stellung gebracht, noch der Fahrstraßenhebel umgelegt und demnach auch nicht das Einfahrtssignal auf Fahrt gestellt werden. Die Spitzenweiche 30 stand noch für den entgleisten Übergabezug, der nach Gleis 2 fahren sollte, in abweisender Stellung. Der Fahrdienstleiter beauftragte, ohne den Fahrweg behelfsmäßig zu sichern, den Wärter des Rangierstellwerks neben dem Ablauf-

Bf Chemnitz Süd

Lageskizze zum Betriebsunfall am 3. 10. 47



■ Skizze des Betriebsamtes Chemnitz zur groben Fahrlässigkeit des Fahrdienstleiters am 3. Oktober 1947 in Chemnitz Süd.

Abb.: BAB DM-1 542

berg, dem Lokomotivführer einen Befehl Ab für die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal auszuhändigen, das ja wegen der falschen Weichenstellung nicht auf Fahrt gestellt werden konnte. Der fuhr nun zum Stumpf des abgebauten Gleises 4. Lokomotive, Postwagen und zwei Wagen 3. Klasse entgleisten, 13 Reisende wurden verletzt.

Am 10. Oktober 1945 fuhr um 22.25 Uhr der Dampf-Vorortzug 1008 auf den vor dem Einfahrsignal des Bahnhofs Nauen haltenden Kohlenzug 3010 auf. Danach gerieten der erste, der zweite und zwei Kohlenwagen in Brand. Die Lokomotive 74 1161 stürzte um und brannte ebenfalls aus. 15 Reisende wurden getötet, mehrere verletzt. Schuld an diesem Unfall soll die Aufsicht (Betriebswartanwärter Gerber) vom rückgelegenen Bahnhof Brieselang gewesen sein, die dem Vorortzug das Abfahrtsignal gab, obwohl der Güterzug noch nicht zurückgemeldet worden war.

Ob der Lokomotivführer das Halt zeigende Ausfahrtsignal missachtete, ob ein solches überhaupt vorhanden war – das geht aus dem Telegrammbrief des Betriebsamtes Berlin 3 an die DR-Hauptverwaltung nicht hervor. Da steht im gewohnten Amtsdeutsch nur: »Da alle Beteiligten sofort von den Russen verhaftet worden sind, konnten weitere, die Unfallursache klärende Feststellungen bisher nicht gemacht werden.«

Am 15. August 1945 stieß auf dem Bahnhof Bad Wilsnack Personenzug 205 mit dem rangierenden Transportzug 807 zusammen. Drei Tote, vier Schwer- und vier Leichtverletzte. Der Lokomotivführer des P 205 war am Halt zeigenden Einfahrsignal vorbeigefahren. Dem Bericht der Reichsbahndirektion Schwerin ist zu entnehmen:

Lokomotivführer des Zuges 807 aus der Haft entlassen, Lokomotivführer des P 205 ist flüchtig. Fahrdienstleiter und Aufsicht sind noch in Haft, die Frauen sollen warme Kleidung bringen!

Am 28. Juni 1945 stießen in Berlin-Buch der Güterzug 1053 mit dem Güterzug 1503 zusammen, der mit Flüchtlingen gefüllt war. Ein Toter, fünf Verletzte. Den Unfall verursachte ein russischer Lokomotivführer, der das Halt des Einfahrsignals missachtet und die Kreissignale (»Halt«) des deutschen und des russischen Fahrdienstleiters nicht aufgenommen hatte. Was mit dem Lokomotivführer geschah, ist unbekannt, aber beide Fahrdienstleiter wurden verhaftet. Nach zwei Monaten kam zuerst der russische frei, der deutsche und nur auf den Antrag der Reichsbahndirektion Berlin sieben Tage nach ihm.

Zu 5 Toten, 14 Schwer- und 10 Leichtverletzten der Roten Armee kam es am 19. September 1945 auf dem Breitspurgleis bei Berlin-Köpenick, als ein Güterzug mit einer Rangierabteilung zusammenstieß. Wieder war die Nichtbeachtung des Halt zeigenden Einfahrsignals die Ursache des Unfalls. General Trunow meinte, die häufig vorkommenden Unfälle seien Sabotageakte. Er verlangte, das gesamte Bahnhofspersonal auf »sachliche Eignung und politische Zuverlässigkeit« zu überprüfen. Obwohl das Lokomotivpersonal des Bahnbetriebswerks Berlin-Lichtenberg versagt hatte, wurden 15 Personen einschließlich Dienstvorsteher und Dienstvorsteher-Vertreter verhaftet. Bestraft wurden schließlich der Lokomotivführer mit zehn, der Zugführer mit fünf und der Fahrdienstleiter mit zwei Jahren Freiheitsentzug.

Gnadengesuch zu spät

Der Fahrdienstleiter vom Stellwerk »Sw« in Berlin-Schöneweide ließ am 15. Dezember 1945 eine S-Bahn nach Spindlersfeld abfahren, ohne die Ankunft des Übergabezuges von dort abzuwarten. Es kam zu vier Toten und neun Schwerverletzten. Die Besatzer vermuteten Sabotage, nahmen den Fahrdienstleiter in Haft und verhängten die Todesstrafe. Das Gnadengesuch der Reichsbahndirektion Berlin erhielt der General Sokolowski zu spät; da war die Strafe schon vollstreckt!

Zum Tode verurteilt wurde auch der Fahrdienstleiter von Tröglitz, der in der Meinung, es komme ein Güterzug, am 1. November 1946 einen Umsiedlerzug auf einen Prellbock geleitet hatte. Die Folge waren 29 Tote sowie 13 Schwerverletzte.

Am 20. März 1946 stießen zwischen Berlin-Adlershof und der Abzweigstelle Kanne der Lgo 19903 (Leerwagenzug) und der Ru 81 (ein so genannter »Russenzug«) zusammen, wobei drei Wagen, die Lokomotiven 52 7136 des Lgo und 38 3631 des Ru-Zuges entgleisten. Der Fahrdienstleiter vom Stellwerk »Swad« hatte den Leerwagenzug abgelassen, als der Ru-Zug vor dem Einfahrsignal seines Bahnhofs stand. Der Fahrdienstleiter wurde zu sechs Jahren Zwangsarbeit verurteilt.

Dasselbe Strafmaß ereilte das Lokomotivpersonal des Lgo 10921, das am 30. März 1946 am Halt zeigenden Einfahrsignal von Teupitz-Groß Köris vorbei gefahren und mit dem Ko 6924 zusammengestoßen war. Es hatte zehn Verletzte gegeben.

Ebenfalls zu sechs Jahren Strafarbeitslager wurde der Fahrdienstleiter von Dresden-Neustadt, zu vier Jahren Strafarbeitslager der Fahrdienstleiter von Dresden Wettiner Straße⁷ verurteilt. Das Strafmaß hätte umgekehrt verteilt sein müssen, denn der Fahrdienstleiter von Wettiner Straße hatte am 19. Juni 1946 den Nahgüterzug 8105 Dresden – Friedrichstadt-Löbau (Sachs) durchfahren lassen, ohne sich von der Rückmeldung eines vor dem Einfahrsignal von Dresden-Neustadt haltenden »Russenzuges«, eines Güterzuges, zu vergewissern. Beim Zusammenstoß wurden zwei Güterwagen zertrümmert, der Schlusschaffner des wartenden Güterzuges und ein blinder Passagier (der es wegen der Brückenwache nicht gewagt hatte, sich vom haltenden Zug zu entfernen) leicht verletzt. Dem zur höheren Freiheitsstrafe verurteilten Fahrdienstleiter von Dresden-Neustadt konnte man nur vorwerfen, dass er den »Russenzug« anderthalb Stunden vor dem Einfahrsignal warten ließ, ohne den Kollegen in Wettiner Straße davon zu verständigen. Diese Unterrichtung war vorgeschrieben, wenn ein Zug länger als sechs Minuten hielt und deshalb nicht zurückgeblockt oder zurückgemeldet werden konnte. Der Militärstaatsanwalt hatte alle »Beteiligten« (Dienstvorgeseter, Aufsicht, Stellwerkspersonal, Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal) verhaften lassen.

Wen die Besatzungsmacht als Schuldigen an Unfällen ausgemacht hatte – es konnte auch der Falsche sein –, den traf keine Gnade. Verurteilt wurde nach sowjetischem Recht der Stalin-Ära. Da war man nicht zimperlich. Der Eisenbahner konnte froh sein, wenn er aus der Haft entlassen und nicht vor ein Militärtribunal gestellt wurde.

⁷ nach 1946 in Dresden Mitte umbenannt

Manche entzogen sich den Strafen, die gegen sie von Militärrichtern ausgesprochen wurden und die sie dann in sowjetischen Haftanstalten oder Lagern zu erwarten hatten. Merkwürdigerweise ist darüber vor oder nach der Wende 1989 nie etwas zu lesen gewesen. Ein Weichenwärter erhängte sich im Stellwerk, nachdem er am 9. September 1945 in Potsdam irrtümlich einen Zug in ein besetztes Gleis eingelassen hatte. Am 12. Dezember 1947 hatte Braunschweiger Lokomotivpersonal durch seine Fahrlässigkeit (Vorbeifahrt am Halt zeigenden Einfahrtsignal; dieses und das Vorsignal waren nicht beleuchtet!) bei Berlin-Westend eine Flankenfahrt verursacht. Es flüchtete, wurde jedoch beim Überschreiten der Zonengrenze festgenommen und hatte trotzdem Glück. Denn eine Amnestie aus Anlass des hundertjährigen Jubiläums der Revolution von 1848 (Befehl Nummer 43 des Marschalls Sokolowski) bewahrte es vor langer Haft.

Aus Erfahrung gingen die Eisenbahner den sowjetischen Soldaten aus dem Weg. Nicht ohne Grund: Am 19. Oktober 1946, um 23 Uhr, wurde in Altenburg ein Lokomotivführer auf dem Heimweg vom Dienst erschossen. Um 0.10 Uhr betraten drei Männer in sowjetischer Militäruniform den Aufenthaltsraum der Rangierer, forderten Geld, Schmuck und Uhren. Das verweigerten die Eisenbahner. Plötzlich fiel ein Schuss durch das Fenster, der den Rangierarbeiter B. schwer verletzte. Er starb im Krankenhaus. Um 1.15 Uhr wurde der Rottenführer W. in seiner Wohnung angeschossen. Auch er starb im Krankenhaus. Die Schrankenwärter und ihre Familien verließen die Bahnwärterhäuser an der Strecke Falkenberg (Elster) – Röderau, weil es wiederholt zu Übergriffen (Plünderungen, Zerstörungen von Anlagen, persönliche Angriffe, Bedrohung mit der Waffe) kam. Die Reichsbahndirektion Dresden meinte, die Wiederherstellung der Schrankenanlagen sei zwecklos, weil sie alsbald wieder zerstört werden würden. Man ließ stattdessen die Züge langsam über die ungesicherten Bahnübergänge fahren. Präsident Barth bat am 13. Juli 1946 die Zentralverwaltung des Verkehrs, »bei höherer russischer Stelle auf die geschilderten Verhältnisse hinzuweisen und zu erwirken, dass etwas Durchgreifendes zur Sicherheit in dieser Gegend unternommen wird. Dem Vernehmen nach sind die Urheber der Ereignisse abgesonderte Elemente von rückgeführten Ausländern, die s Z in den dortigen Lagern untergebracht waren und in den Wäldern sowie vermutlich auch in einer von den Bewohnern verlassenen Ortschaft ihre Schlupfwinkel haben.«

Immer die Russen!

Bezeichnend war, dass die Betroffenen immer sowjetische Militärangehörige in voller Uniform vor sich sahen. Am 3. Juli 1946 war ein Schrankenwärter erschossen worden. Am 7. Juli bedrohte einer mit entsicherter Pistole den Wärter des Postens 268, ein zweiter, mit einem Knüppel bewaffneter Soldat stahl ihm das Taschenmesser, den Füllfederhalter, das Feuerzeug, die Brieftasche, setzte auch eine Frau aus dem Eisenbahnerwohnhaus fest, brachen einem Sauerkirschbaum die Krone ab und ließen den Arretierten die Kirschen pflücken. Am Abend des selben Tages trat ein anderer Soldat im Bahnwärter-Wohnhaus die Türfüllung ein und stahl Bekleidung und Geld.

Nachdem am 14. November 1946 ein Kleinwagen entgleist war, fuhren Eisenbahner der Bahnmeisterei Röderau und die Bahnpolizeiwache Riesa mit je einem Kleinwagen auf

Die Täter der Vorfälle von Altenburg und der Soldat, der den Kleinwagen beschoss, wurden bei einer Fahndung festgenommen. Was mit ihnen geschah, erfuhr man nie. Diese und andere Erfahrungen prägten das Bild von »den Russen« als Besatzungsmacht. Dieses Bild wurde noch durch die Veröffentlichungen nach der Wende über die »unsinnige Demontage« der Reichsbahnanlagen nachdrücklich geschärft.

■ Bis zum 1. April 1946 wurde noch elektrisch gefahren.

- a) Abschnitt Rothensee–Magdeburg–Dessau und Magdeburg–Köthen vom 31. März bis 5. April 1946;
- b) Abschnitt Probstzella–Weißenfels vom 1. bis 5. April 1946;
- c) Leipziger Ring und die übrigen Abschnitte Leipzig–Halle–Köthen, Leipzig–Dessau, Leipzig–Weißenfels vom 12. bis 5. April 1946«.

84

Mindestens 7.000 km Gleise sind nach 1945 abgebaut worden, wobei Kuhlmann sie im »Modelleisenbahner« spezifiziert:

5.922,29 km abgebaute Gleise an mehrgleisigen Strecken,

904,08 km abgebaute eingleisige Nebenbahnen,

8,227 km abgebaute Privat- und Kleinbahnen.



- Die Eisenbahner hatten sich über Jahrzehnte an den eingleisigen Verkehr gewöhnt und sahen das zugewachsene Planum des zweiten Gleises schon nicht mehr (bei Magdeburg 1979).

Foto: Grunig

Kuhlmann weist zutreffend darauf hin, dass auch Gleise während des Krieges zerstört und nicht wieder aufgebaut wurden und dass nicht alle als Reparationsleistung für die UdSSR demontiert worden sind, sondern um Material für andere Strecken zu gewinnen wie den Berliner Außenring oder die Erweiterung der Bahnanlagen im Raum Aue – Johanneorgenstadt während des Uranerzabbaus. Viele Eisenbahner hat dieser nach den Kriegszerstörungen zusätzliche Rückschlag auch moralisch schwer getroffen. Doch wie heißt es: »So was kommt von so was!« Hatten sich die Deutschen die Besatzungsmacht und ihre Rache doch selbst zuzuschreiben. Wäre die UdSSR nicht angegriffen worden, hätte es auch keine sowjetische Bahnhofskommandantur auf deutschen Bahnhöfen gegeben. Mindestens ebenso schlimm wog das Geheimnisvolle um die Reparationen und die ideologische Umkehrung, dass die UdSSR der deutschen Bevölkerung half, schenkte und spendete – ganz uneigennützig. Selbst der Wiederaufbau des Rügendamms unter Leitung eines sowjetischen Baustabs wurde – zum Beispiel in »Deutsche Eisenbahnen 1835–1985« [Berlin 1985] – von Rehbein etc. als umfangreiche Hilfe der Sowjetarmee verkauft. Als wäre nicht sie in erster Linie daran interessiert gewesen, vom Festland den Hafen Saßnitz zu erreichen!

Start der Planwirtschaft

In der Überwachung des Abbaus der Anlagen und des Transports der Reparationsgüter erschöpfte sich keineswegs der Einfluss der Besatzungsmacht auf die Reichsbahn. Ihr ist die Einführung der zentralistischen Planwirtschaft in Form der Transportplanung zu danken. Sie hatte immer ein Auge darauf, inwieweit die Deutsche Reichsbahn für ihr Militär in der DDR brauchbar ist, und sie bestimmte mit Hilfe ihrer bei den Reichsbahndirektionen weiter bestehenden Transportkommandanturen sowie der Büros des Präsidenten und des Ministers (nach 1961 Hauptabteilung I, seit 1983 Bereich Spezielle Transport- und Bauaufgaben), wann welche Militärtransporte auszuführen waren.



■ Der Kurswagen Brest – Schwerin im Personenzug von Frankfurt (Oder) bei Himmelpfort (1972).

Foto: Leyer, Slg. Schütze

Noch etwas hatte die Reichsbahn »den Freunden« zu verdanken. Ihre Politischen Organe. Am 23. Juni 1949 war eine »vordringlichste bis 31. Juli 1949 zu erledigende Aufgabe: Die Schaffung arbeitsfähiger Parteileitungen« (wohlgemerkt: der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands) angeordnet worden. 1949 musste bei der Generaldirektion ein Zentrales Parteisekretariat errichtet werden (erster Vorsitzender war der Genosse Werner Barthel). Dem Parteisekretariat gehörten ferner an der Generaldirektor, der Kulturleiter, ein Gewerkschaftsvertreter und »ein bis zwei aktive Arbeiter aus der Betriebsgruppe«.

Bei den Reichsbahndirektionen waren kleine Parteisekretariate zu bilden mit einem 1. Parteisekretär, zwei Instrukteuren, zu seiner Vertretung der 2. Parteisekretär, der Präsident, ein Kulturleiter, ein Gewerkschaftsvertreter und ein aktiver Parteiarbeiter. Zu be-



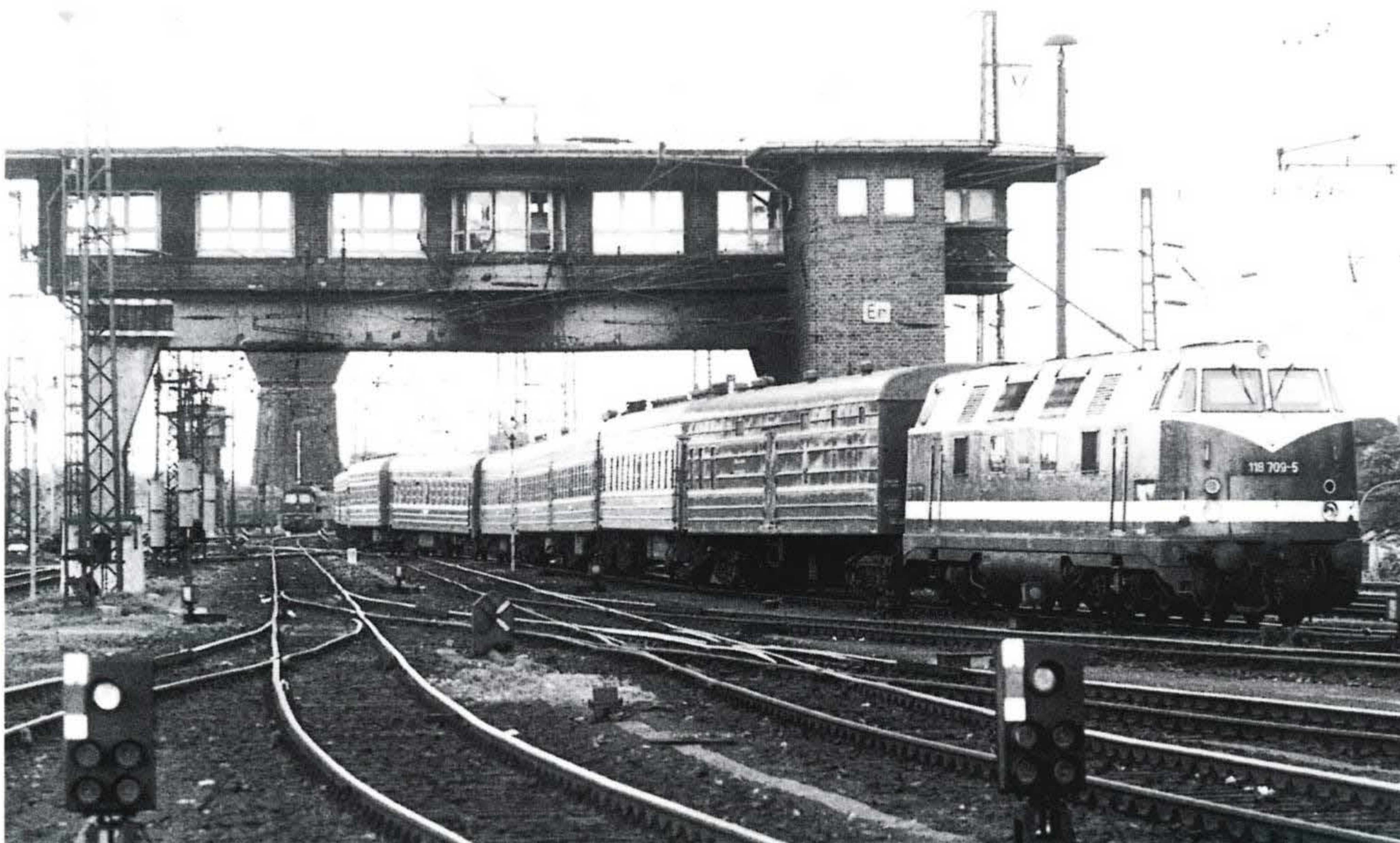
■ Nein, das ist nicht der Finnische Bahnhof von Leningrad, sondern Dresden-Neustadt (1977).

Foto: Schütze



■ Auf dem Berliner Außenring am Ortsteil Altglienecke fährt der „Galoschenzug“ Brest – Berlin – Wünsdorf, wo sich das Oberkommando der Westgruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland befand (1974).

Foto: Reiner Preuß



- Manche nannten die für die Militärangehörigen, die Zivilbeschäftigten und ihre Angehörigen bestimmten Züge auch „Gardinenzug“, weil nach sowjetischem Brauch die Abteilsten mit Gardinen behängt waren. Erfurt – Sangerhausen – Brest fährt in Halle (Saale) Hbf ein (1982).

Foto: Schrenk, Slg. Schütze



- Alles sowjetisch: der Russenzug in Magdeburg Hbf (1992).



- Mit viel Trara wurde 1980 in Lutherstadt Wittenberg ein Regiment der sowjetischen Streikräfte verabschiedet. Viele meinten: nach Afghanistan.

zahlen waren diese Funktionäre aus dem Kulturfonds. In den Betriebsgruppen der Reichsbahnämter waren je ein Parteiorganisator einzusetzen, in den Bahnbetriebswerken von über 500 Beschäftigten ebenfalls ein Parteiorganisator. Bei diesem hauptamtlichen Parteiapparat – er bestand dann als »Grundorganisation« auch auf anderen Dienststellen entsprechender Größe – blieb es bis 1990. Selbstverständlich erhielten andere Parteien keine Gelegenheit, betriebliche Organisationen, auch nicht mit ehrenamtlichen Funktionären einzurichten.

Neben den Betriebsparteiorganisationen der SED bestanden nach dem Vorbild in der Sowjetunion noch seit 1952 die Politischen Organe, wie es sie in der DDR sonst nur beim Ministerium für Nationale Verteidigung und beim Ministerium des Innern gab. Bei der Deutsche Reichsbahn gliederte sich dieser dem Zentralkomitee der SED unterstellte Apparat, dessen Mitarbeiter Arbeitsverträge bei der DR hatten und von ihr entlohnt wurden, auf in die Politische Verwaltung mit einem Stellvertreter des Ministers an der Spitze und den Politische Abteilungen *bei* den Reichsbahndirektionen, der Reichsbahnbaudirektion und Reichsbahnämtern. Bei der Direktion der Ausbesserungswerke fungierte ein Beauftragter der Politischen Verwaltung.

Und noch etwas: Eine unauffälliges Teil an der Uniform der Reichsbahner stand mit der Besatzungszeit im Zusammenhang – die Kokarde. So sehr sich die DDR von der BRD

MINISTERRAT
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK
Ministerium für Verkehrswesen
DER MINISTER

Berlin, 08.06.84

Generalsekretär des Zentralkomitees
der Sozialistischen Einheitspartei
Deutschlands und
Vorsitzender des Nationalen Verteidigungsrates
der DDR

Genossen Erich H o n e c k e r

1020 B e r l i n

Am Marx-Engels-Platz

Hochverehrter Genosse Honecker!

Durch den Chef Militärtransportwesen der Gruppe der
Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland wurden mir
am 07.06.1984 Transportraumanforderungen für die Durch-
führung von 16 Militärtransporten im Zeitraum vom 07. bis
11.06.1984 übergeben.

Der Wagenbedarf beträgt 50 gedeckte Wagen und 370 schwere
Flachwagen.

Auf Grund der Durchführung umfangreicher Transportaufgaben
der Deutschen Reichsbahn anlässlich des Nationalen Jugend-
festivals und des Entlastungsverkehrs zu den Pfingsfeier-
tagen, sehe ich mich nicht in der Lage, die Transportbe-
wegungen unter Beachtung der Zuführung des notwendigen
Leewagenbedarfs sowie fehlender Triebfahrzeug- und Strecken-
kapazitäten ohne erhebliche Auswirkungen auf das vorher
genannte Sonderprogramm durchzuführen.

■ Es geht doch! Honecker war einverstanden. Die FDJ-Züge hatten Vorrang.

Abb.: BAB DM-1 18270



■ Die zweite Macht bei der Deutschen Reichsbahn zur Eröffnung der Ausstellung »Die Frau im sozialistischen Verkehrswesen« im Verkehrsmuseum Dresden (1975). 3. und 4. v. l.: Günter Mai und Robert Menzel, Stellvertreter und Leiter der Politischen Verwaltung. 2. v. r.: Heiner Ohle, Leiter der Politischen Abteilung bei der Reichsbahndirektion Dresden, links von ihm Präsident Werner Löscher.

Foto: ZBDR

abgrenzte, so sehr legte sie auf Kleinigkeiten wert. Zum Beispiel mussten die Mützen jeglicher Uniform, vom Armeegeneral bis zum Schweinezüchter (ja, auch die hatten eine uniformähnliche Berufsbekleidung!), das Staatswappen der DDR – Hammer, Zirkel und Ährenkranz – tragen. Nur bei der Reichsbahn-Uniform war das anders. Deren Mützen zierte die schwarz-rot-goldene Kokarde wie in alten Zeiten.

Das war sogar den Genossen im Ministerrat aufgefallen, Verkehrsminister Arndt sollte Stellung nehmen bzw. die Uniform verändern. So einfach war das nicht, denn man hatte sich eines Reliktes der Besatzungszeit zu erinnern, der Betriebsführung und der Eisenbahner in West-Berlin. Die Betriebsführung sorgte schon dafür, dass es beim Namen Deutsche Reichsbahn geblieben war. Die Kokarde mit den Insignien der DDR konnte dort Ärger machen.

Der für die internationalen Beziehungen zuständige Stellvertreter des Ministers, Dr. Volkmar Winkler, hatte für die Dienstberatung des Ministers 7/73 eine Vorlage »Kokarde an der Uniformmütze der Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn« vorzulegen. Er begrün-

dete, warum von einer Änderung der Kokarde bisher abgesehen worden war. »Maßgebend dafür waren vor allem

- die Beschäftigung zahlreicher Westberliner Bürger bei der DR,⁸
- der Einsatz von DDR-Bürgern im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr nach der BRD. In beiden Fällen wäre bei der Verwendung von Kokarden mit dem Staatswappen der DDR mit Provokationen zu rechnen gewesen.«

Winklers Zuarbeiter hatten in der vierseitigen Vorlage noch bemerkt: »Es besteht die Gefahr, dass die in Westberlin stationierten westlichen Besatzungsmächte gegen das Tragen von Kokarden mit dem Staatswappen der DDR – ebenso wie bisher gegen das Hissen der Staatsflagge der DDR auf Reichsbahngelände in Westberlin – einschreiten werden. Die Handhabe dazu könnte ihnen das ›Gesetz Nr. 5 der Alliierten Kommandantur (West-)Berlin‹ über Uniformen und Abzeichen vom 25. 2. 1950 [...] bieten.«

Von den 1973 etwa 4.500 bei der Reichsbahn in West-Berlin beschäftigten Eisenbahnern war ein Drittel zum Tragen der Uniform verpflichtet. »Schon jetzt kommen jedoch nicht alle Eisenbahner dieser Verpflichtung nach«, bemerkte Winkler in der Vorlage. Sie wollten sich auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstelle nicht als Kommunisten-Knechte beschimpfen lassen. Winkler schloss nicht aus, würde die Kokarde mit dem DDR-Staatswappen eingeführt werden, »daß ein Teil dieser Eisenbahner das Arbeitsrechtsverhältnis mit der DR lösen würde.«

Ohne Eichenlaub

Man konnte pragmatisch vorgehen und unterschiedliche Kokarden für die Eisenbahner in der DDR und die in West-Berlin einführen. Das war aber »gleichbedeutend mit einer nach außen hin dokumentierten Spaltung des einheitlichen Verkehrsunternehmens DR. Um die Position der DR in Westberlin nicht zu schwächen und Verhandlungskonzeptionen der DDR nicht selbst zu unterlaufen, sollte auch eine derartige Variante nicht in Betracht gezogen werden.«

So blieb die Variante, ganz auf ein Hoheitsabzeichen zu verzichten und stattdessen als Kokarde à la Bundesbahn die Firmenmarke oder, wie es Winkler vorschlug, ein von Eichenlaub umranktes Flügelrad zu verwenden. So schrieb es auch Minister Arndt dem Vorsitzenden des Ministerrates, Willi Stoph. Aber geändert wurde dann doch nichts. Im »sozialistischen Lager« gab es zur Kokarden-Problematik eine Variante. Die Eisenbahner der Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GySEV; Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn) mit Sitz in der ungarischen Stadt Sopron trugen die gleiche Uniform wie die Eisenbahner der Staatsbahn Magyar Allami Vasút (MAV). Nur die Kokarde war anders: österreichisch, weil einige GySEV-Züge und ihre Eisenbahner nach Österreich fuhren und man im Nachbarland nicht die Kokarde der sozialistischen Bahnverwaltung zeigen wollte.

⁸ Die offizielle Schreibweise der DDR war stets Westberlin, als wäre es nur ein geografischer Begriff.

Dass es in der souveränen DDR immer noch eine Besatzungsmacht gab, merkten die Eisenbahner nicht nur daran, dass sich die sowjetischen Militärangehörigen kaum um die mehrsprachigen Verbotsschilder scherten, sondern die Gleise überschritten, wie es ihnen gefiel. Auch die häufige Entladung des Militärguts störte die Bevölkerung, weil sich die »Freunde« nicht an die Regeln hielten. Zum Beispiel nahmen in Jamlitz (Strecke Cottbus–Frankfurt [Oder]) die Manövertätigkeit, das monatelange Nachtschießen und die Truppenbewegungen immer größere Ausmaße an. 1990 wagte Dietrich K. eine Eingabe an den »Verteidigungsminister der NVA«, und erst jetzt fiel auf, dass Straßen benutzt wurden, die für Kettenfahrzeuge gar nicht zugelassen waren.

In einer Beratung am 18. Mai 1990, an der auch die Eisenbahner der Abteilung BSTA teilnahmen (hinter diesem Kürzel verbarg sich die für Militärverkehr und Verteidigungsmaßnahmen zuständige Struktureinheit der Deutschen Reichsbahn), musste man feststellen, dass die zum Jahresbeginn angemahnten Festlegungen zum Umschlag gefährlicher Güter und die Transportwege der Kettenfahrzeuge immer noch nicht eingehalten wurden. Erst nach dem Abzug der sowjetischen Truppen konnten die Bürger von Jamlitz und vielen anderen Orten aufatmen.

3. Oberbau und Brücken – die ewige Misere

O bwohl der Fahrweg der Eisenbahnen – die Gleise, Weichen und Brücken – für den Betrieb so wichtig ist und dessen Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit bestimmt, wurde bei der Deutschen Reichsbahn der Hauptdienstzweig Bahnanlagen arg vernachlässigt. Mag die Meinung übertrieben sein, die gesamte Reichsbahn sei eine einzige Langsamfahrstelle gewesen, so erhärten alle internen Analysen und Berichte zu diesem Thema die Feststellung, dass für die Erhaltung der Gleise, Weichen und Brücken nie genug getan wurde. Im Terminus der Politischen Ökonomie hieß es, nicht einmal die einfache Reproduktion sei gewährleistet gewesen.

War es allein das Unvermögen der dafür zuständigen Eisenbahner? Wohl kaum. Ihre Klagen und ihre Bitten, der Erhaltung der Gleise mehr Aufmerksamkeit zu schenken, fand kaum Gehör. Ihnen wurde wiederholt geraten, die »eigenen Reserven zu mobilisieren«. Ansonsten war das Transportieren der Güter das Wichtigste. Irgendwie musste es eben gehen, da sollten sich eben »die Genossen einen Kopf machen«.

Ob die Reichsbahn funktionierte, die Elle dafür wurde am Transportplan angelegt. Dafür gab die Staatliche Plankommission der DDR-Staatsbahn die Kennziffern vor. Kam es zum Ausfall der Beladung, weil die Wagen fehlten, untersuchte beispielsweise die Arbeiter- und Bauern-Inspektion, warum der Wagenumlauf gebremst war. Regelmäßig wurde der Minister für Verkehrswesen und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn angerufen, wenn in irgendeinem Betrieb die Produktion oder der Versand stockten, weil es an Güterwagen fehlte.

Selten und nur intern, wurde ein Zusammenhang zwischen Langsamfahrstellen einerseits sowie Zugverspätungen und Nichterfüllung örtlicher Kennziffern andererseits hergestellt. So blieb es bei den Hinweisen und Wünschen, dass die Infrastruktur nicht vernachlässigt werden dürfe.

Nach einem Beschluss der Zentralverwaltung des Verkehrs veranlasste 1948 in der Generaldirektion der Reichsbahn der Abteilungsleiter Kurt Wunsch¹, alljährlich Denkschriften über den Oberbauzustand zu verfassen und diese den verantwortlichen Stellen zuzusenden. Die erste Denkschrift enthielt einen Perspektivplan, nach dem die Rückstände der Gleis- und Brückeninstandhaltung bis 1955 aufgeholt werden sollten. Spätere Denkschriften erklärten, der Rückstand im Gleis- und Brückenbau werde nicht in sieben, sondern erst in zehn Jahren aufgeholt sein – wenn man jetzt mit der Sanierung begänne.

¹ Wunsch wurde Oberbauleiter für den Bau des Südlichen Berliner Außenrings.

Die Fachleute des Oberbaus erinnerten daran, dass bei der Deutschen Reichsbahn der Richtsatz lautete, jährlich 3.100 km (= vier Prozent) der durchgehenden Hauptgleise zu erneuern. Jeder Kilometer Gleis musste also im Durchschnitt alle 25 Jahre ausgewechselt werden. Tatsächlich wurden von 1926 bis 1935 jährlich durchschnittlich 3.122 km Gleis erneuert. Im Krieg unterblieb die planmäßige Instandhaltung.

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR war schon wegen der zu geringen Stahlzuteilung – notwendig für neue Schienen und Weichen – gezwungen, die Gleispflege zu vernachlässigen. Ebenso ungenügend war die Holzzuteilung für neue Schwellen, statt Hart- kam nur Weichholz. Mitunter behalf man sich mit Halbschwellen. Im Jahr 1957 waren 14 Millionen Schwellen mehr als 30 Jahre alt (Tabelle siehe unten). Ein Drittel der Weichen lag länger als 20 bis 30 Jahre, ein weiteres Drittel über 30 Jahre. Wollte man bei den Weichen den Vorkriegszustand erreichen, hätten jährlich 2.284 neue Weichen eingebaut werden müssen. Sie zu liefern, waren die DR-Weichenbetriebe nicht in der Lage.

Der Zustand der Brücken war nicht besser und für die Fachleute unübersichtlich. Für 4.592 von insgesamt 11.486 Brücken fehlten die Unterlagen. Vermutlich waren sie während des Krieges abhanden gekommen. Nun schätzte man, dass 1.150 Brücken aus Stahl vor 1925 gebaut worden waren und 500 danach. 400 Stahlüberbauten in Betriebsgleisen bestanden aus Schweißeisen, einem Material aus der Zeit vor 1895.

Auf ein noch höheres Alter brachten es die massiven Brücken. Sie standen bereits zur Zeit des Streckenbaus, also seit den Jahren 1837 bis 1895. Im Reichsbahndirektionsbezirk Dresden gehörten 24,4 Prozent der Massivbrücken zu den mehr als Hundertjährigen. Die Eisenbahn, eigentlich das Herz der Wirtschaft, ein Museum! Die Instandhaltung der Brücken war nicht erst, wie die Gleise und Weichen, seit 1939, sondern schon seit dem Ersten Weltkrieg entfallen. An den nach 1945 befahrenen Strecken standen 970 zerstörte und nur behelfsmäßig befahrbar gemachte Brücken. Für die endgültige Wiederherstellung reichte die Stahlzuteilung nicht.

35 Jahre nach dem ersten Bericht, am 16. Mai 1983, berichtete die Inspektion des Stellvertreters des Ministers, Dr. Heinz Schmidt, dem Minister Otto Arndt erneut und, wie es scheint, zum letzten Mal über die »Verschlechterung des Zustands der Brückenbauwerke und Kunstbauten«. Deren Belastung war gestiegen, weil dem Güterverkehr inzwischen höhere Streckenlasten erlaubt werden mussten. Beim Bau der Brücken waren 9 bis 14 Mp Achslast und 2,8 bis 4 Mp Streckenlast zu Grunde gelegt worden; inzwischen seien sie auf 25 Mp bzw. 10,4 Mp gewachsen.² Der Nachweis

Alter der Schwellen im Gleisnetz der DR 1957

in Jahren	Menge [Stück]	Anteil [Prozent]
0 – 10	5.950.966	13,4
11 – 15	1.762.478	4,0
16 – 20	5.220.470	11,8
21 – 25	7.029.308	15,9
26 – 30	10.502.493	23,7
31 – 40	8.762.972	19,8
über 40	5.079.537	11,4

² Sicherlich sind mit Streckenlast die Meterlasten gemeint, also die Last je Meter Fahrzeug, die auf die Brücke wirkt.

der Standsicherheit bei Widerlagern sei nicht mehr gegeben, repariert werde nur teilweise, die großen Viadukte müssten »in den nächsten Jahrzehnten« völlig ersetzt werden, herausragend marode Massivbrücken mit stählernen Überbauten seien die Elbebrücken in Bad Schandau (Baujahr 1878) und in Dresden (Baujahr 1881). »Insgesamt haben 41 % der stählernen Überbauten ein Alter von über 70 Jahren. Besonders ernst ist der jahrzehntelang vernachlässigte Korrosionsschutz an stählernen Überbauten kleinerer und mittlerer Stützweiten. Gegenwärtig beträgt der Brückenanstrichturnus 34 Jahre, dem ein notwendiger Turnus von 15 Jahren gegenübersteht.« Die Jahresraten der für Brücken vorgesehenen Investitionen, sie deckten den Bedarf von 1974 bis 1984 nur zu 40 Prozent, kamen einer einzigen Brücke zugute, 1984 und 1985 nämlich der Elbebrücke Wittenberge. Für mehr reichten Geld und Baukapazität nicht.



- Senkungen im Gleis zwischen Böhlen und Espenhain; der Schlamm reicht bis zur Schwellenoberkante. Zur 1960 fotografierten Bildserie schrieb die Hauptverwaltung der Bahnanlagen, die Mängel seien in allen Reichsbahndirektionen typisch, es handele sich keinesfalls um »besonders ausgesuchte Fotos«.

Foto: Bundesarchiv DM-1 2399

- Lose Stoßschwellen im Gleis 7 des Bahnhofs Pasewalk mit fehlenden Verbindungsbolzen an den Laschen.

Foto:
Bundesarchiv
DM-1 2399



- Bahnhof Zittau: Im Gleis 9 erkennt man einen erheblichen Bogen. Foto: Bundesarchiv DM-1 2399



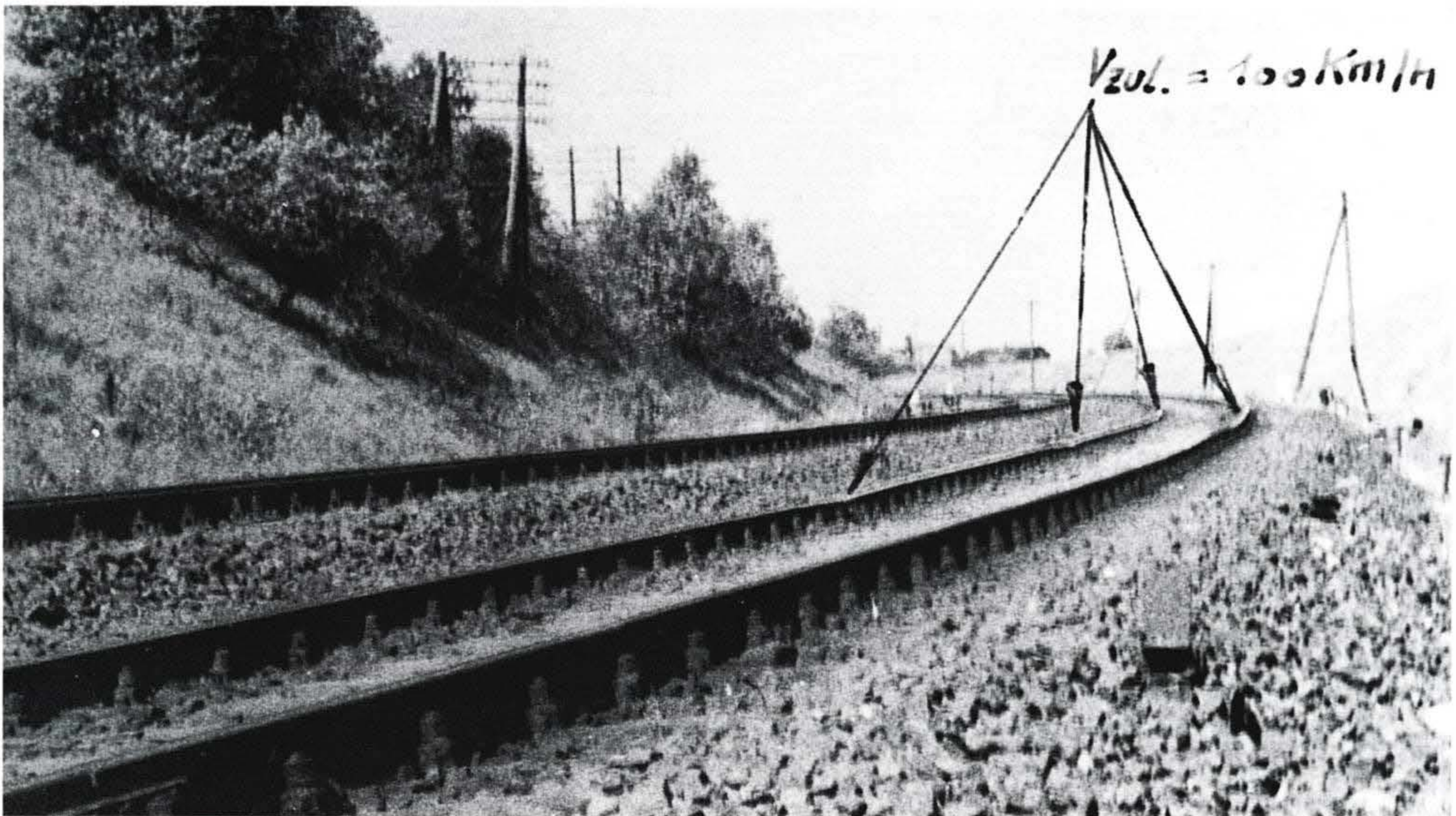
- Auf der Strecke Magdeburg – Halle waren die Stahlschwellen gebrochen.

Foto: Bundesarchiv DM-1 2399



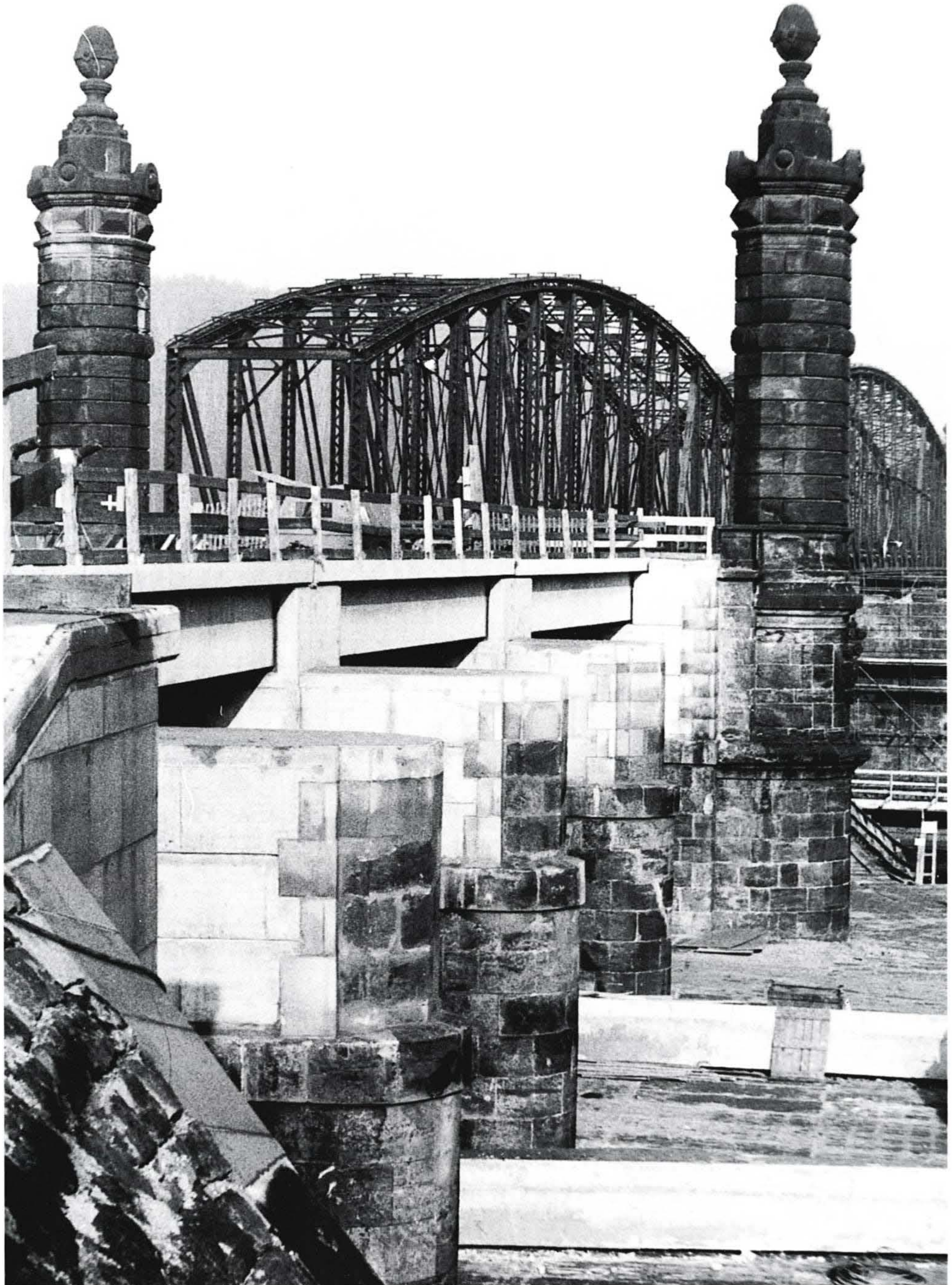
- Einst die Rennstrecke Deutschlands, die Berlin-Hamburger Bahn! 1960 gibt es zwischen Friesack und Neustadt (Dosse) eine große Anzahl morscher Schwellen, die Schrauben sind ohne Halt.

Foto: Bundesarchiv DM-1 2399



- Grobe Gleissenken auf der Strecke Magdeburg – Marienborn.

Foto: Bundesarchiv DM-1 2399



■ Eines der größten Sorgenkinder der Reichsbahndirektion Dresden, die Brücke Wendischfähre über die Elbe, Strecke Sebnitz – Bad Schandau, wurde endlich 1985 erneuert.



- Die Elbebrücke der Strecke Berlin – Lehrte bei Hämerten war ein Provisorium, das nur mit Geschwindigkeiten bis 30 km/h befahren werden durfte. 1947 war das 240 m lange Brückengerät SKR eingeschoben worden.



- 1985 ging die neue Elbebrücke bei Wittenberge in Betrieb. Ein Engpass in der Betriebsführung, die alte Brücke mit der Langsamfahrstelle von 10 km/h (rechts im Bild), war beseitigt.

Foto: ZBDR/Hein

Schienenbrüche waren die Folge

Deutschlands Spaltung und die Kapazitätseinschränkungen durch die Demontage des zweiten Streckengleises veränderten die Bedeutung vieler Strecken. Einstige Nebenbahnen wie die der Brandenburgischen Städtebahn Treuenbrietzen – Belzig – Brandenburg – Neustadt (Dosse) mussten den Charakter von Hauptbahnen annehmen, ohne dass ihre Anlagen und Sicherungstechnik grundlegend angepasst wurden. Der leichte, überalterte Oberbau entsprach nicht den schweren Belastungen zum Beispiel durch die höheren Achslasten der Lokomotiven.

Die mit Braunkohlen befeuerten Lokomotiven veraschten intensiv die Gleise, sodass die Wasserdurchlässigkeit, Entlüftung und Elastizität des Oberbaus verloren gingen. Schon damals, nicht erst durch die Alkalischäden in den Betonschwellen, brachen die Schwellen, ob sie nun aus Stahl oder Holz bestanden. Vermehrt kam es zu Schienenbrüchen. »Das zu ernstlichen Bedenken Anlass gebende unaufhaltsame Ansteigen der Schienenbrüche von 2.056 im Jahre 1951 auf 3.766 im Jahre 1952 erfordert durchgreifende Maßnahmen«, schrieb Kühnemann von der Gruppe Unterhaltung der Bahnanlagen in seinen Bericht vom 23. Februar 1953. »Die Ursachen der Schienenbrüche sind in erster Linie auf die Überalterung des Schienenmaterials zurückzuführen. [...] Die jährliche Erneuerung von 280 km Schienen in den nächsten 5 Jahren ist erforderlich.«



- Aufatmen auch bei der Bahnmeisterei, als die Dampflokomotiven wieder Steinkohlen erhielten. 52 5229 im Juni 1973 in Zittau nahe dem Stellwerk »B 5«.

Bei den Weichen behalf man sich, indem die durch den Abbau des zweiten Gleises entbehrlich gewordenen Weichen aufgearbeitet und sie wieder eingebaut wurden. »Aus Alt mach Neu!«, diese Losung galt in der Nachkriegszeit auf vielen Gebieten. Allerdings fehlten die gebräuchlichen Weichen mit Halbmessern von 300 m und 500 m, weil die zerstörten, noch nicht wieder aufgebauten bzw. voll produktionsfähigen Weichenwerke in Gotha und Brandenburg sie nicht lieferten.

In den fünfziger Jahren mangelte es nicht nur an neuem Oberbaumaterial, sondern auch an rund 3.000 Arbeitskräften für die Gleisstandhaltung. Viele Eisenbahner waren in die volkseigenen Betriebe mit besseren Arbeitsbedingungen gewechselt, zumal dort auch ein höheres Gehalt gezahlt wurde.

Zu einem grundlegenden Gesundungsprogramm für den Oberbau kam es nicht, 1952 wurde es gestrichen, Unverdrossen forderte die Gruppe Unterhaltung der Bahnanlagen in der DR-Generaldirektion am 23. Februar 1953 dringendst für 300 km Gleislänge die Erneuerung der Schwellen.



■ Der »Schraubeseil« gehörte zur ersten Etappe der Mechanisierung in der Gleisunterhaltung.

Foto: Schmidt

Es war allerdings nicht so, dass zum Ende der fünfziger Jahre die Gleise immer noch so primitiv instand gehalten wurden wie in der unmittelbaren Nachkriegszeit. Seit 1957 setzte die Hauptverwaltung Bahnanlagen auf die Mechanisierung der Oberbauarbeiten und füllte mit ihren Konzeptionen die Fachzeitschriften. Was aber fehlte, das waren konkrete Schritte, um mit der Mechanisierung voranzukommen. Vom 1. Januar 1958 an wurden in jeder Reichsbahndirektion Gleisbaumaschinenstationen (GBS) gebildet, die sich dann selbst überlassen blieben. Auch die Abgrenzung zwischen den Aufgaben dieser Maschinenstationen und den seit jeher bestehenden Oberbauwerken fehlte.

Die Arbeitsproduktivität in der Gleisunterhaltung blieb sehr niedrig, was mehrere Ursachen hatte. Einerseits ließ die DDR-Industrie die Deutsche Reichsbahn im Stich, als sie zuverlässige Oberbaumaschinen herstellen sollte, andererseits hielten sich im Hauptdienstzeug die alten Argumente: keine Leute, keine Maschinen! Er forderte von der Staatlichen Plankommission den Import von Bettungsreinigungs- und Gleisstopfmaschinen, mehr als tatsächlich gebraucht wurden. Auch Schraubeneindreh- und Schraubenausdrehmaschinen (»Schraubesel«) sowie Verlegegeräte wurden weit über den Bedarf beschafft. Da das Bessere immer der Tod des Guten ist, lagerten bei den Gleisbaumaschinenstationen Maschinen und Geräte, deren Technik als überholt galt oder die bei der Eisenbahn angeblich nicht mehr eingesetzt werden konnten. Ungenügend erprobte Maschinen und Geräte wurden bestellt, die dann in der Praxis nichts taugten, wie Schienenkreissägen oder Schienenentladevorrichtungen.



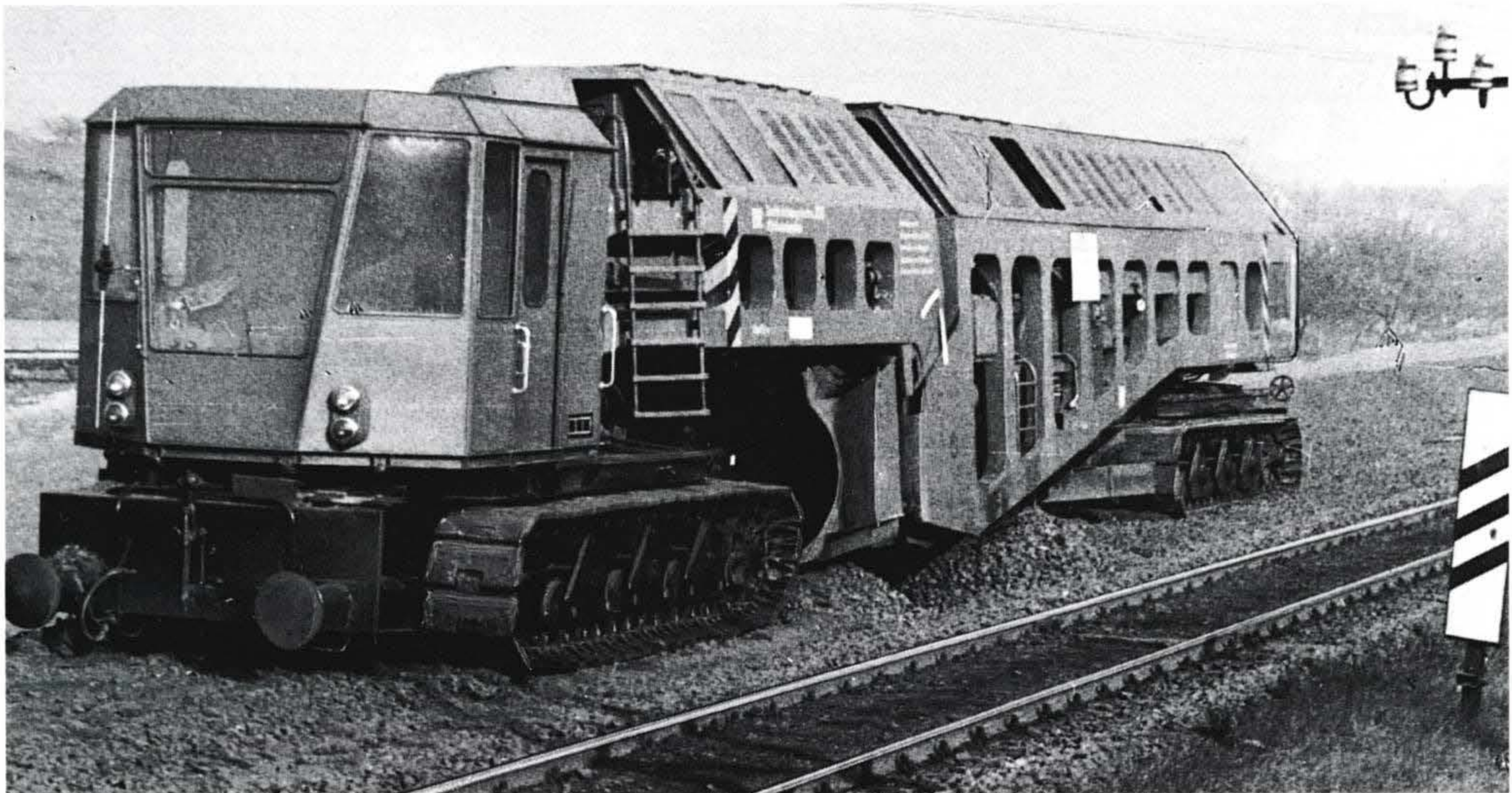
■ Schotterstopfen mit dem Vibro-Stopfer war im wahrsten Sinn des Wortes eine Knochenarbeit.

Kein böser Wille

Die DDR-Industrie der DDR bequeme sich vier Jahre nach dem Ministerratsbeschluss Nummer 27 von 1953, Schotterbettreinigungsmaschinen (SBR) zu entwickeln. Eine wurde 1957 in Bitterfeld, Pirna und im Berliner Raum erprobt. Sie war nicht zu verwenden. Eine andere, 1958 in Wildau gebaute und als SBR 1 bezeichnete, reinigte zwar in 413 Stunden 11.270 m Gleis, musste aber danach repariert werden. Weil ihre Leistung nicht befriedigte, lehnte das Oberbauwerk Königsborn die Übernahme ab.

Mit der in Nordhausen konstruierten und in den Leipziger Kirow-Werken gebauten SBR 2 beschäftigten sich sogar die Genossen des Ministeriums für Staatssicherheit, die bald erkannten, dass es nicht der böse Wille war, sondern Konstruktionsmängel, wenn die Maschine nicht eingesetzt werden konnte. Ebenfalls erwies sich die 1955 vom VEB Konstruktions- und Montagebetrieb Leipzig für 228.800 Mark entwickelte Gleisstopfmaschine beim ersten Probetrieb als unbrauchbar.

Da halfen nur die Importe aus der Schweiz (Matisa) und aus Österreich (Plasser & Theurer). Aber auch diese Maschinen, die das in der DDR so gewünschte »Weltniveau« verkörperten, brachten allenfalls die Hälfte der erwarteten Leistung, weil ihr Einsatz Gleis- und Streckensperrungen erforderte, die nicht rechtzeitig geplant bzw. angemeldet worden waren. Eine Matisa-Stopfmaschine stopfte im November 1959 auf der Baustelle bei Eilenburg an lediglich drei Tagen von 2.800 m Gleis nur 750 m. Danach wurde sie nach Peißen bei Halle umgesetzt, wo ihr Einsatz überhaupt nicht vorbereitet worden war. Sie wurde nach Leipzig-Schönefeld gefahren. Dort war wieder keine Gelegenheit zum Stopfen. Erst auf der vierten Baustelle, in Zörbig bei Bitterfeld, wurde die teure Maschine voll eingesetzt.



- 1964 stellte das Forschungs- und Entwicklungswerk des Verkehrswesens Blankenburg die gleislose Schotterbettreinigungsmaschine SBR II a vor.

Der Hauptdienstzweig Bahnanlagen stellte sich viel zu spät auf die veränderten Bedingungen der Gleisreparatur durch Maschinen ein. Schlampig war nicht nur die Organisation der Baustellen, sondern schon ihre Vorbereitung. Und die Planung des Ersatzteilbedarfs ließ sich nur als oberflächlich bezeichnen. Zum Beispiel reichten die für den Import bereitgestellten Devisen meist nur für die Maschinen, nicht aber für die Ersatzteile. 1960 fiel die Matisa-Stopfmaschine der Gleisbaumaschinenstation Radebeul zehn Wochen, ein halbes Jahr die von Königsborn aus, weil die Teile einer beschädigten Baggerkette aus der Schweiz erst beschafft werden mussten. Und weil das harte Währung kostete, wurde die Beschaffung zum Problem und dauerte lange. Der Versuch, die Teile in einem Reichsbahnausbesserungswerk nachzubauen, misslang.

Die Zunahme der Schienenbrüche insbesondere in den stark befahrenen Gleisen der Sonderklasse und den der I. Ordnung und die ständig länger werdenden Langsamfahrstellen blieben 1959 der Abteilung Transport und Verbindungswesen des Zentralkomitees der SED nicht verborgen. Sie setzte eine Parteibrigade ein, die allerdings nichts Neues ermittelte, lediglich die Erscheinungen bewertete mit der Aussage »die jährliche und anhaltende Minderung bzw. der Abgang von Arbeitskräften in der Bahnunterhaltung in andere Industriezweige (zum Beispiel verlor die Rbd Erfurt von 1954 bis 1959 ca. 1.200 Arbeitskräfte, das entspricht rd. 10 Bauzügen á 120 Mann)« sei ein Hauptgrund für die Mängel im Oberbau gewesen.

Ansonsten musste sich die Parteibrigade eingestehen, dass durch den Nachholbedarf seit 1950 auch bei Anspannung aller Kräfte und der erhöhten Bereitstellung der Mittel und des Materials sich der Oberbauzustand bis 1965 weiter verschlechtern wird und die »in den Jahren 1955–1957 neu gebauten Gleise dem Verfall entgegengehen, weil die planmäßige Durcharbeitung fehlt.«

Die Parteibrigade rechnete hin und her, wie man zu einem vernünftigen Verhältnis von Erneuerung und Unterhaltung des Oberbaus kommen könnte (Verminderung der Erneuerung von 1962 bis 1965 auf 757 km und Erhöhung der planmäßigen Durcharbeitung auf 10.800 km). Die Genossen hatten sicherlich ein realistisches Bild von den Zuständen der Gleisanlagen gemalt.

1959 begann in der DDR der Siebenjahrplan (der 1961/1962 zufolge übertriebener Zielvorstellungen abgebrochen werden musste). In der Hauptverwaltung Bahnanlagen hatte man sich für die Zeit bis 1965 Ziele gesteckt, wie »die Kostensenkung durch höchstmögliche Mechanisierung und deren Auslastung nebst bester Arbeitsorganisation.« Die Reichsbahndirektionen erkannten, dass zwischen den Zielen im Siebenjahrplan und den auf ihren Bezirk zugeschnittenen Direktiven zu diesem Plan Widersprüche klafften. Zu denen gehörten:

- der Umbau des Bahnhofs Berlin Ostkreuz, dessen 1. Ausbaustufe bis 1965 abgeschlossen sein sollte (2005 hatte er noch nicht begonnen!)
- der Wiederaufbau des Empfangsgebäudes von Nauen bis spätestens 1963 (2005 noch nicht begonnen!)
- der Anschluss der Insel Usedom an das Eisenbahnnetz, Wiederaufbau der Strecke Ducherow – Ahlbeck, Bau der Peenebrücke bei Wolgast, Verbindungskurve bei Züssow (bis auf die fertig gestellte Peenebrücke 2005 noch nicht begonnen)
- der Ausbau der Strecke Berlin – Erfurt für die Geschwindigkeit von 160 km/h, wofür aber nach den Orientierungsziffern keine Mittel zur Verfügung standen
- die Neutrassierung der Strecke Blankenburg (Harz) – Hüttenrode im Zusammenhang mit dem Chemieprogramm ohne Veränderungen der anschließenden Strecken
- im Bezirk der Reichsbahndirektion Magdeburg auf etwa 40 Strecken die Anhebung der zulässigen Achslast auf 21 t (wofür die Mittel und die Baukapazität fehlten).

Das war die Zukunftsmusik des Siebenjahrplans, von dem man, wie das bei allen Plänen üblich ist, auch Abstriche hinnehmen musste.

Leiser war schuld

Für die Misere der bisherigen Situation des Oberbaus musste ein Schuldiger gefunden werden. Das konnte, wie zu erwarten war, nur der für den Anlagenbereich zuständige Stellvertreter des Ministers, Genosse Kurt Leiser, sein. Er war der Nachfolger des Stellvertreters des Ministers, Heinrich Lindemann, ein Fachmann des Oberbaus, der in diesen Fragen die Deutsche Reichsbahn im Internationalen Eisenbahnverband UIC vertrat. Doch »den Laden hat Marx geschmissen«, wie man damals erzählte. Marx war Leisers »Adjutant«, der wissenschaftliche Mitarbeiter.

Gleisnetz der DR

Jahr	durchgehende Hauptgleise der Hauptbahnen in km	durchgehende Hauptgleise der Nebenbahnen in km	übrige Gleise, z. B. Bahnhofsgleise in km	Schienenbrüche	Langsamfahrstellen	Unfälle wegen Oberbauschäden
1946				319		
1947				857	15	245
1950				1.200	38	379
1951				2.056	74	355
1952	8.700	8.300	11.208	3.766	80	634
1954				7.404	124	872
1955				9.735	70	1.173
1956				13.319	162	1.298
1957				14.515	242	518 ¹
1958	9.350	8.500	11.150	16.928	173	
1961					319	1.779
1965						1.875
1966					1.662	

¹ Bis zum 1. Mai 1957!

Die bereits genannte Parteibrigade warf Leiser vor, er unterstütze die ungenügende Arbeit der Hauptverwaltung noch. Und umgekehrt: »Das Verhältnis der leitenden Funktionäre innerhalb der HV und zum Stellvertreter des Ministers, Gen. Leiser, ist nicht von parteilichen Prinzipien getragen. Dabei trägt die Parteigruppe der HV der Bahnanlagen für das Zustandekommen einer nicht genügend offenen, kameradschaftlichen Atmosphäre die Hauptverantwortung.

In persönlichen Aussprachen äußerte z.B. der Gen. Seiler sowie der Gen. Freitag³ u.a., daß in der Parteigruppe keine Diskussionen zustandekommen, sobald der Gen. Leiser anwesend ist.

Die Zusammenarbeit zwischen dem Gen. Freitag und dem Gen. Leiser wird von verschiedenen Genossen so charakterisiert, daß der Gen. Freitag der Zuarbeiter des Gen. Leiser sei. Obwohl diese und andere Meinungen allen Genossen bekannt sind, wurden sie in der Vergangenheit nicht zum Anlaß genommen, in der Parteigruppe diese Fragen zu beraten und so eine offene, kameradschaftliche und gesunde Atmosphäre zu schaffen.

Auf dieser Grundlage entwickelte sich ein solches Verhältnis, daß die persönliche Verantwortung zwischen dem Stellvertreter des Ministers und dem Leiter der HV völlig verwischt wird. [...]

Ausgehend von dieser mangelnden Parteiarbeit ist die Arbeitsweise der gesamten HV nicht genügend exakt und beruht nicht auf einer wissenschaftlichen Grundlage, sondern wurde von vielen subjektiven Einschätzungen einzelner Mitarbeiter bestimmt. Die Arbeit der letzten Jahre wird so charakterisiert, daß ab 1955 die Abdeckung der angeforderten Oberbaustoffe in ihren wesentlichen Teilen voll gewährleistet wurde. Die Befriedigung der Stoffbedürfnisse hätte sich in der allgemeinen Verbesserung des Oberbauzustandes ausdrücken müssen. Jedoch zeigen die betrieblichen Schwierigkeiten eine entgegengesetzte Entwicklung, indem sich der Oberbauzustand verschlechterte.

Die schädliche Auffassung, daß infolge der Arbeitskräftelage eine schnelle Verbesserung des Oberbauzustandes nicht möglich sei, führte dazu, daß in allen Leitungsebenen kein genügender Kampf um höchste Qualitätsarbeit geführt und kein Übergang zur Gleispflege erzielt wurde. [...] In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Oberbauerneuerungen durchgeführt, bei denen der ordnungsgemäße Abschluß aller Arbeitsgänge nicht durchgeführt werden konnte. Hinzu kommt, daß die erforderlichen Pflegearbeiten nicht in den darauffolgenden Jahren angewandt wurden, so daß vielfach wieder ein mangelhafter Zustand eingetreten ist. Dieser Zustand wird noch verschärft, weil ein Teil der seit 1953 neu gebauten bzw. erneuerten Strecken bis heute [1959! – E. P.] noch nicht ordnungsgemäß entsprechend den Oberbauvorschriften abgenommen wurde.

Die HV der Bahnanlagen im Ministerium und die Verwaltungen der Bahnanlagen der Rbd'en wissen von diesem Zustand. Trotzdem wurde bisher nichts wesentliches unternommen, um ihn zu verändern.«

³ Kurt Freitag, hier Leiter der Hauptverwaltung Bahnanlagen, geboren 1902, gestorben am 19. Mai 1972, war, bevor er Leiter der Hauptverwaltung wurde, Vizepräsident Bahnanlagen und Präsident der Reichsbahndirektion Berlin, zuletzt Leiter der Staatlichen Bauaufsicht

Schließlich griff die Parteibrigade ein Beispiel unter vielen auf, wie es den Eisenbahnern als Pfusch am Bau bekannt war und bekannt bleiben sollte. 1956 war die 177 km lange Strecke Jüterbog – Halle – Weißenfels für etwa 50 Millionen Mark erneuert worden. »Neben der teilweisen mangelhaften Arbeitsausführung beim Neubau dieser Strecken, besonders aber wegen der nicht durchgeführten 2. Stopfung, mußten schon nach kurzer Zeit wiederum La-Stellen eingelegt werden.«

Kurt Leiser wurde schließlich wegen »mangelhafter Leitungstätigkeit« von der Stelle des Stellvertreter des Ministers entbunden und, wie es in der »Fahrt frei« 1/1964 hieß: »wird eine verantwortliche Funktion im Straßenwesen unserer Republik übernehmen.« 1971 wurde er im Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens (ZIFV) Leiter der Sektion materiell-technische Territorialstruktur. Er starb in den neunziger Jahren. Nachfolger Leisers wurde am 1. November 1963 der erst 35-jährige Kurt Sobotta, der von der Abteilung Verkehr und Verbindungswesen des Zentralkomitees der SED kam, aber ein studierter Fachmann des Oberbaus war.

Der Einsatz der Parteibrigade verändert kaum etwas. Dazu trug erst die Militarisierung der DDR-Volkswirtschaft bei mit der Aufgabe: Mobilmachung des Staats- und Wirtschaftsapparates. Nationaler Verteidigungsrat und Nationale Volksarmee (sicherlich auch das Oberkommando der Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland) stellten in ihren Berichten zu Beginn der sechziger Jahre fest, in welchem unzulänglichen Zustand die Anlagen der Deutschen Reichsbahn waren. Sie forderten nicht nur die Instandsetzung der Strecken, sondern den Ausbau operativ wichtiger Ost-West-Strecken und die Umgehungsmöglichkeiten für luftkriegsgefährdete Eisenbahnknotenpunkte und Brücken. Bis 1965 sollten die Knotenpunkte Halle/Leipzig, Pasewalk und Cottbus durch Umgehungen militärisch »störfrei« gemacht und fünf Behelfsbrücken über die Elbe und Mulde vorbereitet werden.

Nahe Frankfurt (Oder) und Bad Muskau wurden Brückenteile gelagert und während der nun einsetzenden Zentralen Oberbauerneuerung (ZOE) eine Vielzahl strategischer Kurven gebaut, die nur in wenigen Fällen auch für den zivilen Verkehr genutzt worden sind. Das Ziel der ZOE war die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit und Achskraft auf 210 kN (21 t) und die Lichtraumumgrenzung 1-SM/DR – alles Voraussetzungen für die Mobilmachung und den »Marsch« der Truppen auf Eisenbahngleisen. Zur ZOE gehörten die Verbesserung des Unterbaus, der Gleisumbau, die Bettungsreinigung und -verdichtung.

Wer sollte helfen?

Die militärischen Gesichtspunkte kamen in den Vorlagen, Analysen und auch nicht in den Protokollen der Dienstberatungen des Ministers für Verkehrswesen vor. Sie sollten geheim bleiben, obwohl jeder mit seinen Augen sah, was gebaut wurde, und ahnte, zu welchem Zweck. Die militärischen Gesichtspunkte blieben auch in der »Konzeption für die Entwicklung des Zustandes der Gleisanlagen bis 1970« ungenannt. Kramers Vertreter für Bau und Bahnanlagen, Kurt Leiser, legte sie für die Dienstbesprechung des Ministers am 11. Februar 1963 vor, abermals mit der Erkenntnis, »daß der Zustand des Netzes vom Jahre 1962 bei der vorgesehenen Entwicklung der Gleisbaukapazität bis 1966 nicht gehalten werden

kann. Es gibt somit keine Gewähr dafür, daß bis zu diesem Zeitpunkt die Transportaufgaben in vollem Umfange erfüllt werden. Um das zu garantieren, ist unumgänglich notwendig, daß bis 1967 Gleisbaukapazitäten aus anderen Bereichen der Volkswirtschaft in Höhe von rd. 40 Mio DM jährlich dem Verkehrswesen zur Verfügung gestellt werden.«

Bisher hatte die Reichsbahn den neuen Werken, wie dem Kombinat Schwarze Pumpe, die Gleise bauen müssen. Jetzt sollten Andere ihr helfen. Aber wer? Nennenswerte Gleisbauunternehmen außerhalb der Reichsbahn gab es nicht mehr. Ausnahmsweise halfen die 1961 aufgestellten Eisenbahnbautruppen wie bei der Oberbauerneuerung und dem Aufbau des zweiten Gleises Elsterwerda – Zeithain Bogendreieck.⁴ Der »Beschluß zum Bericht des Ministers über die Entwicklung des Verkehrswesens insbesondere der Rekonstruktion des Eisenbahnwesens« von 1966 postulierte, mit der Erweiterung der Gleisbaukapazitäten der Reichsbahn bis 1970 den eigenen Bedarf abzudecken. Infolge des großen Nachholbedarfs werde lediglich eine Gesundung des Hauptstreckennetzes erreicht und der Zustand des Nebennetzes sich weiter verschlechtern.

Denn für die Sanierung des 29.500 km umfassenden Hauptnetzes waren jährlich notwendig:

- die Erneuerung von 1.550 km Gleis einschließlich der Weichen
- die planmäßige Durcharbeitung von 6.400 km Gleis und danach alle vier bis sechs Jahre
- eine jährliche Bauproduktion von Brücken im Wertumfang von 40 Millionen Mark und mit 9.000 t Stahlkonstruktion.

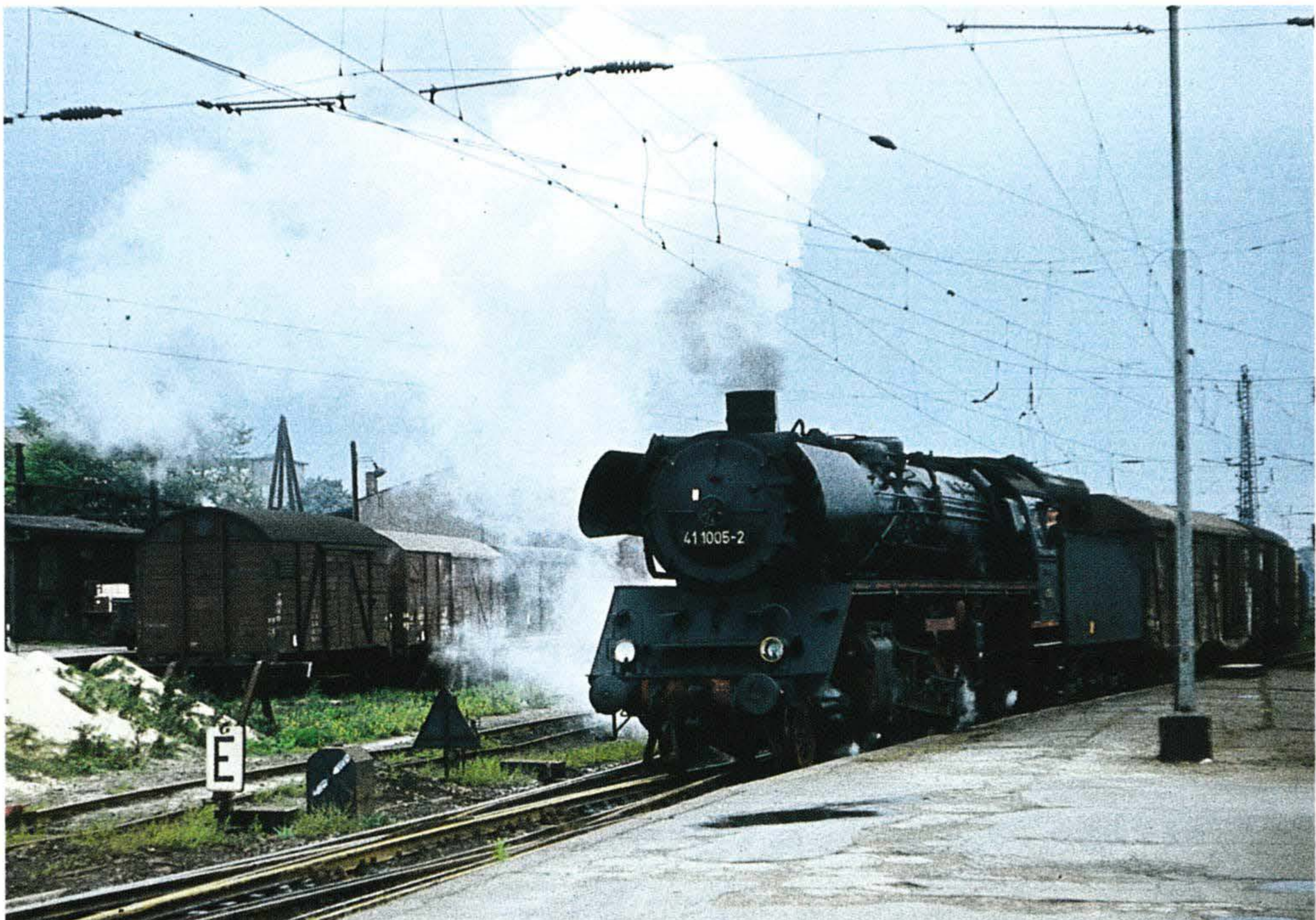
Wieweit klafften 1966 Anspruch und Wirklichkeit auseinander, wenn es um die zulässige Geschwindigkeit und die Achslasten im Netz ging (Soll ohne, Ist in den Klammern)?

Geschwindigkeit in km/h	Prozent der Betriebslänge	Achslast in t Prozent der	Betriebslänge in Prozent
120	18,4 (5,2)	21	41 (16)
100	19,5 (17,9)	20	23 (37,7)
80	6,7 (8,6)	18	10,7 (13,3)
< 80	55,4 (68,3)	< 16	9,0 (10,7)

Die Ziele waren unrealistisch, zumal der genannte Beschluss bereits ausführte: »Die Gleisbaukapazität der Deutschen Reichsbahn ist gegenwärtig rund 560 km. Es ist somit [weil zur Aufholung der Rückstände jährlich 2.050 km Gleis erneuert werden mussten – E. P.] notwendig, mit maximaler Beschleunigung auf dem Wege der zielgerichteten komplexen Mechanisierung die Gleisbaukapazität so zu entwickeln, daß ohne zusätzliche Arbeitskräfte die einfache Reproduktion gesichert ist.« Dem sollte ein Mechanisierungspro-

⁴ Die Strecke wurde dabei von einer Nebenbahn zur Hauptbahn hochgestuft.

- Ein Güterzug mit der Lokomotive 58 3020 wummert durch den unteren Teil des Bahnhofs Falkenberg (Elster) (1977).



- In Magdeburg Hbf hat der Güterzug den Beginn einer Langsamfahrstelle erreicht.

gramm dienen, und die Zentrale Oberbauerneuerung (ZOE) begann. Sie war keine Kampagne, die wie andere schnell verpuffte, sondern ein mit den Reichsbahndirektionen abgestimmtes Programm, das das Streckennetz und die Knoten leistungsfähiger machen sollte.

Während bis 1970 auf etwa einem Drittel des Netzes, auf den volkswirtschaftlich wichtigsten Strecken und Verschiebebahnhöfen, die volle Leistungsfähigkeit hergestellt werden bzw. erhalten bleiben sollte, musste im übrigen Netz die Leistungsminderung in Kauf genommen werden.

Die durch die ZOE »bevorzugten« Strecken machten 5.308 km des Netzes aus. Sie kamen 1963 in die Klasse 1 mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 120 km/h. 1.846 km (11 Prozent) wurden in die Klasse 2 mit zulässiger Geschwindigkeit bis zu 70 km/h eingestuft. 3.360 km (30,1 Prozent) kamen in die Klasse 3 für 50 km/h, 3.202 km (19,2 Prozent) in die Klasse 4 für 30 km/h. 2.900 km (17,4 Prozent) in der Klasse 5 waren für 30 km/h und/oder zum Abbau vorgesehen.



- 03 0080 hat den Schnellzug Berlin – Stralsund am 14. Mai 1979 nach Anklam gebracht. Diese Strecke war in die Erhaltungsklasse 1 eingestuft worden.

Zur Klasse 1 gehörten:

a) die Radialstrecken

Berliner Außenring

Berlin – Saßnitz – Rostock – Warnemünde

Berlin – Pasewalk – Stralsund

Berlin – Frankfurt (Oder)
Berlin – Cottbus – Görlitz
Berlin – Dresden – Schöna
Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Gerstungen
Berlin – Karl-Marx-Stadt
Berlin – Sangerhausen – Erfurt – Probstzella⁵
Berlin – Magdeburg – Marienborn
Berlin – Schwanheide – Schwerin

b) die Tangentialstrecken

Stralsund – Rostock – Schwerin – Magdeburg – Halle – Riesa – Dresden,
Magdeburg – Roßlau – Bitterfeld – Leipzig
Arnstadt – Meiningen
Saalfeld – Bad Kösen
Gutenfürst – Bad Brambach – Plauen – Reichenbach – Zwickau⁵
Karl-Marx-Stadt – Dresden – Görlitz
Halle/Leipzig – Falkenberg – Cottbus



- Die Strecke Lübbenau (Spreew) – Senftenberg wurde hauptsächlich von Güterzügen befahren und war daher als Tangentialstrecke klassifiziert, aber wegen der volkswirtschaftlichen Bedeutung in die Klasse 1 eingestuft worden. Eine Kohlenstaub-52er kommt mit einem Brikettzug nach Lübbenau (1975).

⁵ in der Akte BAB DM-1 6282 so aufgeführt, passt aber verkehrsgeografisch nicht zusammen!

Cottbus/Lübbenau – Senftenberg – Priestewitz
Weimar – Jena – Gera – Gößnitz – Glauchau
Leipzig – Altenburg – Werdau
Leipzig – Geithain – Karl-Marx-Stadt

c) die Verschiebebahnhöfe

Berlin-Wuhlheide, Berlin-Schöneweide, Berlin-Pankow, Wustermark, Seddin, Frankfurt (Oder), Leipzig-Engelsdorf, Falkenberg, Roßlau, Erfurt, Dresden-Friedrichstadt, Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf, Gera, Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Rothensee, Halle.⁶

Zur »Zentralen Oberbauerneuerung« (ZOE) gehörten die Sanierung des Oberbaus, die Beseitigung sicherungstechnischer Behelfszustände und die Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit auf einigen Strecken – das zentral vorgegeben und einschließlich Materiallieferung sowie Maschineneinsatz von der 1964 gebildeten Reichsbahnbaudirektion organisiert. Dazu wurden 1965 auch die Zentrale Baubetriebsleitung mit Baubetriebsleitungen am Sitz der Reichsbahndirektionen und in diesen in der Abteilung Fahrplanwesen eine Gruppe Baubetriebsfahrplan gebildet.



■ Der aus der UdSSR importierte Platow-Kran zum Verlegen der Gleisjoche kam ohne Hilfsschienen aus (1972).

Foto: Herbst

⁶ Von diesen 16 Bahnhöfen waren bei der Deutschen Bahn 2004 noch acht in Betrieb zuzüglich Rostock Seehafen.

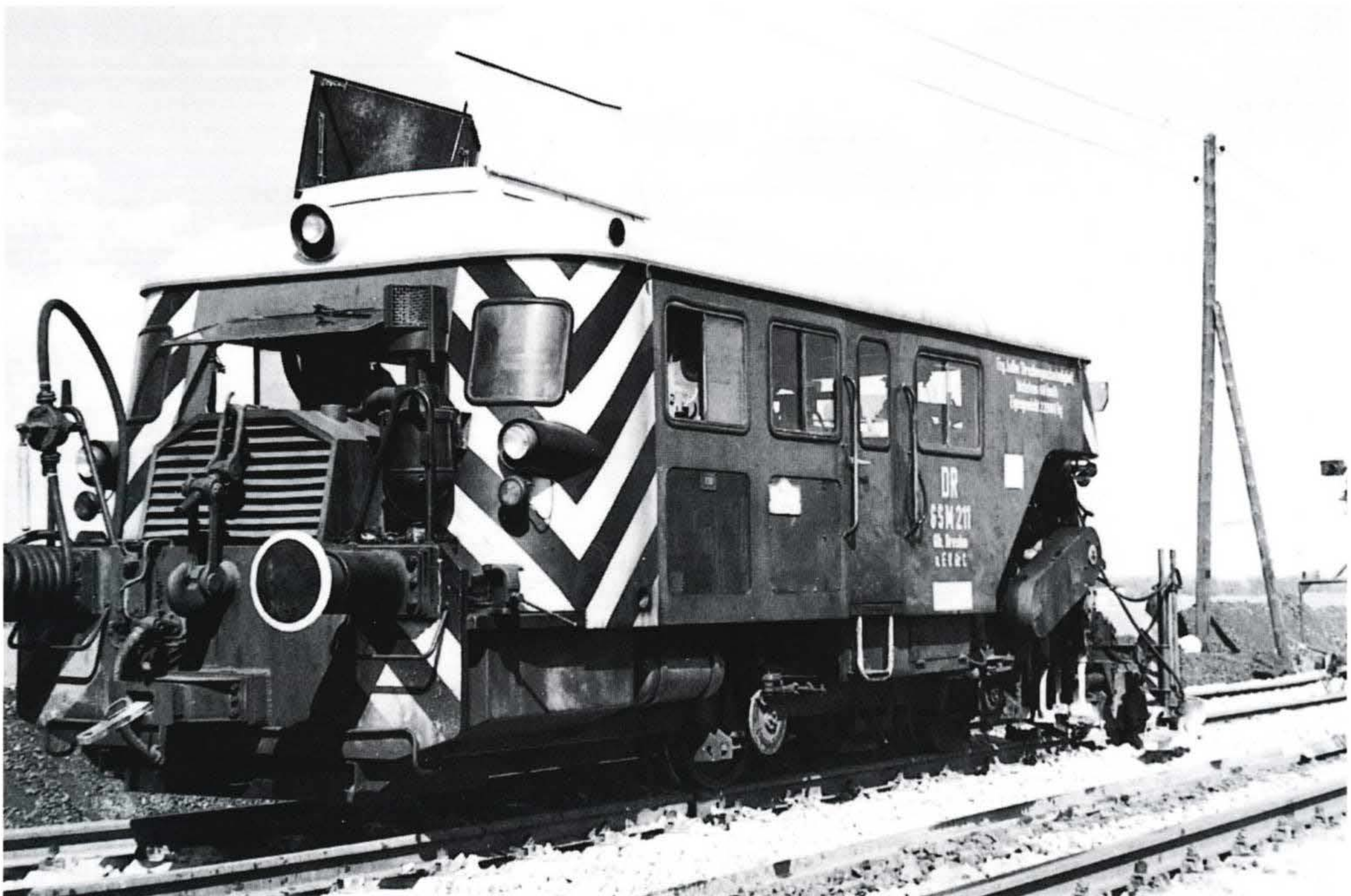


■ Die Gleisjochverlegeeinrichtung nimmt von Transportwagen die Gleisjoche ab und fährt sie zum vorbereiteten Schotterbett.

Foto: ZBDR/Schulz



■ Ein altes Gleisjoch wurde aufgenommen und wird von der Gleisjochverlegeeinrichtung zum Rungenwagen gebracht (1972)



■ Eine der von Plasser & Theurer importierten Gleisstopfmaschinen



■ Der Flankenreiniger von Plasser & Theurer des Banzugs 101 bearbeitet den Außenkern und den Randweg (1970).

Schwächen der Organisation

Zwar konnte nicht, wie 1963 angekündigt, auf allen umgebauten Strecken die Geschwindigkeit von 120 km/h zugelassen werden, zum Beispiel nicht zwischen Karl-Marx-Stadt und Görlitz, nicht zwischen Karl-Marx-Stadt und Dresden, auch nicht zwischen Cottbus und Görlitz. Die Organisation der ZOE litt an verschiedenen Schwächen. Weil die Sicherungsanlagen dem neuen Gleiszustand nicht angepasst wurden (zum Beispiel blieb es bei den bisherigen Vorsignalabständen zu den Einfahrtsignalen), konnte vorübergehend oder auf Dauer die Geschwindigkeit von 120 km/h auf folgenden Strecken nicht zugelassen werden:

Elsterwerda – Dresden – Bad Schandau

Erfurt – Eisenach

Neustadt (Dosse) – Schwanheide in drei Abschnitten auf immerhin 95 km Länge

Anklam – Stralsund

Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund

Michendorf – Wiesenburg (Mark) – Dessau Hbf

Bad Kleinen – Bützow – Rostock,

Berlin – Stendal

Magdeburg – Halberstadt

und nach der ZOE 1968/1969 auch nicht zwischen Leipzig, Altenburg und Werdau, nach der ZOE 1965 und 1969 nicht zwischen Elsterwerda, Riesa und Döbeln.



■ D 48 fährt auf der Strecke Neustrelitz – Stralsund an Burg Stargard vorbei (1972). Auf 120 km/h Geschwindigkeit kam hier kein Zug.

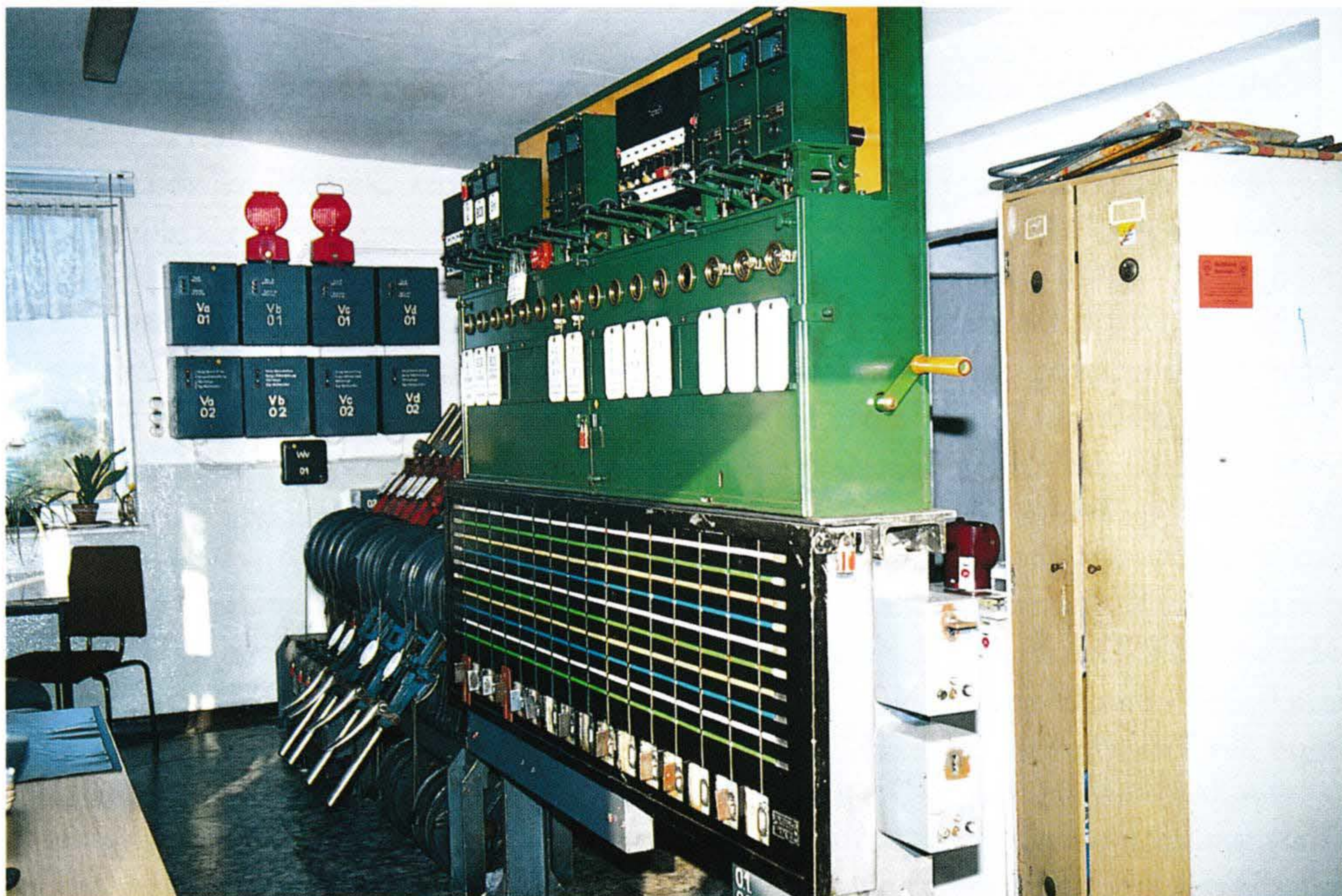


■ Der Plan des zweigleisigen Streckenausbaus. Dargestellt sind nur die Hauptbahnen.

Entnommen: Eisenbahn-Jahrbuch 1974, Berlin



■ Das Stellwerk »Egb«, Bahnhof Eichgestell, am Berliner Südlichen Außenring war 1940 provisorisch errichtet worden. Und dabei blieb es.



■ Das Stellwerk »W 1« auf dem zerstörten Bahnhof Kietz-Küstrin wurde nach 1945 mit einem Schlüsselwerk gebaut. Es wurde noch 1999 benutzt.

Andererseits nahmen die Reichsbahndirektionen einige weniger wichtige Hauptbahnen, wie Zittau – Bischofswerda, und stark befahrene Nebenbahnen in das ZOE-Programm auf, wie Königswartha – Bautzen oder Löbau – Oberoderwitz.

Indem die gesetzlich vorgeschriebenen Längen der Durchrutschwege und Gefahrpunktabstände hergestellt wurden und diese sich bei bestimmten Fahrten nicht überschneiden, waren gleichzeitige Einfahrten in Bahnhöfen möglich und konnten Fahrstraßenausschlüsse entfallen. Die Verlegung von Weichen mit dem Radius von 500 m und mehr erlaubte bei der Fahrt in Kreuzungs- und Überholungsgleise Geschwindigkeiten bis zu 60 km/h oder 100 km/h statt der bisherigen 40 km/h. Das machte nun auch eingleisige Strecken flüssiger. Neben dem ZOE-Programm lief noch das »Programm zweite Gleise«, das für die Jahre bis 1975 ausgearbeitet worden war und für folgende Strecken den Wiederaufbau des zweiten Gleises vorsah, bis 1970:

- Berlin – Dresden
- Leipzig – Dresden
- Magdeburg – Wittenberge

bis 1975:

- Berlin – Magdeburg
- Magdeburg – Schwerin – Rostock
- Halle – Nordhausen
- Berlin – Jatznick (Teil der Strecke Berlin – Stralsund).

Selbstverständlich mussten dabei die meisten Bahnhofsköpfe und die Stellwerksanlagen angepasst werden, die nach dem Abbau des zweiten Gleises 1946 verändert worden waren. Mitunter war das gar nicht ohne Weiteres möglich, sodass Gleisbildstellwerke geplant werden mussten. Es blieb aber auch bei primitiver Sicherungstechnik, wie die Schlüsselwerke auf den nach 1945 wieder aufgebauten bzw. entstandenen Bahnhöfen Kietz und Oderbrücke (noch 2004!). Der Aufbau des zweiten Gleises war zugleich ein Vorlauf zur vorgesehenen Elektrifizierung der Strecke, wie schon 1954 zwischen Magdeburg und Halle.

In einer gewissen Euphorie plante man für bestimmte hoch belastete Strecken auch den Wiederaufbau des dritten Gleises bzw. den Aufbau des dritten und vierten Gleises. Auf dem Südlichen Berliner Außenring konnte durch das dritte und vierte Gleis zwischen dem Bahnhof Zentralflughafen Berlin-Schönefeld und der Abzweigstelle Glasower Damm auf den Bahnhof Waßmannsdorf verzichtet werden. Von Zentralflughafen Berlin-Schönefeld zur Abzweigstelle Grünauer Kreuz wurden das dritte Gleis gebaut und das vierte Gleis vorbereitet. Das vierte Gleis kam nicht zu Stande, das dritte Gleis legte die Deutsche Bahn infolge des Verkehrsrückganges still.

Die Reichsbahndirektion Dresden plante zwischen Dresden Hbf und Pirna das dritte Gleis, weil sich auf nur zwei Gleisen die Züge des Personenfern- und des Güterverkehrs sowie die des Stadt- und Vorortverkehrs nicht vertrugen. Das dritte Gleis wurde nicht gebaut. Erst seit 12. Dezember 2004 sind hier S-Bahn- und Fernverkehr getrennt. Das dritte Gleis Dresden-Neustadt – Radebeul West scheiterte 1988 zwischen Radebeul Ost und Radebeul West an der Erneuerung einer Falschfahrverbindung, die in Radebeul West nicht zu Stande

Belegungsgrad ausgewählter Strecken, deren Werte 90 Prozent übersteigen
[nach DM-1 7208]

Streckenabschnitt	Winter 1973/1974	Winter 1974/1975
<i>Rbd Berlin</i>		
Oranienburg – Birkenwerder	126,0	123,0
Birkenwerder – Hohen Neuendorf West	108,7	112,0
Zentralflughafen Berlin-Schönefeld – Glasower Damm Ost	104,4	106,0
Grünauer Kreuz – Zentralflughafen Berlin-Schönefeld	93,6	94,0
Ludwigsfelde – Jüterbog	102,3	106,8
Beelitz Heilstätten – Seddin	132,4	131,4
Schönfließ – Karow West	95,3	99,4
Abzweigstelle Lia – Potsdam Hbf	138,9	152,6
Bad Freienwalde – Wriezen	102,9	96,5
Blankenburg – Berlin-Pankow	91,9	91,9
<i>Rbd Cottbus</i>		
Lübbenau – Senftenberg	95,0	96,0
Königs Wusterhausen – Lübbenau	98,0	95,0
Cottbus – WPSt Guben	96,0	99,0
Falkenberg – Elsterwerda-Biehla	97,0	97,0
Ruhland – Hohenbocka	95,0	92,0
Hohenbocka – Hoyerswerda	97,0	93,0
Hoyerswerda – Horka	91,0	92,0
Löbau – Görlitz	94,0	93,0
<i>Rbd Dresden</i>		
Zeitz – Gera	93,0	111,0
Altenburg – Gößnitz	117,0	110,0
Freital-Potschappel – Tharandt (Reisezuggleis)	116,0	109,0
Zeithain – Elsterwerda	101,0	105,0
Gera – Weida	100,0	100,0
Dresden-Klotzsche – Arnsdorf	112,0	100,0
Gößnitz – Werdau	101,0	97,0
Narsdorf – Karl-Marx-Stadt	98,0	98,0
Flöha – Niederwiesa	96,0	93,0
St. Egidien – Hohenstein-Ernstthal	100,0	98,0
<i>Rbd Erfurt</i>		
Weißenfels – Naumburg	103,8	100,1
Naumburg – Großheringen	102,1	102,8
Eisenach – Gerstungen	121,6	109,4
Neudietendorf – Plaue	109,0	110,5
Sangerhausen – Oberröblingen	–	107,1
<i>Rbd Greifswald</i>		
Neustrelitz – Neubrandenburg	104,4	101,1
Züssow – Greifswald	95,8	94,4
Demmin – Stralsund	97,4	97,4
Stralsund – Bergen	107,3	92,0
Angermünde – Bad Freienwalde	95,8	97,9

<i>Rbd Halle</i>		
Leipzig – Eilenburg	105,9	100,0
Halle – Eilenburg	105,2	115,7
Eilenburg – Falkenberg	102,5	104,2
Halle – Leipzig	100,0	100,4
Böhlen – Neukieritzsch	98,8	93,8
Leipzig-Mockau – Leipzig-Thekla	96,8	92,0
Falkenberg – Jüterbog	87,5	95,0
<i>Rbd Magdeburg</i>		
Werder – Brandenburg	116,0	119,0
Burg – Biederitz	125,0	105,0
Beelitz Heilstätten – Belzig	133,0	136,0
Wiesenburg – Roßlau	96,0	102,0
Belzig – Brandenburg	94,0	110,0
Güterglück – Calbe West	118,0	114,0
Wiesenburg – Güterglück	105,0	110,0
<i>Rbd Schwerin</i>		
Bad Kleinen – Blankenberg	104,0	119,0
Blankenberg – Bützow	112,0	99,0
Schwerin – Bad Kleinen	116,8	96,0
Nauen – Neustadt (Dosse)	–	95,0
Neustadt (Dosse) – Wittenberge	100,0	96,0
Ludwigslust – Holthusen	93,4	100,0
Lalendorf Ost – Kavelstorf	94,0	102,5
Pritzwalk – Meyenburg	89,0	95,0
Waren – Laendorf Ost	–	94,0

kam und an den Alkalischäden der Betonschwellen im Neubaugleis! Zwischen Dresden-Neustadt und Radebeul Ost wurde es genutzt, um jeweils eines der anderen beiden Gleise erneuern zu können, seit 1988 nur noch als Abstellgleis, weil die Sicherungsanlagen in Dresden-Neustadt nicht an das dritte Gleis angepasst werden konnten. Auch ein schönes Beispiel für die Planwirtschaft der DDR.

Bis 1970 musste auf sechs Strecken die Umgrenzungslinie 1 SM/DR eingeführt werden. Dieses vom bisherigen Standard abweichende Lichtraumprofil sollte die Einschränkungen für Weitreckenwagen der Sowjetischen Staatseisenbahnen und Militärtransporte der sowjetischen Armee aufheben. Diese Fahrzeuge galten als Lademaßüberschreitung mit allerlei Einschränkungen, die die Eisenbahner zu beachten hatten wie Begegnungsverbote oder Abstände vom Grennzeichen beim Abstellen der Wagen. Auf einer Tagung der OSShD in Peking war für die wichtigsten Strecken aller Mitgliedsbahnen beschlossen worden, das Profil 1 SM einzuführen.

1979 hatte sich der Zustand der Bahnanlagen verbessert, wenngleich die »technisch möglichen Geschwindigkeiten« nicht berauschend waren und stagnierten, insbesondere in den Reichsbahndirektionsbezirken Berlin, Halle und Magdeburg. Die technisch mögliche Geschwindigkeit, wie es in einer Vorlage für die Dienstbesprechung des Ministers hieß (ge-

meint war die zulässige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Geschwindigkeitsbeschränkungen), belief sich im Durchschnitt auf [in km/h]:

Jahr	Hauptbahnen	Nebenbahnen
1970	69,1	28,3
1975	87,9	36,8
1978	89,4	39,3
1979	88,8	39,6.



■ Der Viadukt von Putzkau an der Strecke Zittau – Bischofswerda. Erlaubt waren zwischen Oberoderwitz und Bischofswerda 75 km/h. Das drückte die Durchschnittsgeschwindigkeit der Hauptbahnen.



■ Eine außergewöhnliche Kreuzung am 7. Oktober 1973 im Bahnhof Groß Gastrose an der Strecke Wilhelm-Pieck-Stadt – Guben. Die Lokomotive 92 598 war vom Reichsbahnausbesserungswerk Cottbus für eine Sonderzugfahrt hergerichtet worden. Die Strecke wurde oft für die Umleitung von Güterzügen benutzt.



■ 95 0043 fährt 1978 vom Haltepunkt Oberlauscha nach Lauscha (Thür). Nebenbahn – allenfalls 50 km/h sind möglich!

Weniger Unfälle

Bis Ende 1979 erlaubten 96,8 Prozent der Hauptbahn-Gleise und 64 Prozent der Nebenbahn-Gleise 20 t Achslast. Die Nebenbahnen mit der Entlastungsfunktion für die Hauptbahnen vom Durchgangsverkehr der Güterzüge (zum Beispiel Oebisfelde – Salzwedel – Geestgottberg für Magdeburg – Wittenberge) sollten die gleichen Parameter wie die Hauptbahnen haben.

Der verbesserte Oberbauzustand kam auch durch den Rückgang der vom Hauptdienstzweig Bahnanlagen zu vertretenden Unfälle zum Ausdruck. 1970 waren es 2.049 infolge Spurerweiterung, Mängeln in der Höhenlage und an den Weichenteilen, 1979 nur noch 550. Die Zahl der Schienenbrüche – 10.609 im Jahr 1970 – hatte sich bis 1979 halbiert.

Trotzdem war 1979 der Bedarf der Instandhaltung erst zu 65 Prozent abgedeckt. Sowohl Schwellen als auch Schienen und Weichen lagen länger als es die »normative Liegedauer« vorsah; zum Beispiel 17,2 Prozent der Schienen und 12,7 Prozent der Schwellen in der Erhaltungsklasse 8 bis 11.

Diese Gleisinstandhaltung zu rund 70 Prozent war eine Diskrepanz zu der Menge, die die Deutsche Reichsbahn zu transportieren hatte: von 1981 bis 1985 jährlich 350 Millionen t Güter. Deshalb stellte Günther Knobloch, Stellvertreter des Ministers, in einer außerordentlichen Dienstberatung 1981 fest (wie früher bereits die Verwaltung der Bahnanlagen): »Dadurch ist die einfache Reproduktion zur Gewährleistung der planmäßigen Erhaltung des Streckennetzes und auch der Magistralen nicht gesichert.« Die Zahl der Lang-

samfahrstellen hatte ungeachtet der ZOE und aller Anstrengungen zwar innerhalb des Gesamtnetzes ein wenig abgenommen, von 865 auf 830 zwischen dem 1. Januar 1976 und dem 31. Mai 1981, nicht jedoch im so genannten Überwachungsnetz. Dort war sie von 322 auf 431 mit einer Gesamtlänge von 364 km gestiegen.

Die Reichsbahn ließ von ihren Werken, insbesondere vom Forschungs- und Entwicklungswerk Blankenburg (Harz), Oberbaugeräte herstellen. Aus der UdSSR sollten 15 Gleisbaumaschinen kommen. Die DDR hatte dafür, wie von den »Freunden« gewünscht, Bauteile der Elektronik und Hydraulik geliefert, aber bei der Abstimmung der Kooperation hieß es »Nitschewo. Vor 1984 kommt nichts von uns!« Nein, aus den Ländern des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe war kein Import der Stopf- und Richtmaschinen zu erwarten. Niemand stellte sie her.

- Nicht nur die Strecken und Brücken, auch die Hochbauten befanden sich in einem beklagenswerten Zustand.

Foto: Majewski



- Zum Weichenauswechseln schlossen sich meist zwei Bahnmeistereien zusammen, schon um die Sperrpausen gering zu halten (1973).

Foto: ZBDR/Hein



Der Zustand des Oberbaus blieb das Schmerzenskind der Deutschen Reichsbahn. An die einst prognostizierten Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h war nicht zu denken; man beschied sich auf zulässige 120 km/h und war über jeden Kilometer des zweiten Gleises froh. Nicht rasende Züge, sondern die Erfüllung der Gütertransportpläne standen im Mittelpunkt.

1978 kündigte sich neues Ungemach an. Ich erinnere mich. Minister Otto Arndt inspizierte an einem Oktobertag die Vorbereitung auf den Winter im Dienstort Seddin. Da diese Inspektion gut vorbereitet worden war, gab es kaum Beanstandungen. Zum Schluss jedoch ließ sich Arndt an ein Gleis führen, wo ihm der Leiter der Bahnmeisterei Betonschwellen zeigte. Arndt sagte, die müsse die Bildstelle fotografieren. Ihm solle eine Dokumentation vorgelegt werden.

Das Gerücht vom Betonkrebs

Erst in den nächsten Wochen und Monaten verbreitete sich das Gerücht, der »Betonkrebs« vernichte die neu verlegten Gleise. Öffentlichkeitsarbeit wurde nicht betrieben, es gab zu den Gerüchten weder ein Dementi noch eine Erklärung. Die Leitung der Deutschen Reichsbahn schwieg. Dass der Zustand der Betonschwellen ein Geheimnis bleiben sollte, belegen auch die Beschlüsse des Präsidiums des Ministerrates von 1987, 1988 und 1989, die als VVS (= Vertrauliche Verschlusssache) eingestuft wurden.

Im kleinen Kreis äußerte sich Dr. Heinz Schmidt, Stellvertreter des Ministers um 1980: »Die Betonschwellen zerfallen. Es besteht die Gefahr, dass wir in kurzer Zeit große Teile des Gleisnetzes nicht mehr benutzen können. Das wäre eine Katastrophe für das ganze Land.«

Das Phänomen der Alkalischäden wurde erstmals im August 1978 bemerkt, als sich auf der Oberfläche der Betonschwelle des Typs BS 65 netzförmige Risse zeigten.⁷ Wer die sah, ahnte zunächst nicht, dass das die Wirkung einer Alkali-Kieselsäure-Reaktion war. Vermutlich auch durch die Hinweise, die Minister Arndt in Seddin erhielt, veranlasste die Deutsche Reichsbahn bei der Akademie der Wissenschaften und dem Institut für Zement in Dessau, verschiedene Typen von Betonschwellen zu untersuchen.

Das Ergebnis war erschütternd, und niemand wollte es wahr haben. Am 28. Juli 1988 besichtigten die Vertreter der Staatlichen Bauaufsicht im Ministerium für Verkehrswesen und des Ministeriums für Bauwesen den Jochmontageplatz Fürstenberg (Havel). Es gab keinen Zweifel, selbst bei frischen Lieferungen zeigten sich bereits Risse, bei zurückliegenden Zerfall. Minister Arndt verständigte am 5. August 1988 den Genossen Günter Mittag, Sekretär für Wirtschaft im Zentralkomitee der SED, »über festgestellte Schäden ohne eine Wertung des Schadensbildes«, wie es in einer Information hieß.

⁷ Die Misere mit den Alkalischäden betraf auch die Betonmasten der elektrischen Fahrleitung.

Nun wurde eine Expertengruppe gebildet, die rasch ermittelt hatte, dass die von 1976 bis 1982 im Betonwerk Rethwisch produzierten Betonschwellen des Typs BS 65 und die des Typs BS 66 vom Betonwerk Güsen, 1973 bis 1985 geliefert, die Alkali-Kieselsäure-Reaktion zeigten, und zwar jährlich an mehr als zehn Millionen Schwellen! Fachleute erklärten das so: Mit Wasser vermischter Zement bindet durch Kristallbildung ab. Bestimmte Sorten des hochwertigen Portlandzements haben hohen Alkaligehalt. Treffen sie auf Zuschlagstoffe mit viel Flintstein, dann kann unter Umständen eine Alkali-Kieselsäure-Reaktion beginnen. Zunächst verleihen die Kristalle dem Beton ausgezeichnete Festigkeit. Das Kristallwachstum setzt sich langsam, aber stetig über das erwünschte Maß fort und zerstört schließlich die Betonstruktur.

- Erst ein Riss, und dann brach die Schwelle von der Schienenbefestigung ab.



- Ein vom »Betonkrebs« erfasstes und obendrein vernachlässigtes Gleis auf dem Bahnhof Eisenberg (Thür).





- Die Entsorgung der Betonschwellen war nicht geregelt und wurde auf 1991 verschoben. Dank anderer Verhältnisse übernahmen das dann Privatbetriebe, wie hier in Berlin Nordost.

Die beiden Betonschwellenwerke verwendeten Kiese mit einem hohen Anteil von Flint und Opalsteinen. Beim Brechen des Kiesel entstanden besonders reaktionsfähige Flächen, die ohne Belang waren, solange Zement des Nassverfahrens verwendet wurde. Von 1976 an ist auf Weisung des Bauministeriums den Zementwerken alkalischer Zement («Chemiezement» aus Wolfen und Coswig) geliefert worden, weil der Nasszement exportiert werden musste. Erst von 1982 an erhielten die Werke in Rethwisch und Güsen wieder hochwertigen Zement; doch da war es bereits zu spät.

Jetzt mussten die Alkali-Schwellen ausgetauscht werden, was nicht von heute auf morgen ging. Noch 2004 findet man in Nebengleisen diese geschädigten Schwellen. Aus Österreich wurde eilig ein zweiter Schnellumbauzug importiert. Aus dem Programm ZARO, ehemals ZOE, wurde das Programm Netzstabilisierung. Es war vorrangig auf die Beseitigung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 16 Strecken des »leistungsbestimmenden Netzes« gerichtet. Dazu gehörten der erweiterte zwei- und mehrgleisige Ausbau sowie der Bau zweigleisiger und elektrifizierter Umleitungstrecken (zum Beispiel Berlin – Wiesenburg – Güsten – Sangerhausen – Erfurt), aber nicht nur die umfangreiche Auswechslung alkalischgeschädigter Streckenabschnitte, sondern gleichzeitig die Bettungsreinigung. Jetzt sollte es bei der Gleissanierung keine halben Sachen mehr geben, 1989 eine »Musterlösung komplexe Großbaustelle« geschaffen werden.

Abgesehen davon, dass sich die gleichzeitige Netzstabilisierung und die Elektrifizierung, für die wieder eine andere Rangfolge galt, rieben, wurde der Wettlauf mit der Zeit, es nicht zu weiteren Langsamfahrstellen wegen der Alkalischwellen kommen zu lassen, nicht an allen Stellen gewonnen. Im dicht, insbesondere von Kohlen- und Leerwagenzügen

■ Gleiserneuerung zwischen Crimmitschau und Werdau (Sachs) mit Hilfe eines mobilen Krans (1963). Dem Anschein nach sind die Betonschwellen durch ein entgleistes Fahrzeug beschädigt worden.

Foto: Illner



befahrenen Abschnitt Lauchhammer West – Plessa (Strecke Falkenberg – Horka) beispielsweise musste im Frühjahr 1988 innerhalb weniger Wochen die zulässige Geschwindigkeit bis auf 10 km/h herabgesetzt werden. Die Schwellen bröselten unerwartet und rascher als von den Oberbaufachleuten erwartet. Oft musste das Bauprogramm geändert werden, um die befürchteten Sperrungen von Strecken abzuwenden.

1987 sollten, so lautete der Beschluss 38/3/87 des Präsidiums des Ministerrates vom 30. April 1987, etwa 300 km, von 1988 an jährlich 500 bis 600 km geschädigte Schwellen ausgewechselt werden. Das Betonwerk Güsen musste 1987 die Produktion von 945.000 auf 1.115.000 Schwellen erhöhen, das in Rethwisch von 600.000 auf 900.000. »Zur Sicherung der [...] Kapazitätserhöhung in den Betonwerken sind 2.400 Kräfte der Spezialeinheiten des Ministeriums für Bauwesen und des Ministeriums für Verkehrswesen einzusetzen«, lautete der Beschluss.⁸

Im Jahr 1989 waren auf wichtigen Strecken noch 1.550 km Gleis geschädigt. Nur auf einem Fünftel der Hauptbahnen durfte noch die Geschwindigkeit von 120 km/h erreicht werden. Die Reisezeiten auf den Nebenbahnen wurden von Fahrplanabschnitt zu Fahrplanabschnitt länger, zwischen Karl-Marx-Stadt Hbf und Aue (Sachs) – 51 km – stiegen sie zum Beispiel bis zum Mai 1989 auf zwei Stunden.

⁸ Spezialkräfte waren die militärischen Einheiten wie die Eisenbahnbautruppen.

Im Reichsbahndirektionsbezirk Halle geriet der Rückstand der Streckeninstandhaltung ins Uferlose: auf den Schwerpunktstrecken Jüterbog – Weißenfels, Köthen – Leipzig, Wiesenburg (Mark) – Roßlau – Leipzig (zu dieser Strecke siehe auch im 5. Kapitel), Leipzig – Großkorbetha, Halle (Saale) – Blankenheim und auf dem Leipziger Güterring bestanden im August 1989 allein 60 Langsamfahrstellen und 1.025 Behelfszustände – mit zunehmender Tendenz, obwohl es 1988 zu »seit Jahren angemeldeten Bauvorhaben zwischen den Bahnhöfen Leipzig-Plagwitz und Leipzig-Leutzsch« gekommen war.

Im Sommer 1988 kam die nächste Hiobsbotschaft von den Strecken. Das Amt für Standardisierung, Meßwesen und Warenprüfung der Staatlichen Bauaufsicht des Ministeriums für Verkehrswesen hatte im Juli erneut Risserscheinungen an den Spannbetonschwellen bemerkt. Das waren Haarrisse mit maximalen Rissweiten von 0,2 bis 0,3 mm und Risstiefen von 3 bis 5 mm. Bei Schwellen des Betonwerkes Rethwisch traten 5 bis 8 mm tiefe Abplatzungen von Kieselkalkkörnern als Kiessandbestandteile der Grube Rethwisch auf.

Willi Heine, Leiter der Staatlichen Bauaufsicht im Ministerium für Verkehrswesen, beruhigte: Als Ursache sei eine Alkali-Kieselsäure-Reaktion auszuschließen. Haarrisse seien auf schnelle Austrocknung der sich an den Betonoberflächen bildenden Zementmörtelschicht zurückzuführen.

War das so? Vorsichtshalber hatte der Ministerrat eine Arbeitsgruppe quer durch die in Frage kommenden Ministerien zusammengestellt, die Anfang 1989 auf die Notwendigkeit hinwies, die Betonschwellen in bester Qualität herzustellen, indes nicht in der Lage war, etwas zum Langzeitverhalten der Schwellen mit Rissbildung und Abplatzungen zu sagen. Man bemerkte noch: »... daß Standardfestlegungen den erhöhten Anforderungen an die Technologie und Qualität der Ausgangsstoffe der Betonschwellenproduktion nicht entsprechen.«

Man wurstelte dahin

Das lag nicht allein an der fehlenden »materiell-technischen Absicherung« und den »nicht realisierbaren betriebstechnologischen Voraussetzungen zur Sicherung der Baumaßnahmen« (vulgo: keine Sperrpausen), wie es in einer Information der Inspektion des Stellvertreters des Ministers und Ersten Stellvertreters der Deutschen Reichsbahn,⁹ festgestellt wurde, sondern auch an den fehlenden Streckenmeistern, Technologen und Leitern der Bahnmeistereien. Man wurstelte sich so durch, was die Bemerkung der Inspektion erhellt: »In den Bahnmeistereien Delitzsch, Leipzig-Engelsdorf und Leipzig-Wahren amtieren die eingesetzten Leiter voraussichtlich nur zeitlich begrenzt. Der Abteilungsleiter Oberbau und Strecken in der Rbd Halle hat in den letzten sieben Jahren viermal gewechselt und ist seit dem 01. 01. 1989 wiederum unbesetzt.« In der Bahnmeisterei Leipzig-Wahren fehlten seit langem der Haupttechnologe und der 2. Technologe Oberbau, von 21 Streckenmeistern fehlten sieben. Die Dienststelle war für 450 km Gleise und 1.300 Weicheneinheiten zuständig. Dafür hatte sie 1988 28 Bahnbetriebsunfälle, in den ersten drei Monaten 1989 bereits zehn zu vertreten.

⁹ Der war damals Herbert Keddi.

Stand
der Arbeitskräftesituation bei ausgewählten Tätigkeiten
in den Bahnmeistereien

Lfd. Nr.	Rbd	Bahnmeisterei	Streckenwärter			Weichenschlosser			Produktionsmstr.			Streckenmeister			Technologen			Zusammen			Bemerkungen
			Soll	Ist	Fehl- be- stand	Soll	Ist	F	Soll	Ist	F	Soll	Ist	F	Soll	Ist	F	Soll	Ist	F	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	Bln	Großbeeren	8	7	1	6	8	(r.3)	2	2	-	2	3	(+1)	4	4	-	22	24	(+3)	
2	"	Jüterbog	7	4	3	7	7	-	2	-	2	3	2	1	4	4	-	23	17	6	
3	Z Bln	-	15	11	4	13	15	-	4	2	2	5	5	0	8	8	-	45	41	4	
4	HL	L. Wittenberg	7	5	2	8	6	2	4	4	-	2	2	-	2	1	1	23	18	5	
5	"	Gräfenhainichen	7	6	1	6	3	3	2	1	1	3	2	1	2	-	2	20	12	8	
6	"	Bitterfeld	10	7	3	10	7	3	5	5	-	3	3	-	3	1	2	31	23	8	
7	"	Halle Hbf	21	13	8	20	11	9	7	7	-	7	5	2	4	2	2	59	38	21	
8	"	Merseburg	13	11	2	18	12	6	4	4	-	4	3	1	4	1	3	43	31	12	
9	Z HL	-	58	42	16	62	39	23	22	21 ^{*)}	1	19	15	4	15	5	10	176	122	54	
10	Erf	Weißenfels	8	7	1	12	11	1	5	2	3	5	4	1	4	2	2	34	26	8	
11	"	Weimar	7	7	-	6	3	3	3	1	2	3	2	1	4	3	1	23	16	7	
12	"	Erfurt	7	4	3	14	10	4	4	3	1	4	4	-	4	4	-	33	25	8	
13	Z Erf	-	22	18	4	32	24	8	12	6	6	12	10	2	12	9	3	90	67	23	
14	Insges.	-	95	71	24	107	78	29	38	29	9	36	30	6	35	22	13	311	230	81	
15	Abdeckung in %	-	-	74,7	-	-	72,9	-	-	76,3	-	-	83,3	-	-	62,8	-	-	73,9	-	

*) zum Teil mit Kollegen ohne Qualifikation besetzt

- Stets blieb die Zahl der Arbeitskräfte in den Bahnmeistereien unter dem Bedarf, wie diese Aufstellung von 1989 zeigt. BAB DM-1 19362

Prekär war zwar der Zustand der Weichen, doch an manchen Stellen lagen sie vor dem Einbau monatelang herum, weil keine Sperrpausen gewährt wurden. Die Züge mussten rollen, egal wie! An anderen Stellen fehlten die Weichen und nicht ausgewechselte erreichten die Grenze der Betriebssicherheit. Seit Jahren erhielt die Reichsbahn für die Weichenschwellen zu wenig Eichenholz (Betonsschwellen für Weichen waren noch nicht entwickelt) und zu wenig Manganstahl für die Gussherzstücke – im zweiten Halbjahr 1989 stellte der VEB Stahlgießerei Magdeburg-Rothensee die Lieferung dieses Stahls ganz ein. Gerade wegen der Weichenmängel bestanden viele Langsamfahrstellen im eigentlich intakten Gleis. Mit solchen Unzulänglichkeiten organisierte sich die Deutsche Reichsbahn regelrecht den Bedarf an Weichenauswechslungen. Sie tauschte jährlich etwa 2.200 Weichen aus, die Bundesbahn in ihrem doppelt so großen Netz nur 1.000.

Für die Pünktlichkeit der Züge waren nach dem Motto »Langsamer, aber pünktlich« immer mehr Fahrzeitzuschläge in die Fahrpläne eingearbeitet worden, ohne dass sich ein Erfolg einstellte. Für 1990 waren »betriebsfreie Fahrplanbänder« vorgesehen, die durch ausreichende Zugpausen die regelmäßige Instandhaltung ermöglichen sollten. Aber 1989 wusste man bereits, dass mit dem Neubau einer Transitstrecke West-Berlin – Oebisfelde das Programm der Netzstabilisierung verändert werden müsste. Das sollte heißen: Um Devisen zu erwirtschaften, wird die ohnehin knappe Tief- und Gleisbaukapazität zu diesem Neubau abgezogen. Die politischen Ereignisse vereitelten dies.

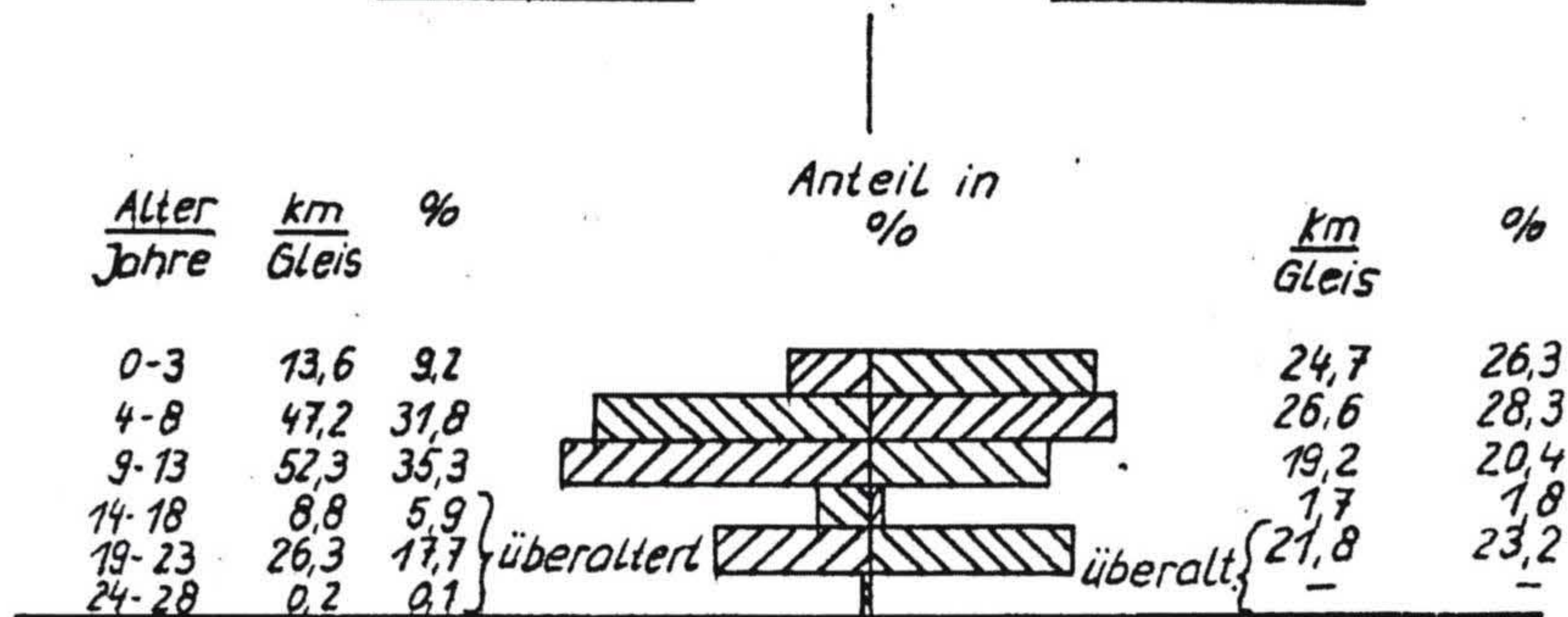
Alter des Oberbaues

auf der Strecke:
(Berlin) - BAR - Holle - Erfurt

im Gleis Erfurt - Holle - BAR - (Berlin)
b - Richtung

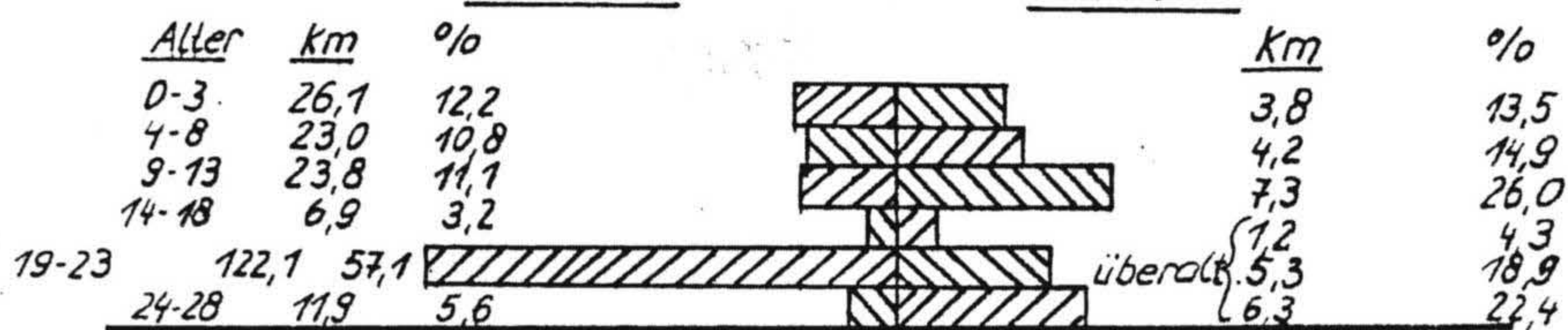
Schienen S 49

Schienen R 65



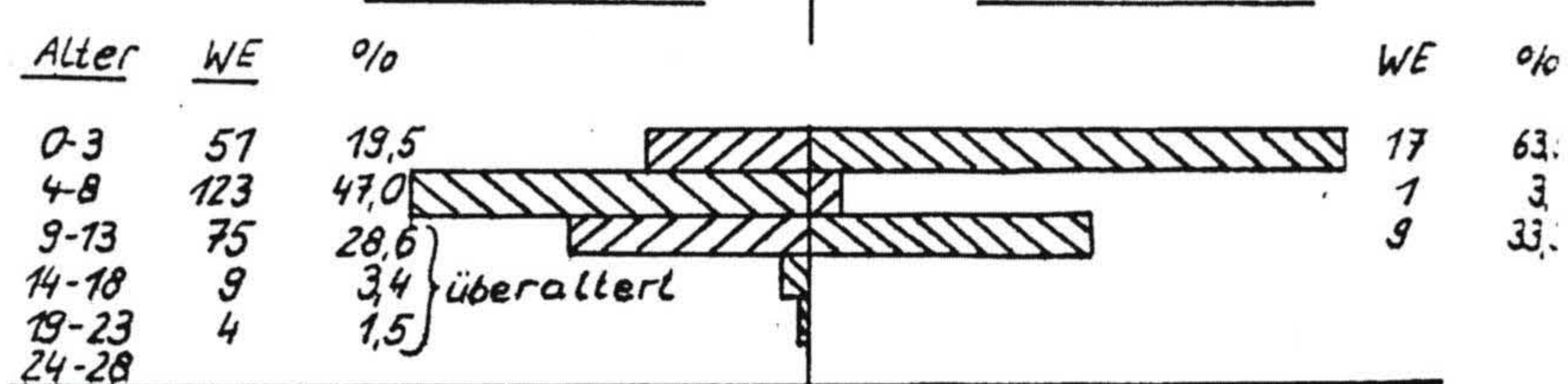
Schwellen Beton

Schwellen Holz



Weichen S 49

Weichen R 65



Maßstab 1% = 1mm

■ Die Inspektion des Stellvertreters des Ministers und Ersten Stellvertreters des Generaldirektors der DR veranlasste 1989 eine grafische Darstellung zum Oberbau der Strecke Berlin – Erfurt. Hier ist nur die Gegenrichtung wiedergegeben.

Abb.: BAB DM-1 19362

Die Leiter verloren bei der Vielzahl der zentralen und dezentralen Programme bald den Überblick, was notwendig und vorrangig war. 1989 gab es im Reichsbahndirektion Halle das

- Mängelstellenprogramm
- Programm Behelfszustände
- Alkalischwellenprogramm
- Schienengesundungsprogramm
- Programm Rotausleuchtung (Isolierungsstörungen)
- Weichenumbau- und Verschleißprogramm
- Programm Hochleistungsmaschinenkomplex und Schnellumbauzug
- Programm Fahrdrathöhe
- ZARO
- Programm Weichenheizung (Neubau/Umrüstung)
- Programm Wegübergangssicherungsanlagen, Punktförmige Zugbeeinflussung, Zugfunk
- Programm EZMG-Stellwerke
- Elektrifizierung und Instandhaltungsprogramm Fahrleitung 1 bis 5
- Programm Isolatorentauschprogramm
- Baumwuchsbeseitigungsprogramm.

Wie man sieht, beschreiben die meisten Programme allein das, was in einer gut geführten Eisenbahnverwaltung zur Routine gehört, um die sich übergeordnete Leiter kaum zu kümmern brauchen. Hier aber liefen Programme mit Berichterstattung, Rechenschaftslegung etc.

Die Planerfüllung wurde in Metern und Messwerten abgerechnet. Die sah für die »Magistrale« Berlin – Erfurt nicht einmal schlecht aus. Wie es wirklich um den Oberbau bestellt war, ergab eine Messwagenfahrt am 4. April 1989. Nur die wesentlichen Mängel werden genannt:

- Gleis Halle Süd – Halle (Saale) Hbf 2,6 km »durchgehender Zweistrichmangel«, die zulässige Geschwindigkeit musste sofort von 50 km/h (ohnehin wenig) auf 30 km/h herabgesetzt werden.
- Im Bereich der Bahnmeisterei Gräfenhainichen durchschnittlich 13 Mängel je km sowie eine Schlammstelle je km; seit der Bettungsreinigung 1966 gab es keine planmäßige Instandhaltung oder Erneuerung.
- Im Gleis Berlin – Erfurt 65 Zweistrichmängel, davon 34 in den Weichen.

1988, so scheint es, verbesserte sich die Situation im Oberbau wieder. Von Januar bis Juli wurden 3.570 km Gleis planmäßig repariert, was 86 Prozent der für das Jahr ausgewählten Vorhaben entsprochen haben soll. 1988 hatte bereits eine Anzahl von Bahnmeistereien in ihrem Bezirk keine »außerplanmäßigen« Langsamfahrstellen.¹⁰ Darüber war man froh. Aber es blieben die »planmäßigen« Langsamfahrstellen und die für längere Zeit eingerichteten Geschwindigkeitsbeschränkungen.

¹⁰ Das waren solche, für die in den Fahrplänen keine Fahrzeitzuschläge eingearbeitet worden waren.

Langsamer, aber nicht pünktlicher

Dr. Heinz Schmidt, Staatssekretär und Erster Stellvertreter des DR-Generaldirektors, stellte zufrieden fest, dass im ersten Halbjahr der Transportplan erfüllt worden war.¹¹ 3,1 Millionen t seien sogar mehr transportiert worden, als es der Volkswirtschaftsplan vorsah. Doch die Planmäßigkeit im Berufsverkehr war ungenügend. Schmidt sagte auf einer Konferenz: »Die Fahrzeiten sind länger, aber die Pünktlichkeit ist nur unwesentlich besser geworden. Immer noch fährt jeder zweite Zug im schnellfahrenden Netz verspätet.« Mit großem Aufwand versuchte man (darum sollte sich der neue Stellvertreter des Generaldirektors für Kontrolle und Koordinierung, Rainer Enders, kümmern) den Ursachen der Verspätungen auf den Grund zu gehen.

Jahr	Gleisumbau [km]	Fahrplanwechsel	Länge der Langsamfahrstellen [km]	davon im Kernnetz [km]
1986	555	86/87	1.118	719
1987	676	87/88	1.723	1.192
1988	795	88/89	2.323	1.731
1989	919	89/90	2.610	1.992
1990	1.030	90/91	2.564	1.915
1991	1.050	91/92	2.557	1.889

Sie lagen auf der Hand. Im Verhältnis zur Infrastruktur fuhren zu viele Züge. Die Strecken und Bahnhöfe wurden bei einer Beladeleistung von insgesamt täglich 1.000 kt zu stark belastet, und die Baufreiheit konnte nur unter Inkaufnahme anderer Erschwernisse gewährt werden. Zwar galt das Schlagwort »Fahren und Bauen«, doch das Fahren wurde gegenüber dem Bauen bevorzugt. Stimmten der Hauptstab und der Stab für die operative Betriebsleitung in der jeweiligen Reichsbahndirektion dann doch langen Sperrpausen oder sogar der »Totalsperrung« einer Strecke zu, damit auch die Maschinen effektiv eingesetzt werden konnten, behinderten sich die Züge auf den Umleitungstrecken. Denn die waren bereits durch ihre planmäßige Belegung nur bedingt für zusätzliche Züge aufnahmefähig.

¹¹ Transportplan: Planung der Güterbeförderung nach Ermittlung des Bedarfs und dessen Bilanzierung mit der Transportkapazität der DR; wurde im Fünfjahrplanzeitraum für Jahr und Monat aufgestellt.

Hinzu kamen, wie bereits angeführt,

- rund ein Drittel Unterbilanz zum Bedarf an Instandsetzung
- das Problem der Alkalischwellen
- die Qualitätsmängel bei der Geometrie der Schienenform R 65, die zu Gleislagefehlern führten und den Fahrkomfort verschlechterten
- die Weichholzschwellen der Weichen, die infolge der mangelnden Instandhaltung zu Gleislagefehlern und zu nur kurzen Liegezeiten führten
- Mängel beim Schweißen hinsichtlich der Materialqualität und der Ausführung
- fehlende oder zu geringe Arbeiten am Unterbau und der Entwässerung infolge Kapazitätsmängeln.

Ungeachtet aller Anstrengungen seit den sechziger Jahren blieb das Ergebnis unbefriedigend und eigentlich unverändert.

Nach der Wende 1989/1990 schien es, als könne die Deutsche Reichsbahn unter den Augen und mit Hilfe der Deutschen Bundesbahn den desolaten Zustand ihres Netzes überwinden; die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Strecke Berlin – Magdeburg auf 140 km/h und auf der Strecke Berlin – Dresden auf 160 km/h waren Zeichen dafür.

Hans Pommeranz, Abteilungsleiter Oberbau in der DR-Hauptverwaltung (ehemals Vizepräsident der aufgelösten Reichsbahnbaudirektion), kündigte 1991 an, dass man die Schienen der Bauform UIC 60 statt der R 65 und die Betonschwellen der Bauform B 70 statt der BS 65 und BS 66 einführen werde. Das war die Abkehr von dem »Standard« des Oberbaus der sowjetischen Eisenbahnen. Die eigenen Schweißleistungen wurden auf 40 Prozent gesenkt und von den Bahnmeistereien zu den Oberbauwerken verlegt. Um die restlichen 60 Prozent hatten sich Fremdfirmen beworben. Jetzt wurden auch Schienenklemmvorrichtungen und -anwärmgeräte beschafft, damit man bei Schienentemperaturen bis – 5 °C schweißen konnte. Vergütete Schienen für Gleise mit hoher Belastung, Schleifzüge, andere Isolierungsstöße, die Oberbaukonstruktion der Bauform W statt des K-Oberbaus, die den Streit über Bettungswiderstand und Isolierverhalten der Betonschwellen beendete, ausschließlich Hartholzschwellen – all das waren nun die Wundermittel der Marktwirtschaft, die das Schmerzenskind Oberbau endlich gedeihen ließen.

Dass das Nachfolgeunternehmen der Deutschen Reichsbahn seit 1994, die Deutsche Bahn, ebenfalls bald wieder ihr Schmerzenskind haben sollte, ahnte 1991 niemand. Sie vernachlässigte abermals die reguläre Instandhaltung des Oberbaus, wenn ihre Pressesprecher und Führungskräfte das auch öffentlich bestritten. Aber im Oktober 2004 war allein das 1.771 km lange Streckennetz in Thüringen auf 132 km Langsamfahrstellen, teilweise auf 10 km/h Geschwindigkeit beschränkt. Um die Zuganschlüsse zu sichern, musste man im Fahrplan den Unterwegshalt auf zahlreichen Haltepunkten streichen. Das hatte nicht einmal die Deutsche Reichsbahn probiert.

4. Der Drang nach Westen



- Die auch den Lokomotiven angeschriebene Losung wurde in der Nachkriegszeit zu einem Begriff. 74 1254 steht auf dem Bahnhof Magerviehhof in Berlin.

Foto: ZBDR

In den Nachkriegsjahren fuhren die Lokomotiven der DR mit der Losung »Deutsche an einen Tisch.« Sie sollten augenfällig machen, dass die Wiedervereinigung der vier Besatzungszonen zu einem deutschen Staat überfällig sei. Ob diese Losungen in der sowjetischen Besatzungszone ehrlich gemeint waren, darüber gehen die Meinungen noch heute auseinander. Denn längst hatten diejenigen, die in dieser Zone das Sagen hatten, die antifaschistischen Widerstandskämpfer und die Mitglieder der früheren Kommunistischen Partei, den Westen als den Hort des Bösen ausgemacht. Wer und was von dort kam, hatte mit der »Zone« (Sprachgebrauch im Westen für die sowjetische Besatzungszone bzw. für die DDR) nichts Gutes im Sinn.

Die Affäre Zauske

Als Lehrbeispiel dafür kann die Affäre Zauske dienen. Reichsbahn-Oberrat Zauske wurde »nach dem Zusammenbruch«, also der bedingungslosen Kapitulation des Deutschen Reiches, als Leiter des Reichsbahnamtes Leipzig eingesetzt. Um ihn herum die alten Genossen der KPD, die sogleich ihre Leute auf die leitenden Posten setzen wollten. Zauske wird von deren Qualifikation nicht überzeugt gewesen sein, sodass er auf die Vorschläge, wer welche Stellen besetzt, nicht einging.

Das sollte sich als Fehler herausstellen, denn die Genossen gaben nicht auf, sondern schrieben interne Berichte. Darunter Joachim Pötzschke von der Wirtschaftsredaktion der »Leipziger Volkszeitung«, die er der SED-Stadtleitung zustellte. Der vom 1. Februar 1949 enthielt allgemeine Vorwürfe über die Zustände im Reichsbahnamt Leipzig: Die Stimmung im Reichsbahnamt sei antisowjetisch, teilweise gäbe es noch offenes Auftreten gegen die Politik »unserer Partei« und deren führende Männer, »verschiedene Genossen scheinen in Korreptionsaffären (sic!) mit Grosshändlern verwickelt zu sein.« Dann jedoch beschäftigte sich Pötzschke in seinem Bericht mit dem Vorstand Zauske und andere Genossen der SED. Oelkers, Präsident der Reichsbahndirektion Halle, und DR-Generaldirektor Besener bekamen auch ihr Fett ab: »Zauske, Oelkers und Besener sind alte SPD-Mitglieder«. Nach der Vereinigung von SPD und KPD 1946 waren die SPD-Mitglieder in der SED suspekt. Pötzschke fuhr fort: »Als Schreibkraft im Personalbüro sass lange Zeit eine BDM-Führerin, die mit einem SS-Offizier verlobt und später die Geliebte des Gen. Zauske war. Erst als die SED Betriebsgruppe die Entlassung forderte, gab Zauske der Entlassung statt.« In weiteren fünf Punkten listete Pötzschke auf, wer einmal NSDAP-Mitglied war oder Bibelforscher ist. »Gen. Zauske wird allgemein vorgeworfen, dass er nur wenig Überblick über sein Arbeitsgebiet hat. Er lässt sich von seinen Ressortleitern (meist ehem. PG's) beraten und unterschreibt alle entsprechenden Vorschläge. An den Sitzungen der SED-Betriebsgruppe nahm er bisher fast nie teil.« Zu Pötzschkes Moralpredigt gehörte außerdem der Hinweis auf den verrufenen Charakter Zauskes, dass er von seiner Familie getrennt lebe, mehrere andere Frauen habe und oft betrunken zu sein scheine.

Dieser Bericht erreichte die Kontrollabteilung der Hauptverwaltung des Verkehrs, die nun gegen Zauske ermittelte und einiges zusammentrug. Ihm wurde vorgeworfen:

1. »die Demokratisierung der Wirtschaft nicht ehrlich genug und in konsequenter Weise durchgeführt zu haben.« Er hatte die Säuberung der Nazi-Aktivisten verschleppt.
2. Er hatte »systematisch ein Netz von Vertrauten aufgebaut, mit denen er alles tat, um keine Kommunisten, die aktiv in Erscheinung traten, an eine verantwortliche Funktion gelangen zu lassen.« Er bevorzugte Freunde von der SPD [gemeint waren SED-Genossen, die von der SPD kamen – E. P.] bei der Besetzung von Posten.
3. »Er trat für eine unpolitische Neutralität der Gewerkschaften ein.«
4. Er verwendete »eine hohe Summe Geld zur Instandsetzung und repräsentativen Ausgestaltung seines Amtszimmers.«
5. Nachdem Zauske am 2. Januar 1947 bei der Transportabteilung der SMAD in Halle denunziert worden war, nahm Präsident Oelkers Stellung und »schildert Z. in seiner Einstellung als konsequenten Marxisten. Während der Nazizeit hat er die Linie des

Sozialis. nicht verlassen. Ganz besonderen Anteil hat Z. an der Vereinigung der beiden Arbeiterparteien. Zur Beförderung zum Rb OR wird am 9. 10. 46 zugegeben, dass seine Leistungen im Dienst allen Erwartungen entsprochen haben.«

Die Kontrollabteilung setzte entgegen: »Von der Betr. Gruppe der SED wird bestätigt, dass Z. als Gegner der Einheitspartei bekannt ist. [...] In einer Wahlversammlung hat Z. erklärt, dass die Russen alle guten Straßenbahnwagen aus Leipzig nach Russland geschafft haben.«

Schweres Geschütz

Ein schlimmer Vorwurf gegen den Amtsvorstand war der, »Fraktionsbesprechungen des Schumacher-Zentrums¹« in den Diensträumen geduldet zu haben. Das schwerste Geschütz wurde mit der Beihilfe zur Flucht des Amtsanwalts Andrä (der war bei Schnellgerichtsverfahren von Diebstählen bei der Reichsbahn tätig) aufgefahren. »Andrä ist am 22. Februar 1949 nach dem Westen geflüchtet, da ihm der Boden als Schumacheragent in der Ostzone zu heiss wurde.« Zauske hatte beim Kraftwagenbetriebswerk einen Lkw besorgt, der Möbel nach Bühne-Rimbeck bringen sollte, die allerdings in Osterwieck von der Grenzpolizei beschlagnahmt wurden.

Fritz Fugmann von der Kontrollabteilung erstattete am 11. März 1949 bei der Kriminalpolizei Leipzig Anzeige, weil »Zauske unmittelbar an der Hilfeleistung zur Flucht von volksfeindlichen Elementen aus der Ost- in die Westzonen beteiligt war.«

Nun bereitete man die Verhaftung Zauskes vor, die allein aus dem Vorwurf bestand, er habe Beihilfe zum illegalen Möbeltransport geleistet. Da Zauske Genosse der SED war, musste das Zentralsekretariat der SED zustimmen. Hermann Matern² war einverstanden, wenn »die Partei in Leipzig« zustimmte. Fugmann von der DVV sollte mit Genossen Sindermann³ sprechen. Dort waren sich die Genossen am 12. März 1949 – ein Tag nach der Anzeige – einig, dass es zum Handeln höchste Zeit sei.

Noch war für die Verhaftung eines in leitender Funktion befindlichen Genossen die Zustimmung der Sowjetischen Militäradministration erforderlich. Deren Genossen zögerten. Sie ließen sich Zeit, vertrösteten Fugmann auf den nächsten Tag und auf den übernächsten. Inzwischen hatte Generaldirektor Kreikemeyer einen Nachfolger gefunden: Der Amtsvorstand Paul Gruber in Berlin, ein altgedienter Genosse, sollte das Amt in Leipzig übernehmen. Kreikemeyer wollte ihn am 16. März einführen. Daraus wurde erst einmal nichts, weil die Genossen der Militäradministration sich immer noch nicht geäußert hatten. Matern wollte am 20. März nach Leipzig fahren und dort mit den Genossen alles besprechen. Inzwischen hatte sich Zauske aber aus dem Staub gemacht – in Richtung Westen.

¹ Kurt Schumacher (1895–1952), Vorsitzender der SPD in den Westzonen und der späteren Bundesrepublik; entschiedener Gegner der SED.

² Hermann Matern (1894–1971) war zu dieser Zeit Mitglied des Zentralsekretariats des Politbüros der SED.

³ Horst Sindermann (1915–1990) war zu dieser Zeit 1. Sekretär der SED-Kreisleitung Leipzig.

Agitation und Realität

Die Entlarvung der Agenten und der Wirtschaftsschädlinge, die Volkseigentum in den Westen verbrachten, war das eine Schwergewicht der Agitation in der Zeitung der Eisenbahner »Fahrt frei«, das andere die Darstellung, wie schlimm es im Westen sei: Elend, Nazis, Kriegstreiber, Finanzierung der Rüstung durch die Bundesbahn. Nur unbedarfte Gemüter glaubten dieser Propaganda. Andere wussten es durch das Hören der Westsender und durch Besuche im Westen besser.

Eisenbahner hatten es durch ihre Freifahrscheine leichter als andere, nach dem Westen zu reisen. Als jedoch der Ministerrat am 26. Mai 1952 die »Verordnung über Maßnahmen an der Demarkationslinie zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und den westlichen Besatzungszonen Deutschlands« erließ, musste an den Grenzkontrollpunkten (Grenzbahnhöfen) die Genehmigung für den Grenzübertritt vorgewiesen werden. Den Freifahrschein erhielt der Eisenbahner nur, wenn er die von der Volkspolizei ausgestellte Genehmigung für den Grenzübertritt vorlegte. Bald gab die Freifahrstelle die Fahrscheine nach Berlin nur noch aus, wenn der Eisenbahner einen Revers unterschrieben hatte, nach dem er zusicherte, keinesfalls West-Berlin zu betreten.



Mit dem Jugendbrigadier Menz vom Baubetrieb der Deutschen Reichsbahn, Baustelle Knappenrode, hatten wir drei Begegnungen. Die erste in der Redaktion, als wir den Namen Menz unter einer Verpflichtung zum Wettbewerb der Jugend lasen. Er und seine Brigade verpflichteten sich, drei Tage Planvorsprung herauszuarbeiten.

Das zweite Zusammentreffen mit dem Jugendbrigadier fügte sich zufällig im D-Zug von Berlin nach Dresden. Wiederum war es nur der Name des 34jährigen Eisenbahners, mit dem wir Bekanntschaft machten, genauer

Von Karl-Heinz Gummich und Herbert Bonnie

gesagt: Wir hörten über diesen nicht unerfahrenen Brigadier schon etwas mehr – Dinge, die uns veranlassen, von dieser Bekanntschaft hier zu berichten. Das waren ein Paar neue Schuhe, Schuhkrem, Rasierklingen, Parfüm, Socken, eine Uhr und anderes mehr aus West-Berlin.

Und die dritte Begegnung hatten wir so ganz persönlich mit ihm bei der Trapo in Dresden.

Aber er verließ seine Kollegen, seine Kameraden in der Arbeit, sein Volk – er desertierte, um eines Paares „West“-Schuhe halber, wegen Parfüms, wegen einer Armbanduhr ...

In Westdeutschland weiß heute keine Hausfrau, ob sie nicht etwa mit dem nitritzubereiteten Fleisch schon ihre ganze Familie vergiftet hat. Doch dasselbe schleichende Gift besorgte sich Kollege Menz aus seinem in Wechselstuben umgetauschten Arbeitslohn: Den „Schwarzen Panther“ und ähnliche Schmöcker, die sich verkrochte Existenzen aus den Fingern rieben, um sich dadurch im Wirtschaftswunderstaat über Wasser zu halten, weil sie sonst vor die Hunde gingen.

Brigadier Menz verbarg sie im Hosenbein, für den Fall, daß ...

Ein vierunddreißigjähriger Mann, der doch wohl aus dem Pubertätsalter längst heraus sein sollte, der Leiter und Erzieher einer Jugendbrigade, die im Kollektiv Tausender Jung-eisenbahner ehrenvolle Verpflichtungen für den V. Parteitag der SED, der Avantgarde der deutschen Arbeiterklasse, übernommen hat, möchte zu Hause, unbeobachtet, Räuberpistolen und Großstadtsensationen lesen. Sie gibt es – Gott sei dank – bei uns nicht, weil die Bevölkerung und die Volkspolizei Hand in Hand arbeiten, um Verbrecher und Stralche, die sich gegen die sozialistische Gesellschaft vergehen, hinter Schloß und Riegel zu bringen. Das sind bei uns keine „Sensationen“! Doch Kollege Menz wollte sich am „Schwarzen Panther“ ergötzen!

In Dresden sprachen wir mit ihm bei der

gehört er nicht zu den abgefeimten, skrupellosen Burschen, die sich, einmal ertappt, furchtbar liebedienerisch stellen. Er gehört unserer Meinung nach zu den naiv-egoistischen Menschen, die wir hier und dort noch antreffen. Sie sind zwar für den Sozialismus eingenommen, wie wir ihn allesamt aufbauen, aber sie möchten ihr Sondersüppchen kochen. Und sie bedenken dabei nicht, daß uns nichts in den Schoß fällt. Bedenken nicht, daß heute der westdeutschen Bevölkerung eine Quittung für das „Wohlleben“ präsentiert wird, die Krisenrechnung für die



Dollarspritzen, die man von den USA aus in die Bundesrepublik hineingepumpt hat. Damals sagte man „drüben“: „Hauptsache, wir leben – nach uns die Sintflut!“ Ja, die Sintflut ist eben früher gekommen, als man

Der Westdrall erstickt das Denken

Bleiben wir zunächst bei der ersten Begegnung. Die Mitglieder einer Jugendbrigade der Deutschen Reichsbahn in der Schwarzen Pumpe, die den Namen Menz trägt, vernahmen den Aufruf zum Wettbewerb der Jugend zu Ehren des V. Parteitages der SED und gingen – wie konnte es auch anders sein – eine ökonomische Verpflichtung dazu ein. Die Jugendbrigade tat das, was heute Hunderttausende in der DDR als Ausdruck ihrer Beziehungen zum Staat und zu unserer sozialistischen Sache tun. Wir sind gewiß, daß die meisten Angehörigen der Brigade ihre Verpflichtung übernahmen, um die Republik zu stärken, daß sie sich aber auch über die ideologischen Konsequenzen aus solcher Bewußtheit für viele Fragen unseres täglichen Lebens klar waren.

Und doch zeigt die persönliche Einstellung des Jugendbrigadiers Menz ...

Um wieviel billiger hätte er Schuhe gleicher Qualität, beispielsweise tschechische Importschuhe, die in der kapitalistischen Welt vor allen anderen den Vorrang genießen, und auch Schuhe eigener Produktion bei uns kaufen können! Dasselbe trifft auf die anderen „West“-waren zu. Dann wäre Kollege Menz



■ Einer der unzähligen Artikel, mit denen die Eisenbahner von der Bösartigkeit des Westens überzeugt werden sollten.

Entnommen: Fahrt frei 12/1958

Trotzdem nutzten Viele die offenen Sektorengrenzen in Berlin, um sich in West-Berlin umzuschauen oder (wenn sie es bezahlen konnten) mit dem Flugzeug nach Westdeutschland zu gelangen. Die Hauptrichtung der Agitation und Propaganda richtete sich jetzt gegen den, der eine Freifahrt in die Bundesrepublik Deutschland beantragte, weil er durch seine Westreise anfällig für die Diversion und Spionage der westlichen Geheimdienste gegen die DDR und den Sozialismus ist.

»Die Erfahrungen lehren, daß sich der Gegner in auffällig starkem Maße auf die Eisenbahn konzentriert. Er tut das deshalb, weil ihm sehr genau bekannt ist, welche bedeutende Aufgabe die Eisenbahn und damit jeder einzelne Eisenbahner im System der sozialistischen Volkswirtschaft zu erfüllen hat. Hinzu kommt, daß noch bestimmte Teile unserer Eisenbahner durch die Familie und durch ihren Beruf Beziehungen nach Westdeutschland haben. Unter diesen Bedingungen gibt es daher Erscheinungen, daß Eisenbahner die wirkliche Lage und die Bedeutung einer Reise nach Westdeutschland nicht erkennen und sich nur von dem persönlichen «Ich» leiten lassen, anstatt ihre persönlichen Interessen mit denen unseres Arbeiter- und Bauern-Staates zu verbinden«, schrieb Diplom-Gesellschaftswissenschaftler Rudolf Geiler, Mitarbeiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn (später Leiter der Politischen Abteilung bei der Reichsbahndirektion Cottbus), in der »Fahrt frei« 1958.

Flucht mit Freifahrschein

Ein Teil der DDR-Bürger verließ das gelobte Land nicht »illegal« über West-Berlin, sondern benutzte dazu die genehmigte Reise in die BRD. Die Deutsche Reichsbahn wollte (und sollte) diese »Republikflucht« nicht noch durch die Freifahrschein fördern. Der Eisenbahner sollte keine Freifahrt beantragen und auch nicht nach dem Westen fahren.



- In den ersten Jahren nach dem Kriege sollte man noch fleißig nach Westdeutschland schreiben. Transparent auf einem Bahnhof bei Dresden.

Allerdings hatte Karl Hetz, Präsident der Reichsbahndirektion Halle, gesunden Menschenverstand walten lassen, der den Scharfmacher Geiler herausforderte. Hetz hatte in der Fahrt-frei-Beilage »Der operative Dienst« Nummer 12 geschrieben: »Ich kann mich nicht ganz einverstanden erklären, wenn man entscheidet, diesen oder jenen Kollegen nicht fahren zu lassen. [...] Und solange muß mit ihm diskutiert werden, bis alle Zusammenhänge klar sind, und es ist grundsätzlich falsch, wenn gesagt wird, du sollst, du darfst nicht fahren, du erhältst keinen Freifahrschein. Es muß von ihm die Entscheidung kommen, und wir wissen ja, daß sie zumeist zugunsten des eigenen Ichs, des eigenen Vorteils gefällt wird, und zwar deshalb, weil sich die Betreffenden über die Pflichten als Patrioten und Verteidiger unseres sozialistischen Staates noch nicht immer richtig im klaren sind.«

Darauf musste Geiler unter anderem erwidern: »Dieses ›Zugunsten-des-eigene-Ichs‹ heißt aber, die Interessen der Deutschen Reichsbahn und damit dem Staat der Arbeiter und Bauern zuwiderzuhandeln und sich und seine Familie zu gefährden. Unverständlich ist es deshalb, warum Genosse Präsident Hetz fordert, den Eisenbahner selbst entscheiden zu lassen, wenn ihm von vornherein klar ist, [...] daß es noch Eisenbahner gibt, die sich falsch entscheiden, das heißt also, einen Freifahrschein nach Westdeutschland fordern. Eine solche Haltung entspricht nicht den marxistisch-leninistischen Prinzipien, ständig auf die Bewußtseinsveränderung und Meinungsbildung sowie die richtige Erkenntnis Einfluß zu nehmen.«

Geiler wusste zu berichten, dass es »eine Reihe von Beispielen [gibt], wo Angehörige der Deutschen Reichsbahn Dienststellen der Bonner Bundesbahn aufgesucht haben, sich Umwegfahrten bescheinigen ließen, Freifahrschein für das Gebiet der Bundesrepublik hatten und sich sogar Schmiergelder von beispielsweise 10 Mark usw. aushändigen ließen.« In die Kerbe, dass Eisenbahner ihre Uniform und ihre Freifahrt nutzen, um als Schmuggler oder ungewollte Spione beim Klassenfeind unterwegs zu sein, schlug bis 1961 die »Fahrt frei« mit vielen dümmlichen Artikeln der Redakteure Bonnie und Gummich.

Auch Geiler verstand nicht, »daß in Reichsbahnämtern noch Anträge von Dienststellen auf Genehmigung von Fahrten nach Westdeutschland eingehen.« Für Geiler war die »Westreise eine Form des Klassenkampfes unserer Zeit [...] und Bestandteil des feindlichen Maßnahmenplanes zur Verwirklichung der NATO-Politik in ganz Deutschland.« Nach seiner Denkart konnte man jeden, der einen Freifahrschein beantragte, fragen: Bist Du für den Frieden oder nicht?

Drei Jahre nach dieser Polemik auf den Beitrag des Genossen Hetz konnte eine Brigade des Zentralkomitees der SED, die die Reichsbahndirektion Halle inspizierte, feststellen, in seiner Direktion sei die »falsche Arbeit mit den Menschen« die hauptsächliche Ursache für den Anstieg der Republikflucht. 1959 hatten drei Eisenbahner der DDR den Rücken gekehrt, 1960 waren es 17. Einer musste ja schuldig sein.

Geiler (oder sein Nachfolger in der Politabteilung Cottbus, Harry Lehmann) hätten Gelegenheit gehabt, in ihren Reihen über West-Reisen zu diskutieren. Dass hauptamtliche Parteifunktionäre nicht privat in den Westen reisten, verstand sich von selbst. Sie hatten aber zu melden, wenn eines der Familienmitglieder eine solche Reise beantragte. Der Leiter der Politischen Abteilung beim Reichsbahnamt Bautzen, Friedrich-Wilhelm Anders (1934–1988) ahnte, was auf diese Mitteilung folgte: Ablehnung der Reise und Versetzung in einen niederen Stand, weil man nicht einmal in der Lage war, in der Familie Ordnung

zu schaffen. Erst als Anders' Frau in Bautzen in den Schnellzug Görlitz – München gestiegen war, teilte »Aljoscha«, wie Anders von den Eisenbahnern genannt wurde, Harry Lehmann, dem Leiter der Politischen Abteilung bei der Reichsbahndirektion Cottbus, den Kasus mit. Der und andere Genossen waren überrascht, zumal »Aljoscha« als ein harter Hund unter den Politniks bekannt war.

Es folgte ein Parteiverfahren wegen seiner Unaufrichtigkeit, die Ablösung als Leiter der Politischen Abteilung und die Versetzung auf den vergleichsweise wenig bedeutenden Posten des Leiter der Fahrkartendruckerei Dresden.

Benimmt sich nicht

Eisenbahner galten per se als Geheimnisträger. Beantragten sie beim Volkspolizei-Kreisamt eine Westreise, mussten sie, zumindest seit 1961, eine Unbedenklichkeitsbescheinigung ihrer vorgesetzten Dienststelle vorlegen. Die hatte zu prüfen, »ob dem Antragsteller aus dienstlichen Gründen (Geheimnisträger o.a.) die Reise nicht gestattet wird.« Derart negierend zu dem Reisewunsch eines Rangierarbeiters drückte sich am 12. Mai 1982 die Inspektion des Stellvertreters des Ministers und Ersten Stellvertreters des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn aus. Sie musste eine Panne untersuchen, die es in diesem Zusammenhang beim Reichsbahnamt Halle gegeben hatte.

Rangierarbeiter Arno G. vom Bahnhof Röblingen am See wollte in West-Berlin an der Beerdigung seines Vaters teilnehmen. Die Unbedenklichkeitsbescheinigung erhielt er nicht, obwohl der Leiter des Bahnhofs die Reise befürwortete. Denn der Leiter des Reichsbahnamtes lehnte sie ab »wegen dem evtl. unpassenden Auftreten G.'s in Westberlin.« (sic!) Auch habe G. vor einigen Jahren einen Ausreiseantrag gestellt, den er jedoch später zurückzog. Man befürchtete wohl, er werde die nächste Reise dazu benutzen, im Westen zu bleiben.

Der Leiter des Reichsbahnamtes hatte dummerweise seine Ablehnung nicht mit dem Geheimnisschutz begründet, sondern die Argumente der Staatssicherheit weitergegeben. Mit denen konnte sich G. nicht abfinden. Er schrieb an den Minister, und die oberste Inspektion musste sich dazu erklären. Der Vermerk ist aufschlussreich. »Die Ablehnung des Antrages wurde von der Inspektion des Reichsbahnamtes *im engen Zusammenwirken mit dem Führungsoffizier* dem Leiter des Reichsbahnamtes vorgeschlagen. Diese Verfahrensweise, daß Einschätzungen der Person zur Ablehnung eines Reiseantrages durch die Dienststelle bzw. das übergeordnete Organ führen ist nicht richtig«, schrieb die Inspektion in Berlin. »Alle darüber hinaus gehenden Gründe [über die dienstlichen – E. P.] subjektiver Art können nur zur Ablehnung durch die zuständige VP-Dienststelle führen.« Dort hätte G. erfahren, dass sein Reiseantrag abgelehnt ist, ohne dass ihm Gründe genannt werden mussten.

Der DDR-Bürger konnte nur grübeln und ahnen. Vorbeugend wies Genosse Herrmann von der Inspektion darauf hin: »Da der Eingeber G. auch die Möglichkeit hat, anlässlich des Geburtstages seiner 72jährigen in Westberlin wohnenden Mutter einen Antrag auf Besuchsreise zu stellen, ist es erforderlich, auch durch den *Führungsoffizier des Reichsbahnamtes Halle* die von der DR und die von der VP (Volkspolizei – E.P.) zu treffenden Ent-

scheidungen exakt zu trennen.« Wenn schon die Reise unterbunden wurde, dann sollten sich alle korrekt verhalten!

Dienst im Westen

Privilegiert war der Einsatz im westlichen Ausland. Unter Eisenbahnern galten die Verkehrsvertretungen in Kopenhagen, Stockholm und Wien sowie die Mitarbeit bei der Kühlwagenorganisation INTERFRIGO in Basel als ein Dienst im Märchenland. Viele genossen mit ihren Ehefrauen auch den in der Regel auf vier Jahre beschränkten Aufenthalt. Mancher wurde eher zurückgeholt oder gar nicht mehr zum Einsatzort gelassen wie Werner P., den man auf dem Bahnsteig von Berlin Ostbahnhof abfing, als er gerade in den »Vindobona-Express« einsteigen wollte. Seinen Arbeitsplatz, die Verkehrsvertretung in Wien, brauche er nicht mehr aufzusuchen. Seine Frau habe bereits Order, die Sachen zu packen und heimzukehren. Irgendeine Affäre – vermutlich die Absicht zur Scheidung – hatte ihn zum Sicherheitsrisiko werden lassen.

Wer nicht an sich halten konnte, die erneute Delegation in ein solches Elysium zu wünschen, fiel auf und konnte seine Hoffnung begraben. Da blieb nur der Schlusstrich, sich nach Westdeutschland abzusetzen. Vermutlich nicht ganz freiwillig hatte sich 1960 ein Genosse König dazu entschlossen.⁴ Die Parteikontrollkommission der Kreisleitung Zentrale Organe des Verkehrswesens behauptete indes, Königs Republikflucht sei »keine Affekthandlung, sondern vorsätzlich und gut vorbereitet erfolgt, nachdem die Absicht Königs und seiner Hintermänner (sic!), im Internationalen Reiseverkehr unterzukommen, fehlschlug.« Als Beweise führten sie an:

1. die engen Beziehungen zu Vertretern der Schwedischen Staatsbahnen.
»Auf der letzten Beratung mit schwedischen Vertretern in Stockholm, an der unser Minister, Genosse Kramer, und König teilnahmen, wurde die Sitzordnung von dem schwedischen Gastgeber so festgelegt, daß die deutschen Gäste auf der einen und die schwedischen Gesprächspartner auf der anderen Seite saßen. Dabei erhielt König seinen Platz auf der schwedischen Seite.
2. Anerbieten Königs auch mit einer Oberreferentenstelle einverstanden zu sein, wenn er nur internationale Arbeit machen kann.

Das, freilich, war ein taktischer Fehler Königs. In der DDR regelte man nicht die eigene Karriere. Die Parteikontrollkommission hatte, offensichtlich von anderen in Stockholm tätigen Mitarbeitern informiert, ihm noch vorzuwerfen, dass er »nach seiner Abberufung aus Schweden einige feindliche Maßnahmen in bezug auf die Generalvertretung in Schweden« anordnete. »Bisher verschlossene Posttaschen mussten künftig offen geschickt werden.« Er hatte auch vorgeschlagen, den stellvertretenden Leiter der Verkehrsvertretung von der Gehaltsgruppe E 6 auf E 10 zurückzustufen. Damit, so lautete der Vorwurf, war doch dieser Mann erhöht für eventuelle Korruptionsversuche anfällig.

⁴ Der Vorname wird in der Akte nicht genannt.

Gekauftes Subjekt

König hatte nur eine »mangelnde Parteiverbundenheit, ideologische Schwächen, war überheblich und korrupt.« Er hatte auch keine Fragen, als Friedrich Ebert⁵ die Generalvertretung besuchte, so als interessiere ihn der Gast nicht. Nach anderthalb Stunden zog er sich in seine Wohnung zurück. Dort fand man nach Königs Abreise 22 leere Schmuckschatullen von schwedischen Hofjuwelieren. Ein schweres Devisenvergehen! König war in den Augen der Genossen ein gekauftes Subjekt. Man hätte früher auf ihn Acht geben und ihn zurückholen sollen.

Als 1958 ein Mitarbeiter der Generalvertretung nach dem Ende der Einsatzzeit wieder in die DDR sollte, kam er dort nicht an. Man hatte einen Verdacht und fragte in Stockholm nach ihm. Was antwortete König? »Macht euch keine Sorgen! Der wird schon kommen, vielleicht sieht der sich in Schweden noch etwas um.« König, so die Klage, hatte nicht einmal auf dem Fährschiff angefragt, ob der Genosse auch wirklich mitfahre.



- Genosse Dr. Erhard Thiele, Leiter der Zentralen Abteilung Recht und Mitglied der Zentralen SED-Parteileitung des Ministeriums für Verkehrswesen, als Chef der Kampfgruppenhundertschaft. Er ließ sich in Stockholm »einlullen.«

⁵ (1894 bis 1979) Oberbürgermeister von Berlin und Mitglied des Politbüros des Zentralkomitees der SED; Sohn des ehemaligen Reichskanzlers, Reichspräsidenten und Vorsitzenden der SPD Friedrich Ebert (1871–1925).

⁶ Leiter der Abteilung Recht

In der Dienstberatung am 29. Mai 1958 beauftragte der Minister nach dem dringenden Wunsch der SED-Kreisleitung die Genossen der Zentralen Parteileitung, die Leitungsmitglieder Dr. Erhard Thiele⁶ und Raab, nach Stockholm zu fahren und dort zu prüfen, ob und welche Bedingungen die Westflucht des Mitarbeiters begünstigt hatten. Raab konnte nicht mitkommen, Thiele fuhr vom 12. bis 17. Juni 1958 allein und gönnte sich in Stockholm ein paar schöne Tage.

Das war, wie die Parteikontrollkommission später bemängelte, ein Fehler, denn Thiele ließ sich von König »einlullen«. König, dessen Einsatzzeit 1960 abgelaufen war und der in Berlin erfahren musste, der von ihm gewünschte Einsatz im internationalen Reiseverkehrs komme nicht in Frage, setzte sich nach dem Westen ab.

Dass die schwedischen Zeitungen über Königs Schritt schrieben, war selbstverständlich. Im Jahresbericht der Verkehrsvertretung wurden diese Beiträge als Hetzartikel bezeichnet, der Name König nur in Anführungsstrichen geschrieben, und dem Ministerium in Berlin wurde mitgeteilt, seitdem komme kein Vertreter der Staatsbahn mehr in das »Agentenquartier«.

Unterdessen hatte sich die Parteikontrollkommission der SED-Kreisleitung Zentrale Organe des Verkehrswesens über die Internationale Abteilung eine Meinung gebildet: Das Parteileben sei sehr sporadisch. Parteischulen würden kaum beschickt, die Arbeit mit der sozialistischen Literatur werde vernachlässigt. Der Stellvertreter des Abteilungsleiters Wehner kannte noch nicht einmal die Zeitschrift »Probleme des Friedens und des Sozialismus«! Von 23 Mitgliedern der Parteigruppe hatten nur 19 die Zeitschrift »Einheit« abonniert, fünf den »Neuen Weg«, drei die »Probleme des Friedens und des Sozialismus« und einer die »Deutsche Außenpolitik«.

Von den 35 Mitarbeitern hatten 24 die Herkunft Arbeiter, fünf kamen aus dem Mittelstand, sechs stammten von Angestellten ab. 24 waren Mitglied der SED, acht noch in der Kirche, 13 hatten Westverwandte I. und II. Grades, vier waren bei der »faschistischen Wehrmacht« Unteroffizier gewesen, einer sogar Feldwebel.

Künftig wehte in der Internationalen Abteilung und im internationalen Dienst ein anderer Wind.

Manche der Widersprüche zu West-Reisen auf Freifahrschein und zur Loyalität gegenüber dem Staat und seinen Funktionären lösten sich mit dem 13. August 1961, dem Tag des Mauerbaus in Berlin, auf. Doch im Dienst waren viele Eisenbahner in Berlin und auf den Grenzbahnhöfen von den »Maßnahmen von Partei und Regierung« besonders betroffen. Hinlänglich bekannt ist, dass der Minister für Verkehrswesen und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Erwin Kramer, zu den wenigen Eingeweihten dieser Maßnahmen gehörte (siehe auch 1. Kapitel).

Bereits Anfang des Jahres tagte die vom Nationalen Verteidigungsrat einberufene Vorbereitungskommission, in der Bruno Leuschner, Vorsitzender der Staatlichen Plankommission, Ernst Scholz, Bauminister, und Erwin Kramer die wichtigsten Mitglieder waren. Zu den »sicherungstechnischen Maßnahmen der DDR zum Schutze der Republik an Grenzübergängen der DDR« (Einbau von Schutzweichen und Gleissperren, um ungenehmigte Ein- und Ausfahrten zu verhindern) sowie die Veränderungen der Anlagen und des Zugverkehrs ist schon einiges geschrieben worden, kaum jedoch zu den »Kaderpolitischen Maßnahmen«.

Sie standen unter der Leitung des Genossen Falkensteins, des Leiters der Zentralen Abteilung Kader im Ministerium für Verkehrswesen. Er hatte Kramer den Bericht für Willi Stoph, dem Vorsitzenden des Ministerrates, vom 15. Januar 1962 geschrieben. Danach waren in den Reichsbahndirektionsbezirken Dresden, Erfurt, Magdeburg und Schwerin »aus Sicherheitsgründen« 25 Beschäftigte umgesiedelt und 87 umgesetzt worden. »Zur weiteren Sicherung des Betriebsablaufs haben zentrale Kommissionen in Zusammenarbeit mit den Politischen Abteilungen und Vertreter des MfS die einzelnen Verwaltungen und Reichsbahnämter angewiesen, noch weitere 61 Beschäftigte umzusetzen.«

Umsetzen und schließen

Mitte 1962 wohnten noch 234 Eisenbahner im Grenzgebiet, die aber nicht in ihm arbeiteten. 868 Eisenbahner arbeiteten im Grenzgebiet, wohnten aber nicht dort. Die Umsetzungen lehnten die Räte der Bezirke angesichts der prekären Wohnungssituation ab. Ihr Kummer mit den zwangsweise Umgesiedelten war groß genug. Der Reichsbahn blieb nichts weiter übrig, als auf lange Zeit die Umsetzungen zu planen und Dienststellen zu schließen wie den Ausbildungsbahnhof in Probstzella. Die kaderpolitischen Lenkungsmaßnahmen zeigten bereits 1962 ihre Erfolge:

	1. 9. 1961	31. 12. 1961	1. 2. 1962
Eisenbahner im 5-km-Sperrgebiet	1.417	921	869
Westberliner in Ost-Berlin	690		230

Von den Bahnbetriebswerken Gera und Reichenbach (Vogtl) fuhren noch 70 Prozent des Lokomotivpersonals in das Sperrgebiet, zum Beispiel nach Gutenfürst und Hirschberg. Die Änderung der Fahr- und Lokkupplungspläne, um dort weniger Personal einzusetzen, stieß auf technische und personelle Schwierigkeiten.

In Berlin war es umgekehrt. Künftig sollten weniger West-Berliner im Osten tätig sein. Deswegen hatte die Reichsbahn 20 Beschäftigte vom S-Bahnbetriebswerk Markgrafendamm nach Wannsee umgesetzt. In Berlin Friedrichstraße sollte die Aufsicht des Bahnsteigs B (Ankunft und Abfahrt der S-Bahnen von und nach West-Berlin) sowie das Stellwerk »Friw« nur von »überprüften Westberliner Personalen« besetzt werden.⁷ Alle Dienstaussweise, die zum Betreten des abgesperrten Teils im Bahnhof Friedrichstraße berechtigten, erhielten einen auffälligen roten Diagonalstreifen.

Die 15 Eisenbahner aus West-Berlin im Bahnbetriebswerk Berlin-Lichtenberg wurden zum Bahnbetriebswerk Ostbahnhof umgesetzt, um sie und das Personal (109 Lokomotivführer und Heizer bzw. Beimänner), das die Züge zwischen beiden deutschen Staaten fuhr, dort zu konzentrieren. Das Zugbegleitpersonal dieser Züge wurde aus dem des Ostbahnhofs gelöst und zum Ostgüterbahnhof versetzt.

⁷ Die Schreibweise West-Berlin und Westberlin hatte in der DDR politische Bedeutung. »Westberlin« war eine geografische Kategorie der Stadt, die vermeintlich auf dem Territorium der DDR lag.



■ Stellwerk »Friw« des Bahnhofs Berlin Friedrichstraße durften nur West-Berliner Eisenbahner betreten!

Kramer versicherte in Falkenbergs Bericht dem Ministerpräsidenten Stoph: »Durch entsprechende Maßnahmen wurde erreicht, daß kein Lok- und Zugpersonal aus der DDR bzw. Hauptstadt der DDR mit Dampfzügen den Westsektor durchfahren brauchen.« Wegen Personalmangels noch nicht überwunden war, dass S-Bahn-Personal die Westsektoren befuhr. »Auch in absehbarer Zeit wird eine Veränderung noch nicht möglich sein.«

Größtmöglicher Sicherheitsfaktor

Nachdem die Bahnhöfe Stapelburg und Brocken stillgelegt worden waren, wurden drei bzw. zwei Eisenbahner »ohne Schwierigkeiten zu anderen Bahnhöfen umgesetzt.« Bei der Berliner S-Bahn wurden 143 Beschäftigte frei, weil die Bahnhöfe im Nord-Süd-Tunnel, Bornholmer Straße sowie die Unterwerke Griebnitzsee und Dahlewitz stillgelegt worden waren. Die Eisenbahner wurden überprüft und »unter Beachtung der sozialistischen Kaderprinzipien zu den Schwerpunktdienststellen insbesondere im Reichsbahnamt Berlin 1 umgesetzt. Auf den Bahnhöfen Friedrichstraße und Nordbahnhof verblieben dadurch diejenigen Beschäftigten, bei denen der größtmögliche Sicherheitsfaktor vorhanden ist.«

In den Reichsbahndirektionsbezirken Dresden, Erfurt, Magdeburg und Schwerin waren seit jeher Eisenbahner mit Dauerpassierscheinen im 5-km-Grenzgebiet tätig. Nach Schließung der Grenze in Berlin bestand die Gefahr, sie könnten diese Passierscheine nutzen,

um Fluchtwege auszuspähen und die DDR zu verlassen. Ohnehin sollte dieser Personenkreis begrenzt werden, um die ständigen Überprüfungen durch die Sicherheitsorgane zu erleichtern. 1962 wurde zum Beispiel bei der Reichsbahndirektion Erfurt die Zahl der Dauerpässierscheine von 262 auf 52 vermindert; außerdem musste das Zugpersonal sie beim Fahrmeister oder in der Lokdienstleitung hinterlegen. Sie standen nur für notwendige Fahrten ins Grenzgebiet zur Verfügung.

Eine andere Gruppe waren die in West-Berlin tätigen Eisenbahner aus Ost-Berlin, insgesamt 506 am 12. August 1961. Bis 1962 wurden sie zu Dienststellen in der Hauptstadt umgesetzt. Dadurch konnte der Dienstpendelzug Falkensee – Spandau entfallen, nur der von Potsdam nach Wannsee war für 86 Beschäftigte des S-Bahnbetriebswerks und der Fahrleitungsmeisterei notwendig.

Wer weiter in West-Berlin tätig war, durch diese Stadthälfte oder bis ins Bundesgebiet fuhr, kam in den regelmäßigen Genuss von Schulungen. Nicht um über Grenzvorschriften zu sprechen, sondern, wie sich Falkenstein in falscher Grammatik ausdrückte: »In diesem Personenkreis muß Klarheit darüber bestehen, daß sie ständig unsere Staatsgrenze überschreiten und in den vom Klassengegner und den Amerikanern als Stützpunkt besetzten Provokationsherd Westberlin tätig sind. Sie müssen erkennen, daß die Bonner Machthaber mit Hilfe ihrer getarnt und offen auftretenden Agenten nichts unversucht lassen, um sie in Konflikt mit unseren Gesetzen zu bringen (z.B. durch Devisenvergehen, Einkauf von Westzigaretten u.ä.).«



■ 01 0501 bei Hönebach, zwischen Bebra und Gerstungen, mit D 1099 Frankfurt (Main) – Leipzig – Potsdam – Stralsund (1972). Der Zug führte auch Kurswagen nach Magdeburg.

Foto: Lehmann

Ja, ja, die Westmark. Derentwegen gehörte man gern zum »Passpersonal« und passte sich an. Lokomotivführer des Bahnbetriebswerks Wittenberge ließen sich in der Kantine von Hamburg-Altona einen Kaffee spendieren, damit das wenige Tageld für den Intershop-Besuch der Familie übrig blieb. Das blieb den Sicherheitsorganen nicht verborgen, hatte aber den Effekt, dass die Höhe des Tagegeldes Ende der siebziger Jahre angehoben wurde. Das Passpersonal sparte trotzdem.

Undurchsichtiges Personal

Der bereits genannte Kaderchef organisierte im April 1962 auch die Überprüfung der »klassenmäßigen Zusammensetzung der Leitung der Dienststellen (Grenzbahnhöfe und der Bahnbetriebswerke, die Personal für den grenzüberschreitenden Verkehr stellen) sowie des Lokomotiv- und Zugbegleitpersonals und der Befehlsstellwerke.« Die Genossen der Prüfungskommission hatten im 5-km-Sperrgebiet eine »erhebliche Konzentration von ehemaligen NSDAP-Mitgliedern« festgestellt, zum Beispiel in Probstzella: 7 von 12 Brigadelokomotivführern, 9 von 14 Zugführern. Schlimmer noch. Jedes zweite ehemalige



■ Bahnhof Probstzella
1997. 1962 beanstandete die Kommission, dass der Bahnhof noch nicht eingezäunt war.

NSDAP-Mitglied trat 1945 in die SPD ein und wurde somit 1946 Mitglied der SED. Die Hälfte der Zugführer von Probstzella seien »undurchsichtig«, stellte man fest.



■ Bahnhof Schwanheide 1992: Das rechte Gleis, ein Stumpfgleis, war für die Triebwagen des Binnenverkehrs bestimmt.

Ausgezeichnete Zusammenarbeit

Dass die Zusammenarbeit mit dem Bahnhof Oebisfelde bei Betriebs- und Abfertigungsangelegenheiten ausgezeichnet funktionierte, sagte Hartmut Brümmer, Dienststellenleiter des Bahnhofs Vorsfelde, dem Redakteur der »Allerzeitung/Wolfsburger Zeitung«. Die druckte das am 24. Januar 1986, und nun war in Berlin die Aufregung groß. Denn der Bahnhof Vorsfelde war nicht irgendeine Dienststelle, sondern der Grenzbahnhof beim Klassenfeind. Was ging dort vor? Gab es Kontakte zwischen den Leitern der Bahnhöfe, die nicht sein durften, zumindest nicht angezeigt worden waren?

Günther Knobloch, Stellvertreter des Ministers und Erster Stellvertreter des Generaldirektors, hatte die Sache aufzuklären. Seine Inspektion beruhigte: »auf den bestehenden Nachrichtenverbindungen [werden] nur die gemäß DV 523 vorgesehenen Absprachen geführt (Zugmeldung, Verkehrsfragen).⁸ Bei Besonderheiten im Zugverkehr (z.B. obliegt die Betriebsführung auf dem Grenzstreckenabschnitt der DB), im Zusammenhang mit den

⁸ DV 523 = Dienstvorschrift zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland



Bahnhof Vorsfelde: Güterverkehr hat stark zugenommen

„Nachts geht's hier rund“

Vorsfelde (jk). „Wenn andere schlafen, geht's hier rund“, meint der Dienststellenleiter des Vorsfelder Bahnhofs, Hartmut Brümmer. Und wie es an den Gleisen und in den Stellwerken rund geht. Besonders zwischen 23 und 3 Uhr. Die jetzt vorgelegten Zahlen für den Güterverkehr im vergangenen Jahr belegen es. Brümmer: „Im Vergleich zu '84 haben wir in Richtung Ost und West 300 Züge mehr abgefertigt.“

Konkreter ausgedrückt. „Der Deutschen Reichsbahn haben wir 4138 Güterzüge mit je 30 bis 35 Waggons übergeben und 4070 Züge von ihr übernommen“, sagt der Dienststellenleiter. „Die Zusammenarbeit mit dem Bahnhof Oebisfelde funktioniert bei Betriebs- und Abfertigungsangelegenheiten ausgezeichnet.“

In der Drömlingsstadt werden nach der Zollabfertigung alle ein- und ausgehenden Züge mit Waggonzahl und Ladung

datentechnisch erfasst. Ob Pilze, Kohle oder Erdöl: Formalitäten müssen sein. In den meisten Fällen werden die Waggon-Schlangen neu zusammengestellt. „Nach Büchen ist Vorsfelde der größte Grenzbahnhof im Güterverkehr mit der DDR“, weiß Brümmer. Wichtige Güterzüge, so der TEEM, passieren auf dem Weg von Warschau nach Amsterdam oder von Rotterdam nach Seddin die Werderstadt. Ein Stopp an diesem Grenzknotenpunkt ist unvermeidlich.

Auch wenn der Stellenwert des Güterverkehrs die Personenbeförderung vom Bahnhof Vorsfelde fast in Vergessenheit geraten läßt, kann die Station mit unerwartet viel Fahrgästen aufwarten. „Das Gros bilden dabei die Gesellschaftsfahrten mit dem „Eber-Express“ sowie Ausflugsfahrten von Schulklassen“, betont Brümmer. „Rund 2500 Reisende.“

Doch der Bahnhof ist nicht nur für den Güterverkehr Tag und Nacht gerüstet. „Rund um die Uhr verkaufen wir Fahrkarten und geben Auskünfte“, sagt der Dienststellenleiter. Die nächsten Großereignisse haben sich schon angekündigt. Am 3., 10. und 31. Mai startet der „Eber-Express“ Richtung Amsterdam.

■ Ausgezeichnete Zusammenarbeit mit Oebisfelde!

Aus: Allerzeitung/Wolfsburger Zeitung vom 24. Januar 1986

regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten ab der Allerbrücke, die Instandhaltungsgrenze für Bauarbeiten der BRD-Seite liegt auf dem Territorium der DDR, oder bei Unregelmäßigkeiten erfolgt die Verständigung der BRD-Seite über die Zugmeldeleitung (mit Sprachspeicher).« Und: »bisher wurden keine Presseartikel oder andere Materialien übersandt und auch keine anderweitige Kontaktaufnahme auf der Ebene der Leiter der Bahnhöfe erfolgte.« Na so was.

Übersicht über die zugelassenen grenzüberschreitenden Nachrichtenverbindungen

Quelle: DV 523 Th. 1

Herrnburg - Lübeck	Eine Fernsprechzugmeldeverbindung Herrnburg (Fahrdienstleiter) – Abzweigstelle Strecknitz; eine Fernsprechverbindung Herrnburg (Disponent) – Lübeck Rbf
Schwanheide – Büchen	Eine Fernsprechzugmeldeverbindung Schwanheide (Fahrdienstleiter) – Büchen; eine Verkehrsüberwachungsleitung Wagengrenzstelle Kuhlenfeld – Schwanheide (Fahrdienstleiter) – Büchen
Oebisfelde – Vorsfelde	Eine Fernsprechzugmeldeverbindung Oebisfelde (Fahrdienstleiter) – Abzweigstelle Grafhorst – Vorsfelde – Aufsicht Wolfsburg; eine Fernsprechverbindung Oebisfelde (Aufsicht Gbf) – Vorsfelde
Marienborn – Helmstedt	Eine Fernsprechzugmeldeverbindung Marienborn (Fahrdienstleiter) – Abzweigstelle Harbke – Helmstedt; eine Verkehrsüberwachungsleitung Marienborn (Wagengrenzstelle) – Helmstedt
Ellrich – Walkenried	Eine Fernsprechzugmeldeverbindung Ellrich (Fahrdienstleiter) – Walkenried; eine Fernsprechverbindung Ellrich (Fahrdienstleiter) – Herzberg
Gerstungen – Bebra	Eine Fernsprechzugmeldeverbindung Gerstungen (Fahrdienstleiter) – Obersuhl; eine Fernsprechverbindung Gerstungen (Fahrdienstleiter) – Bebra
Probstzella – Ludwigsstadt	Eine Fernsprechzugmeldeverbindung Probstzella (Fahrdienstleiter) – Ludwigsstadt; eine Fernsprechverbindung Probstzella (Fahrdienstleiter) – Steinbach/Ludwigsstadt; eine Fernsprechverbindung Probstzella (Güterabfertigung) – Ludwigsstadt
Gutenfürst – Hof	Eine Fernsprechzugmeldeverbindung Gutenfürst (Fahrdienstleiter) – Feilitzsch; eine Fernsprechverbindung Gutenfürst (Fahrdienstleiter) – Hof Hbf
Dankmarshausen – Heringen	Eine Fernsprechzugmeldeverbindung Dankmarshausen (Fahrdienstleiter) – Heringen
Außerdem	Eine internationale Fernsprechverbindung (IEF) Berlin – Mainz Eine internationale Fernschreibverbindung (IFT) Berlin – Frankfurt (Main) Eine Fernmeldedienstleitung Erfurt – Bebra für technische Überwachungszwecke der IEF und IET

Normalisierter Eisenbahnverkehr

Unter normalem Eisenbahnverkehr zum Nachbarland Bundesrepublik Deutschland verstand die Partei- und Staatsführung der DDR einen Zugverkehr, wie er zwischen zwei unabhängigen Staaten üblich ist. Ein solches Verfahren wollten die westdeutschen Politiker nicht anerkennen; es sollte bei den besonderen Abkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn bleiben.

Doch am 1. Juli 1965 hatte auf Veranlassung des Ministerrats die Deutsche Reichsbahn im Verkehr mit der Deutschen Bundesbahn das Abkommen über den Deutschen Eisenbahn-Güterverkehr außer Kraft gesetzt. Mit solchen Schritten wurde Druck gemacht in Richtung völkerrechtlicher Anerkennung der DDR auch in Kleinigkeiten. Noch ehe am 26. Mai 1972 der Verkehrsvertrag geschlossen wurde, der erste völkerrechtliche Vertrag zwischen beiden

Staaten, hatte man sich im Zentralkomitee der SED und dementsprechend im Ministerrat wieder etwas einfallen lassen, das »die andere Seite« verlegen machen sollte.

Heinz Gerber, Leiter der Abteilung für Internationale Angelegenheiten (II),⁹ hatte am 14. August 1967 im kleinen Kreis der Dienstbesprechung des Staatssekretärs und Ersten Stellvertreters des Ministers für Verkehrswesen¹⁰ den »Beschluß über Maßnahmen zur Normalisierung der Beziehungen zwischen der DDR und Westdeutschland im grenzüberschreitenden Verkehr« vorzutragen. Das war erst ein Entwurf, eine Vorlage.

Denn der Verkehrsminister Kramer sollte dem Vorsitzenden des Ministerrates, Willi Stoph, weitere Maßnahmen vorschlagen, wie die Beziehungen zwischen den beiden deutschen Staaten »normalisiert« werden könnten. Der westdeutsche Verkehrsminister¹¹ hatte auf die Vorschläge Kramers, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr CIM anzuwenden, nicht reagiert. Ein neues Abkommen sollte die »überholten Abkommen von Offenbach und Berlin für den grenzüberschreitenden Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expresgutverkehr« ablösen. Die Neuregelung sollte vom Bestehen zweier deutscher Staaten ausgehen. »Das Ziel, ein Verkehrsabkommen abzuschließen, gibt der DDR [...] eine bessere Ausgangsposition für den Fall, daß die westdeutsche Seite den Versuch unternimmt, die CIM zur Unterstützung ihrer eigenen politischen Interessen auszunutzen, indem sie solchen Schritt ausdrücklich unter Berufung auf das sogenannte Zusatzprotokoll zu den in Bern 1961 unterzeichneten Übereinkommen CIM und CIV verbindet.« Die Genossen der Internationalen Abteilung (II) hatten sich folgendes ausgedacht:

1. Der westdeutschen Seite wird ein Verkehrsabkommen vorgeschlagen.
2. Kommt es nicht zu Stande, werden Regelungen auf Teilgebieten angestrebt und gleichzeitig die Bemühungen verstärkt, dass die DDR gleichberechtigt am Übereinkommen CIM und dem für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr CIV teilnehmen kann.

Die Genossen waren zu gewiefte Taktiker, als dass sie diese Wünsche dem Zufall überlassen hätten. Deshalb schlugen Sie dem Ministerrat auch das taktische Vorgehen vor:

- »1. Das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der DDR richtet im Auftrag der Regierung der DDR an das westdeutsche Außenministerium eine Note. Darin wird mitgeteilt, daß der Minister für Verkehrswesen der DDR zur Führung von Verhandlungen über den Abschluß eines Verkehrsvertrages bevollmächtigt ist.
2. Kurze Zeit später schreibt der Minister für Verkehrswesen der DDR an den westdeutschen Verkehrsminister und unterbreitet Prinzipien eines Verkehrsabkommens, über die in Verhandlungen Übereinstimmung erzielt werden müßte. Dabei wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Neuregelung zur Ablösung der Abkommen von Offenbach und Berlin führen muß.«

⁹ II war die für West-Berlin und die Staaten des Nichtsozialistischen Wirtschaftssystems zuständig.

¹⁰ Das war Heino Weiprecht.

¹¹ Das war Hans-Christoph Seebohm.

Was, wenn aus Bonn wieder keine Antwort kommt? Dann sollten die Offenbacher und Berliner Abkommen gekündigt, erneut der Verkehrsvertrag vorgeschlagen und mitgeteilt werden, welches Verfahren im grenzüberschreitenden Reiseverkehr die DDR jetzt anwendet. »Es ist anzunehmen, daß die westdeutsche Seite einen unregelmäßigen Zustand nicht verantworten will und sich unter dem Druck der Öffentlichkeit zu einer Regelung bereithalten muß.«

Dann aber warnte Heinz Gerber für den Fall, dass es zu einer Neuregelung im Reiseverkehr kommt. Denn besonders die Frage der Abrechnung sei problematisch. »Aus ökonomischen Gründen sollte deshalb von der DDR nicht auf eine Änderung des gegenwärtigen Zustandes gedrängt werden.« Schizophren? Jemand in der Runde wird bedacht haben, dass der längere Reiseweg meist im Westen liegt und daher viel mehr als die Hälfte der Einnahmen (Westgeld von den Bundesbürgern, aber auch Westgeld für den Reiseweg der DDR-Bürger, die nur in Ostgeld bezahlten!) nach dem Westen fließen werden. Bislang galt die Abrechnung halbe/halbe. »Trotzdem müssen jedoch vom Ministerium für Verkehrswesen der DDR die Voraussetzungen für eine eventuelle Abrechnung geschaffen werden«, stand im Entwurf, »dazu gehören neben den technischen Voraussetzungen in Form besonderer Fahrkartendruckmaschinen für die wichtigsten Bahnhöfe auch die Vorbereitung der obligatorischen Westmarkzahlung für westdeutsche Bürger beim Kauf von Fahrkarten in der DDR.«

Damit nicht zu viel harte Währung in den Westen abfloss, blieb es dabei, sich die Fahrpreismäßigungen gegenseitig anzuerkennen. Auch die Ermäßigung für Rentner wurde – nicht gerade begrüßt von der Bundesbahn – gewährt. Zuletzt hatte sich die Reichsbahn mit ihrem Vorgehen in den Finger geschnitten. Sie zahlte wegen der längeren Reisewege im Westen drauf, ohnehin in Westmark, obwohl die DDR-Bürger ihre Fahrkarten nur in Ost-Mark kauften.

Der Verkehrsvertrag ließ dann beide deutsche Bahnen zu ausländischen Bahnen werden ohne irgendwelche Sonderabmachungen. So behandelte die Deutsche Bundesbahn die Deutsche Reichsbahn noch nach der Wiedervereinigung, bis sie ihre Tarifwerk und die Software ihrer Rechner umgestellt hatte.

5. Aus Berichten der Inspektion

In Zeiten des Mangels sollen Kontrollen helfen, den Schlendrian aufzuspüren, Misswirtschaft verhindern und »Reserven« erschließen. Auch die verschiedenen Kontrollabteilungen, derer es im Ministerium für Verkehrswesen mehrere gab, ließen sich von Lenins Parole »Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser« leiten. Eine solche Abteilung bzw. Hauptabteilung mit etwa 30 Mitarbeitern bestand bis zum 15. Januar 1982. Vor ihr hatten die leitenden Eisenbahner ziemlichen Respekt. Daneben gab es die Arbeiter- und Bauern-Inspektion mit zum Teil ehrenamtlichen Mitarbeitern und die in jeder Leitungsebene angesiedelten Betriebs-, Verkehrs-, Kassen- und anderen Kontrolleure.

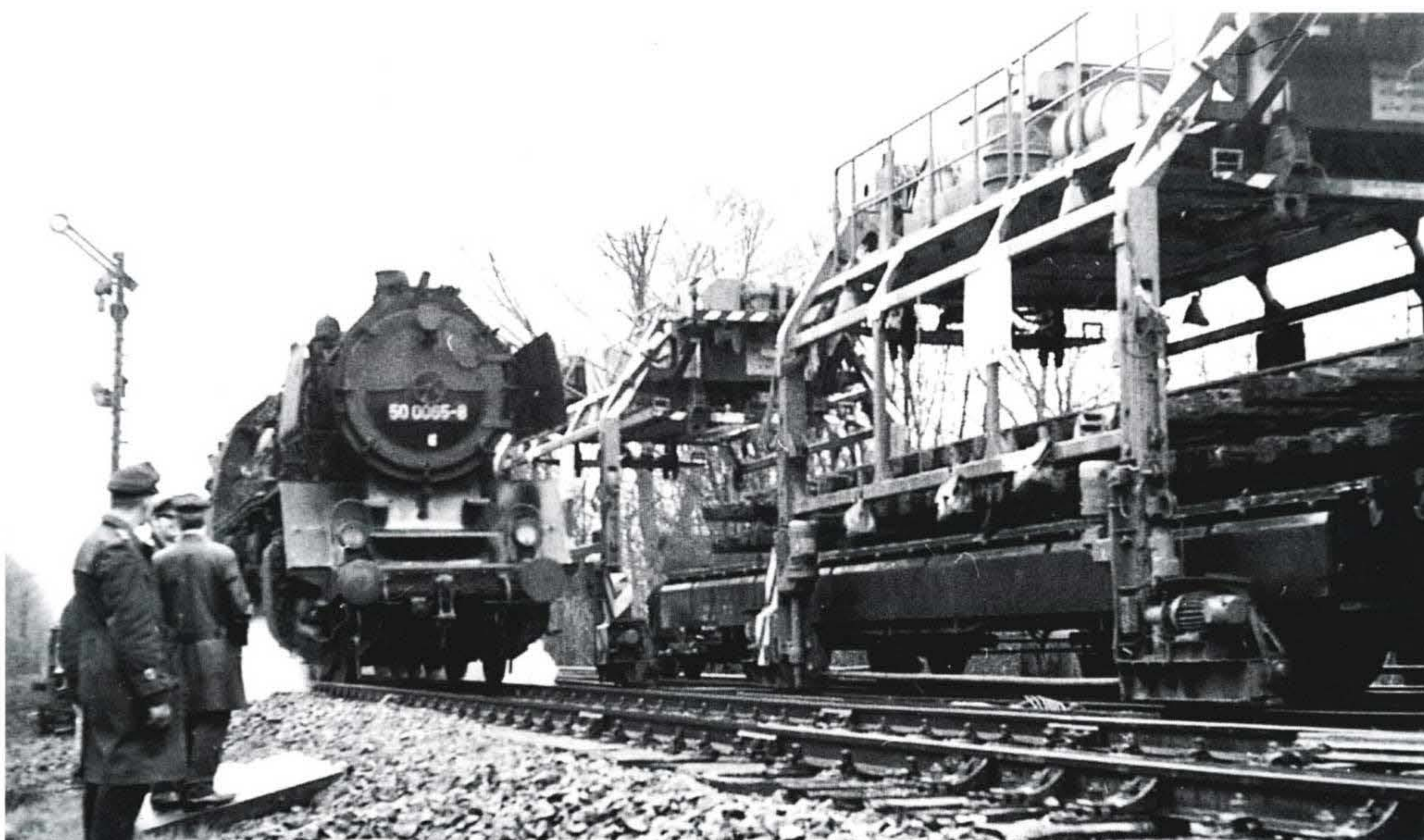
Als die Hauptabteilung Kontrolle aufgelöst wurde und in der Verkehrsinspektion aufging, fehlte den Leitern ein Kontroll- und vor allem Informationsapparat. Deshalb wurden nach dem Muster der DDR-Wirtschaft bei den Leitern – vom Minister bis zum Leiter des Reichsbahnamtes – Inspektionen eingerichtet, die im Ruf standen, mit den Genossen des Ministeriums für Staatssicherheit zusammenzuarbeiten, zumindest diese mit Informationen zu versorgen. Obendrein wurde am 1. Januar 1987 Rainer Enders, bislang Leiter der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft, zum Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn für Kontrolle und Koordinierung berufen.

Im Bundesarchiv werden die Akten mit den »Informationsberichten« der Inspektion des Staatssekretärs und Ersten Stellvertreters des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn¹ aufbewahrt. Wer diese Berichte damals in der DDR auf den Tisch bekam, wird beeindruckt gewesen sein von dem, was er über das große und kleine Elend bei der Deutschen Reichsbahn erfuhr. Er müsste eigentlich gezweifelt haben, wie und ob die Wirtschaft und der Staat überhaupt noch funktionierten.

Fahren und oder Bauen?

Der Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt, verlangte, dass die von der Öffentlichkeit bemerkte »labile Situation im Gleisnetz« (siehe Kapitel 3) und die umfangreichen Fahrzeitverlängerungen zum Fahrplanwechsel 1989/1990 auf zwei bis drei Strecken wieder aufgehoben werden sollten (zum Beispiel Berlin – Dresden, Berlin – Erfurt). Er hatte Partei und

¹ Dr. Heinz Schmidt hatte diese Doppelfunktion seit 1976.



- Fahren und Bauen, Bauen und Fahren, Fahren oder Bauen? Diese Frage ist nie schlüssig beantwortet worden. 50 0065 zieht 1972 ihren Güterzug durch den Betriebsbahnhof Schilde, nördlich von Wittenberge, während das zweite Gleis errichtet und dadurch aus dem Betriebsbahnhof eine Blockstelle wird.

18 b Engelsdorf (Bez Leipzig)—Leipzig-Wahren

1 Engelsdorf Bez Stellw 10	17,8—17,5	50	Mo—Fr 7.00—16.00	13. 5.	Sigabh aufgeh
2 Le-Mockau	Einsig Y 8,585	40	alle Z	15. 4.	Hf 2 F ü Gl 8
	Ausfsig L 7.45	40			Hl 3a
3 Wiederitzsch	4,4—4,2	30	alle Z	3. 5.	Oberbauarb 0,5/1 ●
4 L-Wahren	Stw 4—Wt Gl 85	10	alle Z	3. 4. 72	OM

- Auszug aus der Zusammenstellung der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten (»La«) der Reichsbahndirektion Halle vom 26. August 1974 bis 1. September 1974. Die Strecke 18 b gibt nur einen Teil und nur eine Richtung des Leipziger Güterrings wider. F heißt Fahrt, OM Oberbaumangel, Hl Lichthauptsignal, der Punkt zeigt an, dass es sich um eine Langsamfahrstelle mit besonderer Überwachung durch die Reichsbahndirektion handelt, die Daten in der 5. Spalte aber, dass die Mängel keineswegs nur vorübergehend waren.

Regierung und auch der Öffentlichkeit versprochen, dass im seit 29. Mai 1988 geltenden Jahresfahrplan die Pünktlichkeit der Züge besser werde. Die Inspektion regte daher an, den symbolischen Begriff »Fahren und Bauen« teilweise umzukehren. Weil die importierte Bautechnik etwa 60 Millionen Valutamark (= Devisen) gekostet hatte, sollte sie auch genutzt werden. »Die bisherige These von dem absoluten Vorrang der Transportdurchführung gegenüber der Bahnunterhaltung und der komplexen Reparatur unserer Strecken kann in ihrer Absolutheit nicht mehr aufrecht erhalten werden«, schrieb die Inspektion am 14. Mai 1987. Und: »Die Spitzenstellung der DR in Europa in der transportierten Gütermenge pro Streckenkilometer kann nur gehalten werden, wenn die technologisch bedingte planmäßige Unterhaltung bzw. Sanierung des Streckennetzes ohne Abstriche durchgeführt wird.«

Bisher hatte sich der Chef des Hauptstabes für die operative Betriebsleitung der Deutschen Reichsbahn, Heinz Krüger, immer durchgesetzt, dass vorrangig gefahren wurde. Er konnte auf im Durchschnitt täglich bis zu 100 Rückstau- und unbespannte Züge verweisen, die ihm gar keine andere Wahl ließen, sollte er sich nicht wegen der Sabotage der Volkswirtschaft – »Entzug von Produktionsmitteln« war ein Straftatbestand – verantworten müssen.

Die Deutsche Reichsbahn wurde von den Genossen im Zentralkomitee und im Ministerrat an den transportierten Tonnen und nicht an den durchgearbeiteten Kilometern Gleis gemessen. Die Instandhaltung der Strecken war zweitrangig. Das konnte man am Leipziger Güterring sehen, bei dem 1982 zwar die Oberbauerneuerung abgeschlossen worden war, der aber wegen unterbliebener planmäßiger Durcharbeitung der Gleise nach fünf Jahren bereits völlig verschlissen war und als Hindernis für das gesamte Netz wirkte.

Dieses Fahren ohne Rücksicht auf Verluste minderte auch die Effektivität der teuren Maschinenkomplexe. So gewährte die Reichsbahndirektion Magdeburg 1987 für die Instandsetzung des Abschnitts Neugarten – Rathenow der nur eingleisigen Strecke Berlin – Oebisfelde (– Lehrte) täglich lediglich drei Stunden Sperrpause. Da für das Auf- und Abrüsten des Hochleistungsmaschinenkomplexes zuzüglich Hin- und Rückfahrt zur und von der Baustelle eine Stunde benötigt wurde, blieben für die Arbeit im Gleis zwei Stunden. Für eine Baustelle zwischen Stendal und Oebisfelde waren sogar nur zwei Stunden Sperrpause vorgesehen. Erst nach einer großen Beratungsrunde am 23. April 1987 wurde sie um vier Stunden verlängert.

1989 wurden mit einer »Musterlösung komplexe Großbaustelle« Führungsbeispiele geschaffen, der »Wettbewerb ohne außerplanmäßige La-Stelle« auf eine neue Stufe gehoben«, wie es offiziell hieß, und in einer Beratung mit den Präsidenten der Reichsbahndirektionen am 21. Juni 1988 bestimmte der Staatssekretär, »daß Bauarbeiten erst beginnen dürfen, wenn neben der kapazitäts- und materiell-technischen Sicherung der Baumaßnahmen auch für die Umleitungsstrecken die erforderlichen Personale und Fahrzeuge bereitstehen.«

Dass es mit der »Netzstabilisierung« aus der Sicht der Inspektion nur schleppend voran ging, lag auch an der

- Fluktuation der Arbeitskräfte in den Bahnmeistereien wegen zu geringen Lohns und übermäßiger Wochenendarbeit (Beispiel Bahnmeisterei Stendal: Soll 193 VbE, Ist 76 VbE)
- Unzuverlässigkeit der Bettungsreinigungskomplexe RM 76 infolge fehlender Ersatzteile (der Bordsatz an Ersatz- und Verschleißteilen war unzulässig reduziert worden)

- ungenügende Bereitstellung von Holzschwellen, die für die Weichen benötigt wurden (aus Buche von 10.000 geplanten nur die Hälfte, aus Eiche von geplanten 15.000 nicht einmal ein Drittel)
- unzureichende Bereitstellung von Gummizwischenlagen (werden zwischen Rippenplatte und Schiene gelegt), Gleishebewinden und Schottergabeln
- unzulässige Leitfähigkeit von Betonschwellen, obwohl elektrisch isoliert. Dadurch konnten die automatischen Blockanlagen nicht in Betrieb genommen werden.

Überlebensstrategie

Für den Konflikt zwischen dem Fahren und Bauen sowie den unzureichenden Ergebnissen der Streckenreparatur konnte man die Zustände auf der Strecke Roßlau (Elbe) – Leipzig als symptomatisch für das gesamte Streckennetz ansehen. Die Strecke galt als Umleitungsstrecke während der Gleisinstandsetzung Berlin – Halle und Magdeburg – Halle. Aber alle drei Strecken hatten ihre spezifischen Mängel:

- in der verfestigten Bettung Berlin – Halle
- überdurchschnittlicher Zerfall der Betonschwellen Magdeburg – Halle
- mangelhafter Unter- und Oberbau Roßlau – Leipzig.

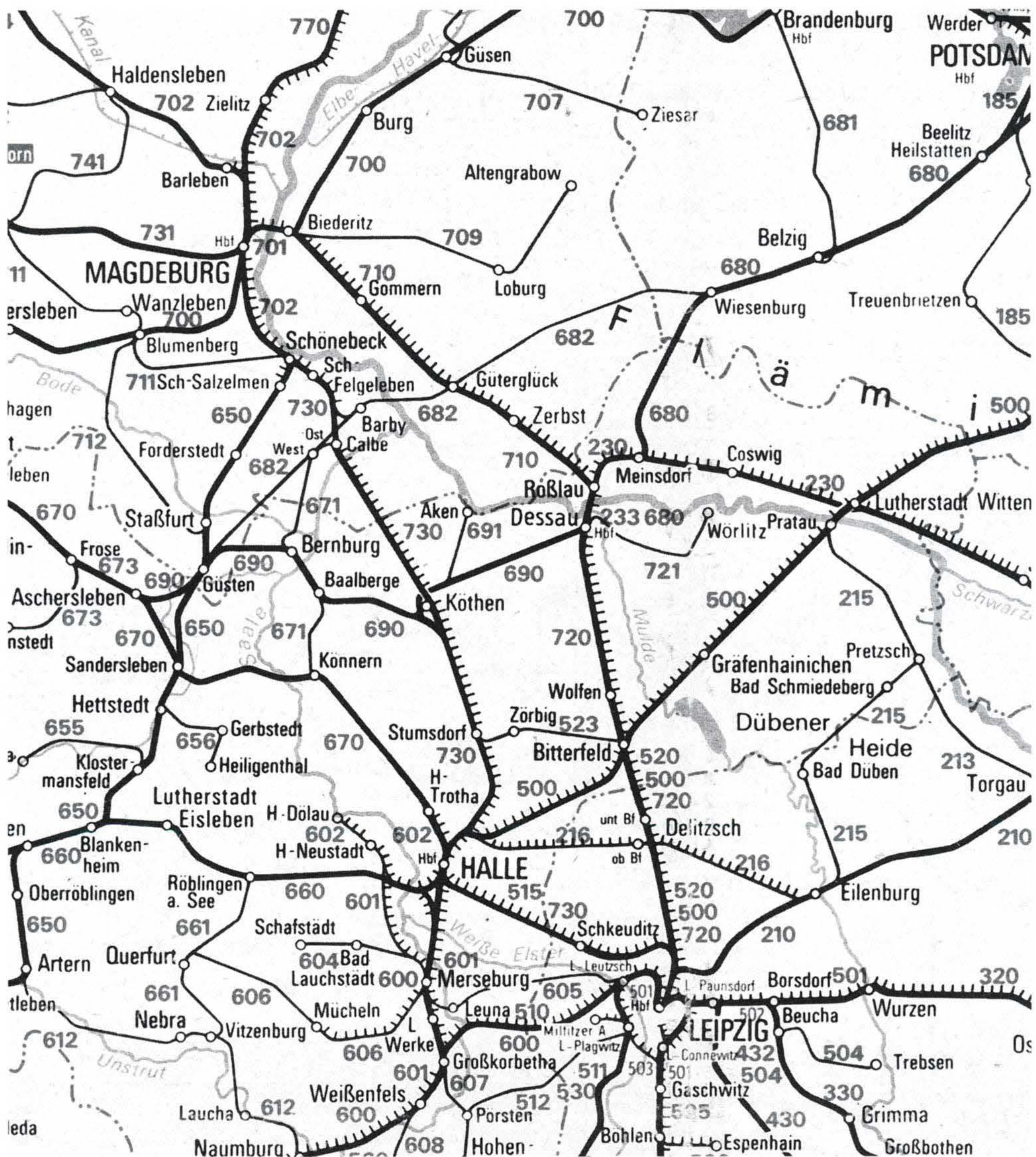
Die letztgenannte Strecke war zuletzt 1967/1968 während einer ZARO instandgesetzt worden und, wie sich die Inspektion am 16. Mai 1988 ausdrückte, »in den letzten 20 Jahren völlig zerfahren.« Bei der ZARO hatte man nur die Betonschwellen und Schienen ausgetauscht und auf eine Untergrundsanierung verzichtet. Das war ein gängiges Verfahren im Sinne der Planerfüllung.

Da Roßlau – Leipzig nun als Umleitungsstrecke ausersehen war, sollte die Strecke in kürzester Zeit saniert werden. Die Züge hätten auf die Strecke Magdeburg – Halle abgeleitet werden müssen. Das wiederum war unmöglich, weil diese Strecke infolge der Alkalischa-den zahllose Langsamfahrstellen aufwies, deren Erneuerung ebenfalls keinen Aufschub erlaubte. Zumindest im Abschnitt Köthen – Halle drohte die Sperrung der Gleise.

Deshalb entschloss sich die Leitung der Deutschen Reichsbahn als »Überlebensstrategie«, beide Strecken gleichrangig zu sanieren, Roßlau – Leipzig jährlich von Mai bis September, Magdeburg – Halle jährlich im Oktober/November und März/April. Außerdem sollte es ein »Mindestbauprogramm« auf der Strecke Berlin – Halle geben. Die Bauzeit sollte sich über vier Jahre bis 1992 hinziehen.

Ganz schmeckte der Reichsbahndirektion Halle und ihrem Vizepräsidenten Bahnanlagen, Dr. Kühne, diese Strategie nicht, ging sie doch – wie gehabt – mit Qualitätseinbußen einher. Die Inspektion schrieb: »Der Stv GD (A) bzw. die Hv A sahen sich bei der Wahrung des Gesamtbauprogramms der DR gezwungen, einen Kompromiß in der technischen Lösung mit einer Qualitätssicherung bzw. mit Qualitätsabstrichen vorzusehen, die machbar und verantwortet werden können.«

An Stelle des traditionellen Verfahrens der Untergrundverbesserung und der Kalkstabilisierung sollten mit Hilfe der Schotterbettreinigungsmaschine nach dem so genannten Naumburger Verfahren ungebundene Schutzschichten aus Kies oder, was 1988 eine Neu-



■ Magdeburg – Leipzig, Berlin – Halle, Roßlau – Leipzig, alle drei Strecken mussten saniert werden

DR-Kursbuchkarte von 1987

heit war, Geotextilien eingebaut werden. Die »gleisgebundene Untergrundverbesserung« wurde mit dem »Ernst der Tiefbausituation« begründet. Mit anderen Worten: Für diese Aufgabe fehlten der ausführende Betrieb und die Arbeiter.

Am 10. Mai 1988 trafen sich der Stellvertreter des Generaldirektors (A), Alfred Schultz, und die Vizepräsidenten Bahnanlagen der Reichsbahndirektionen mit dem Leiter der Staatlichen Bauaufsicht, Heine. Heine sprach über Qualitätssicherung »unter Berücksichtigung des Kapazitätsdefizits« und sagte, er werde für die Strecke Roßlau – Leipzig keine Aus-

nahmen genehmigen. Die Staatliche Bauaufsicht werde aber das Bauvorhaben unterstützen, indem sie »technisch machbare Lösungen« anstrebe. An eine Verminderung der Untergrundverbesserung war nicht zu denken.

Die Leitung der Reichsbahn setzte sich gegenüber der Reichsbahndirektion Halle dann doch durch, indem sie die »unrealistische Maximalforderung« des traditionellen Verfahrens durch das Naumburger Verfahren ersetzte. Das hatte den Vorteil, dass es auf den 24 Bauabschnitten mit Untergrundverbesserung (von 36 insgesamt) nur Sperrpausen statt einer Totalsperrung des Gleisabschnitts über einen längeren Zeitabschnitt gab.



- 244 127 wartet auf dem Betriebsbahnhof Haideburg, zwischen Dessau und Bitterfeld, auf die Weiterfahrt (1978). Einem Lokomotivführer war das Warten einmal zu viel geworden. Er schloss die Lokomotive ab, stieg hoch zur Autobahn und ließ sich als Anhalter nach Hause fahren.

Foto: Mehnert

Überprüft und nicht bestätigt

Verwandt mit den Problemen der Netzstabilisierung, aber von ganz anderer Art waren die im »Bauzug 12«. Er wurde hauptsächlich auf Gleisanlagen der Reichsbahn in West-Berlin eingesetzt. Im Nord-Süd-Tunnel der Berliner S-Bahn waren Anfang der achtziger Jahre mehrere Züge entgleist. Die Ursache war auch hier der mangelhaft instand gehaltene Oberbau. Das war der Deutschen Reichsbahn schon deshalb peinlich, weil die West-Zeitungen gern mit Häme über das ungeliebte Unternehmen in der »Frontstadt« schrieben und sich solche Vorfälle im Zugverkehr nicht unter den Teppich kehren ließen.

Der Bauzug sollte die Tunnelgleise sanieren. Nur: Ihm fehlten Arbeitskräfte, und den Nord-Süd-Tunnel befuhren die S-Bahn-Züge von und nach West-Berlin. Er wurde von den Grenztruppen der DDR scharf bewacht, um etwaige Fluchtversuche zu vereiteln. Wer im Tunnel arbeitete, musste entweder aus West-Berlin oder »zuverlässig« sein. War er ein DDR-Bürger, wurde er strengen Sicherheitsüberprüfungen unterzogen.

Im Hauptdienstzweig Bahnanlagen waren die vertrauenswürdigen Gleisbauer nicht zu finden. Andere Bauzüge benötigten ihre Kräfte für die Netzstabilisierung. Selbst wenn sie einige Kräften hätten zur Tunnelsanierung abordnen können, konnte diesen in Berlin keine Wohnung zur Verfügung gestellt werden. 1981 kam man auf die Idee, aus den beiden Berliner Reichsbahnausbesserungswerken, »Roman Chwalek« in Schöneweide und »Franz Stenzer« in der Revaler Straße, 70 Eisenbahner zum Bauzug 12 abzuordnen. Man rechnete mit Schwund während der Überprüfungen durch die Sicherheitsorgane. 400 Namen wurden Anfang 1982 eingereicht, 75 davon wurden bestätigt. Die Inspektion war über die von den Sicherheitsorganen befundene Unzuverlässigkeit bzw. über den »ideologisch-moralischen Zustand« der Belegschaften keinesfalls erschüttert, sondern meinte, »daß die Vorauswahl in einer nicht ausreichenden Qualität erfolgt sein muß, da 329 Anträgen nicht zugestimmt wurde.« Von den 75 »bestätigten« Werkstatt-Eisenbahnern blieben 30 beim Bauzug, womöglich wegen der 2 DM, die sie täglich als Verpflegungszuschuss erhielten, über die zulässige Abordnungszeit von einem halben Jahr hinaus.

Verspätung am Hetzdorfer Viadukt

Schwachpunkte im Streckennetz waren die massiven Brücken, im Reichsbahndirektionsbezirk Dresden gehörte dazu der Hetzdorfer Viadukt. Seine Bauauffälligkeit führte zu einer Langsamfahrstelle von 10 km/h auf der dicht belegten Strecke Dresden – Karl-Marx-Stadt (heute wieder Chemnitz). Die Instandsetzung musste immer wieder aufgeschoben werden, weil es an Baukapazität fehlte. Die Planungsorgane bilanzierten die Reparatur wegen anderer noch dringenderer Vorhaben nicht. Gleichfalls traute sich niemand, wegen der Bauarbeiten den Viadukt für längere Zeit zu sperren und den Zugverkehr lahmzulegen.

Da hatte man eine andere Idee. In der Nähe sollte ein neuer Viadukt errichtet und die Strecke verlegt werden. Bei dieser Lösung musste der Zugverkehr nur für kurze Zeit, für die beiderseitige Anbindung der Strecke, unterbrochen werden.

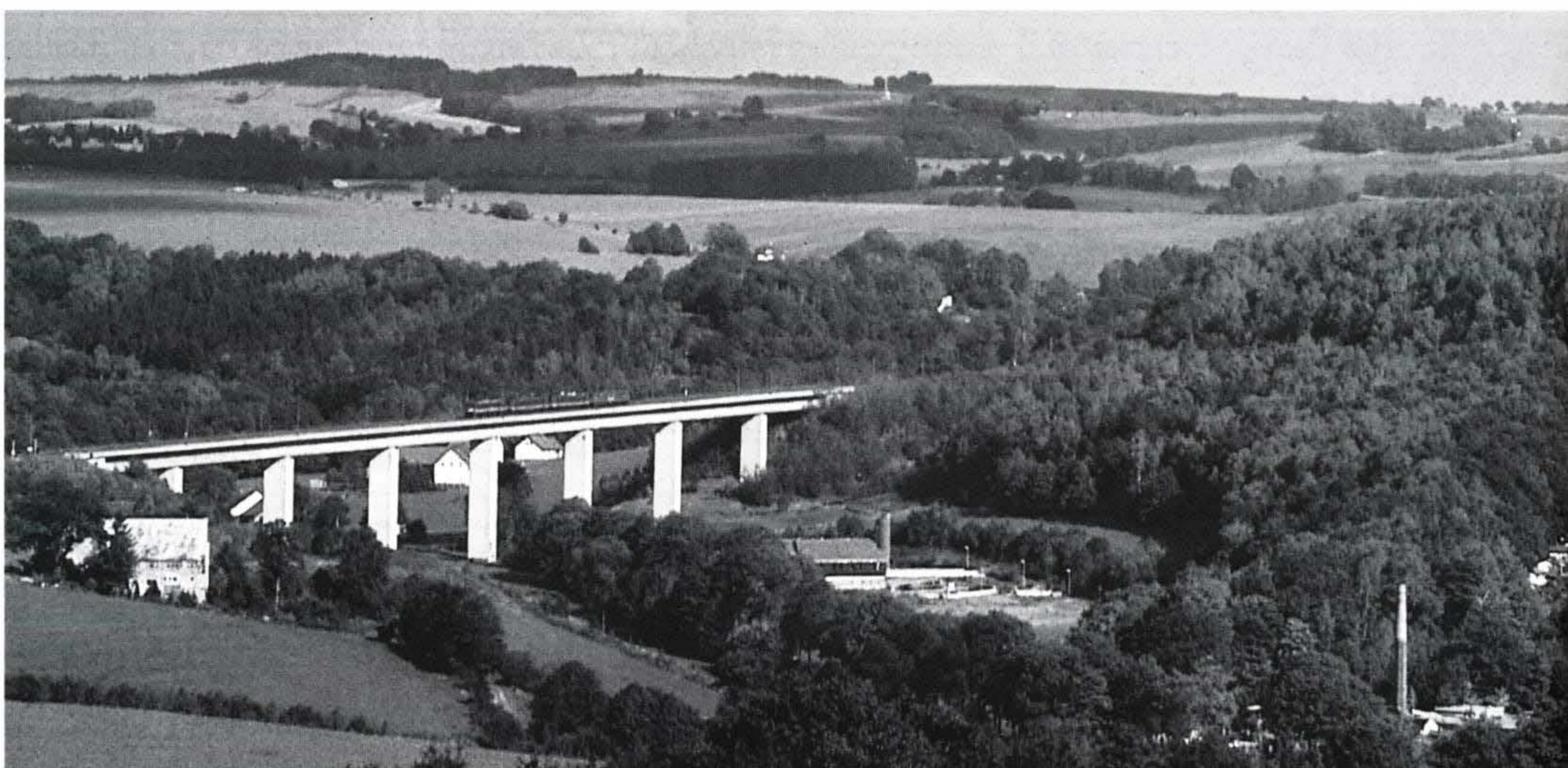
Nur musste man sich mit dem neuen Viadukt beeilen, denn es war zu befürchten, dass der alte Viadukt ohne die Ersatzlösung in absehbarer Zeit hätte nicht mehr befahren werden dürfen. Endlich fasste das Präsidium des Ministerrates am 10. Januar 1986 den Beschluss, für 140 Millionen Mark den neuen Viadukt zu bauen. Im Oktober 1990 sollten Viadukt und neue Strecke in Betrieb gehen. Generalauftragnehmer war die Hauptabteilung Elektrifizierung/Investitionen der Reichsbahndirektion Dresden, beteiligt am Bau der VEB Spezialbaukombinat Wasserbau Weimar, der VEB Autobahnkombinat und der VEB Bau- und Montagekombinat Süd Karl-Marx-Stadt.

Ein Jahr nach dem Ministerratsbeschluss hatte man den anteiligen Plan gerade zur Hälfte erfüllt. Im DDR-Jargon liest sich die Begründung so: »Konnten 1987 noch die Baubilanzen gemäß AST [= Aufgabenstellung, E. P.] gebunden werden, so sind im Plan 1988 nur 27,7 Mio M der in AST vorgesehenen 37,1 Mio M durch Bilanzen untersetzt. Auch für den Plan 1989 sind bisher nach Aussage Inv DR nur ca 27 Mio M des laut AST vorgesehenen Bauanteils von 37,6 Mio M durch Angebote der HAN [= Hauptauftragnehmer – E. P.] untersetzt.«

Nun war zu befürchten, dass der Bau nicht, wie vorgesehen, innerhalb von 40 bis 43 Monaten fertig werden würde. Von den ständig veränderten Bauablaufplänen wollten die Beteiligten nichts wissen. Auch hier herrschte, »hoch angebundener« Beschluss hin oder her und den Ausfall einer wichtigen Verkehrsader riskierend, die in der DDR-Wirtschaft übliche Anarchie.



■ Ein mit 50 1694 und 86 1001 bespannter Sonderzug des Dienstortes Annaberg-Buchholz nach Dresden befährt am 20. August 1978 den Hetzdorfer Viadukt. Foto: Böhme



■ Rechts der alte, links der neue Viadukt. Foto: Reiner Preuß



■ Noch ist die neue Strecke nicht bei der Blockstelle Hetzdorf an die alte angebunden.



Zwischen dem Ministerien für Verkehrswesen und dem für Bauwesen, bei den 14-täglichen Rapporten des Generalauftragnehmers sowie auf anderen Beratungen blieb nur eine Meinung: Selbst »bei sofortiger Nutzung aller verfügbaren Reserven« kann als frühester Inbetriebnahmetermin der Dezember 1991 »angestrebt« werden. Schließlich wurde die Inbetriebnahme im Mai 1993 als realistisch beurteilt.

Die Inspektion des Staatssekretärs nannte »wesentliche Ursachen der bisher eingetretenen Verzögerungen«:

- die zu späte Einrichtung und ungenügende Besetzung der Komplexbauleitung durch die Reichsbahndirektion Dresden
- unzureichende Bereitstellung von Kapazitäten für die Baustraßen, die Baustoffzuführung, die Wohnunterkünfte und den Arbeiterberufsverkehr durch den Rat des Bezirkes Karl-Marx-Stadt
- zu spät bereitgestellte und fehlerhafte Unterlagen insbesondere zur Baugrunderkundung durch den VEB Geologische Forschung und Erkundung Freiberg, sodass acht der neun Pfeiler Nacharbeiten brauchten und die Gründungen zwischen 1,3 m und 3,5 m tiefer als ursprünglich vorgesehen notwendig waren.

So sehr, wie erst befürchtet, verspätete sich die Inbetriebnahme des Bauwerks nicht. Die Wende gab ihm neuen Schwung. Statt 1990, wie ursprünglich geplant, und auch nicht 1993, wie erwartet, fuhr am 12. Mai 1992 D 2064 von Görlitz nach München – eine solche Zugverbindung gab es einmal! – über den neuen Viadukt. Die hübsche Broschüre, die die Reichsbahndirektion aus diesem Anlass herausgab, verrät über den Verzug nichts.

Erst selektiv, dann nicht selektiv

Was allgemein Unkrautbekämpfung ist, nennen die Öffentlichkeitsarbeiter der Deutschen Bahn euphemistisch »Vegetationskontrolle«. Bei der Deutschen Reichsbahn galt der Begriff »Bewuchsbekämpfung«. Sie wurde zu einem Ärgernis, das die Inspektion des Ministers in einem Bericht vom 3. Dezember 1987 darstellte. Grundsätzliches zuerst: Die Bewuchsbekämpfung beeinflusst keinesfalls nur das Aussehen der Bahnanlagen, sie ist »aus einem Stabilisierungsprogramm nicht eliminierbar«, wie es damals in einschlägigen Schriften hieß.

Ungenügende Unkrautbekämpfung verschlechtert den Zustand des Oberbaus und die Isolation des Gleiskörpers, weil die gestörte Wasserabführung am Bahnkörper zu Schlammstellen im Gleis und in der Folge zur Instabilität dieser Stelle führt, der Verlust der Isolationsfähigkeit des Gleises sicherungstechnische Anlagen unwirksam, die Schäden am Gleis und Bahnkörper sowie Signale unsichtbar macht, auf Rangierbahnhöfen den Dienst der Beschäftigten behindert und im Winter als Schneefang wirkt.

Gegen den ungewollten Bewuchs wurden total wirkende chemische Mittel, so genannte nichtselektive Herbizide, eingesetzt, und zwar FALHERBAN des VEB Fahlberg-List, Magdeburg. Sollten die Herbizide alle drei Jahre ausgebracht werden, benötigte die Deutsche Reichsbahn jährlich davon 112 t. Geliefert wurde immer zu wenig, zwischen 70 und 100 t. Und sie kamen immer erst im Juni. Zu spät, denn sie mussten zu Beginn der Vege-



- 1990 hatte die Deutsche Reichsbahn das Herbizidsprühgerät 4000 beschaffen können, das auch zur Enteisung eingesetzt werden konnte. Foto: Müller



- Einer von den acht Sprengzügen zur Unkrautvernichtung 1991 auf dem Rangierbahnhof Berlin-Wuhlheide: vollkommen überaltert.

Foto: Emersleben

tation gespritzt werden. Der Hersteller begründete seinen Rückstand mit folgenden Worten: »Erst nach Beendigung der Produktion selektiver Herbizide ist die Herstellung nichtselektiver Herbizide möglich!«

Gespritzt wurde dann mit Hilfe so genannter Spritz- oder Sprengzüge. Die acht der Deutschen Reichsbahn waren vollkommen überaltert. Sie besaßen keine Einrichtung, um abhängig von der Geschwindigkeit dosieren zu können. Die Bediener waren starken Geruchsbelästigungen ausgesetzt, einmal abgesehen von der starken Belastung mit chemischen Substanzen. 1987 sollte Ersatz aus Polen kommen, für 146.000 Rubel je Zug. Das Ministerium für Verkehrswesen handelte den Preis auf 99.000 Rubel herunter, das Ministerium für Außenhandel genehmigte nur 80.000 Rubel, sodass die Inspektion resignieren musste: »Es wird eingeschätzt, daß seitens der polnischen Seite mit einem weiteren finanziellen Entgegenkommen nicht zu rechnen ist.«

Es stinkt zum Himmel

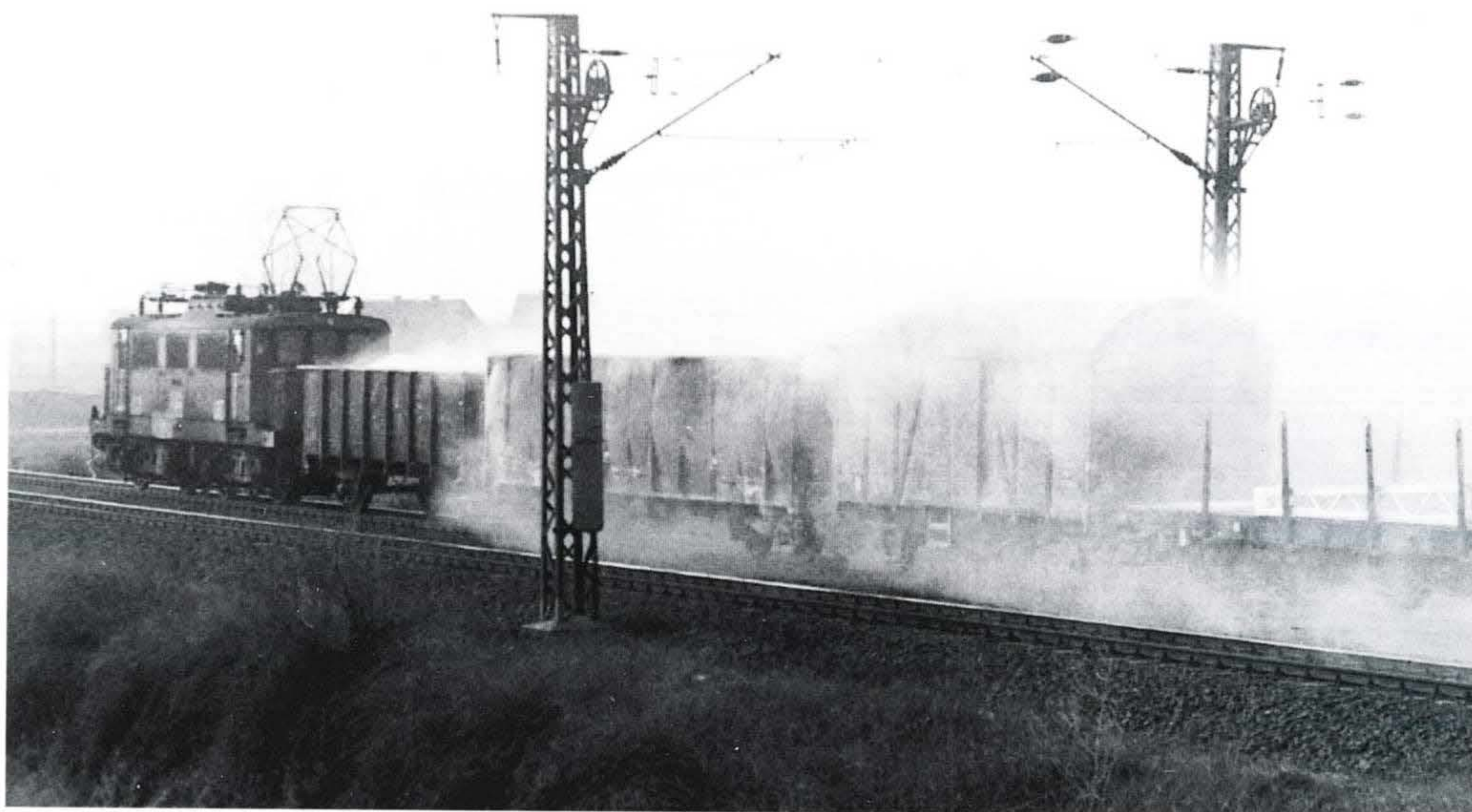
Bei einer Betriebsprüfung auf dem Bahnhof Hagenwerder (Strecke Görlitz – Zittau) roch ich es 1976 zum ersten Mal. In der Nachbarschaft eines Stellwerks arbeitete ein kleiner Betrieb, der Tierknochen verwertete und den Eisenbahnern stundenweise unerträglichen Gestank lieferte. Doch wer kümmerte sich um die Reinhaltung der Luft angesichts einer derart »wichtigen volkswirtschaftlichen Aufgabe« – damals war so etwas ein Totschlag-Argument!

Nicht nur in Hagenwerder, auch andere Eisenbahner hatten davon die Nase voll. Denn 1979 schrieb die Inspektion für eine Dienstberatung des Ministers: »Im Jahre 1979 wurden ca. 30 kt Frisch- und Sammelknochen mit der DR transportiert. Zum Einsatz kommen insbesondere offene Güterwagen konventioneller Bauart; darüber hinaus 24 T-Wagen (gedeckte Wagen mitöffnungsfähigem Dach) als Mietgüterwagen. Es traten folgende Probleme auf:

Die Bereitstellung der E-Wagen konnte, in Abhängigkeit von der allgemeinen Transportsituation nicht immer zeit- und bedarfsgerecht erfolgen. Die dadurch verursachten relativ langen Lagerzeiten führten dazu, daß die Knochen oftmals schon vor der Beladung von Maden und anderem Ungeziefer befallen sowie bereits teilweise in Verwesung übergegangen waren. Eine Vielzahl von Eingaben der Eisenbahner und anderer Bürger war die Folge.«

Die Inspektion hatte auch ermittelt, dass die Beförderungszeiten zu lang waren, die »Verweildauer im TUL-Prozeß« betrug mindestens 10 Tage, »davon reine Beförderungszeit etwa 4-5 Tage«! Die vorgeschriebene Abdeckung der Güterwagen habe den »Fäulnisprozeß« eher begünstigt als eingedämmt. Darüber hinaus mußte das Be- und insbesondere das Abplanen als für die Beschäftigten unzumutbar eingeschätzt werden. Die geforderte Besprühung der Knochen mit Desinfektionsmitteln mußte wieder eingestellt werden, weil damit eine Qualitätsbeeinträchtigung der Knochen verbunden war«.

Was war zu tun? Mehr T-Wagen standen nicht zur Verfügung, die Beschaffung von Spezialgüterwagen für den Knochentransport war von 1981 bis 1985 nicht vorgesehen. Nach dem Beschluss des Präsidiums des Ministerrates vom 20. September 1978 über die »Kon-



- Ein besonderes Ärgernis waren die Apatit-Transporte von Rostock in offenen Wagen! Alles wurde dicht gemacht, wenn sich ein Zug mit solcher Staubfahne näherte. Bei Zöberitz an der Strecke Magdeburg – Halle (1975).

Foto: Schütze

zeption zur vollständigen Verwertung von Knochen« – womit sich das Präsidium des Ministerrates, also das oberste Gremium der Regierung, mit dieser Angelegenheit beschäftigte! – sah vor, dass »beginnend ab 1981 50 Lkw mit Hänger und Spezialaufbauten zum Einsatz kommen.« Recht vage, womit die Inspektion ihren Bericht abschloss: »... dass weitere E-Wagen erforderlich sind.« Und: »Weiterhin ist es notwendig, die vom Ministerium für Materialwirtschaft vorzubereitenden Entscheidungen über die Gestaltung der TUL-Prozesse für Knochen aktiv zu unterstützen.«

I n f o r m a t i o n

Am 18. 2. 1984, gegen 20.30 Uhr, wurde der Angehörige der Meisterei I des Bauzuges 82

H. [REDACTED], Peter
geb. 19. 11. 1961

stationiert in Kabelsdorf, von 2 weiteren Kollegen zu einer nachträglichen Geburtstagsfeier eingeladen.

An dieser Feier haben u. a. teilgenommen der Brigadier des H.

T [REDACTED], Fritz
geb. 21. 2. 1946.

Von diesen Anwesenden, etwa 8 Personen, wurden 3 Flaschen 0,7 l Juwel und 1 Kasten Bier getrunken.

Während des Beisammenseins hat der H. u. a. geäußert, daß er im Besitz eines Ehrendegens der NVA-Land und eines Aufsteckmessers für die MPi Kalaschnikow ist.

Die Überprüfungen haben ergeben, daß der Ehrendegen von einem ehemaligen Angehörigen der NVA-Land an H. für 200,-- M verkauft wurde. Ebenso hat er das Aufsteckmesser für 40,-- M erworben. Diese Angaben konnten durch die Überprüfung bestätigt werden. (Aufsteckmesser für die Kalaschnikow wurde eingezogen.)

Nachdem durch die Anwesenden beide Gegenstände bewundert wurden, hat der H. zum Brigadier T. geäußert, "nun kannst du dir aussuchen, mit welchem Messer du kalt gemacht werden willst". Diese Äußerung erfolgte ohne jegliche Aktivitäten oder Bedrohung in einer Entfernung von etwa 3 m. Es kam in keiner Weise zu einer

tätlichen Auseinandersetzung.

Bei der polizeilichen Untersuchung hat der T. auch bestätigt, sich nicht bedroht gefühlt zu haben.

Nach umfassender Prüfung wurde von der Einleitung eines EV abgesehen. Es trifft weder der Tatbestand des ungesetzlichen Waffenbesitzes noch der Androhung von Gewalt zu.

Bei H. [REDACTED] handelt es sich um einen Bauarbeiter, der im November 1983 im Zusammenhang des FDJ-Aufgebotes in den Bauzug 82 kam. Er hat einen guten Leumund und wird in jeder Beziehung als ein aktiver Bauarbeiter und FDJler eingeschätzt.

Er nahm auch an der Zentralen Konferenz in Berlin teil, wo der Auftakt zur Übernahme weiterer Verpflichtungen durch die FDJ im Zusammenhang der erweiterten Elektrifizierung im Jahr 1984 beschlossen wurde.

H. verbleibt im Bauzug.

■ Fortsetzung

Schmutzige Ecken

Während des Aufenthalts zur Jahressitzung einer UIC-Arbeitsgruppe in Paris im Oktober 1983 ein überreichte Dr. Boden von der Deutschen Bundesbahn dem Genossen Ebert, Leiter der Fachabteilung Wagenbetrieb der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft, eine Dokumentation zum Reinigungszustand der Reichsbahn-Wagen, so wie sie die DB übernahm.² Jetzt erst reagierte der Leiter der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft auf die »bekannten Mängel im internationalen Reiseverkehr«, hatten doch die West-Zeitungen sich immer wieder darüber mokiert, was den Reisenden in den Transitzügen von und nach Berlin zugemutet werde.

Die Inspektion berichtete dem Stellvertreter des Ministers, was geschah, als Ebert die Dokumentation in Berlin ausgepackt und aufmerksam gelesen hatte:

- »Einsatz von Hochdrucksprühgeräten zur Verbesserung der Innenreinigung im Sanitärbereich (Auslieferung erfolgte im September 1983 an die Bww, welche Züge des internationalen Verkehrs zu reinigen haben

² Die Fotos sind leider nicht überliefert.



- Mehr oder weniger sinnige Losungen: In Drei Annen Hohne und vor der Betriebsgaststätte Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf.

Fotos: Floß,
Slg. Schütze; Kaltschmidt



- Erhöhung der Qualität der Aufarbeitung und des Aufarbeitungsumfanges im Raw Delitzsch, insbesondere zu den von der DB dokumentierten Mängeln (Sauberkeit, Farbgebung Toiletten, Beseitigung insbesondere der Schmutzecken im Abteil, Ausstattung Ersatzteilschränke)
- Bereitstellung zusätzlicher Tausch- und Ersatzteile durch das Raw Delitzsch
- Umgestaltung des Sanitärbereichs bei den Typ-B-Reisezugwagen (Baujahre um 1960) Wegfall Waschraum, dadurch größere und besser sauber zu haltende Toiletten.«

Der Zustand der Wagen im Reiseverkehr nach den sozialistischen Länder interessierte weniger, war aber um ein Mehrfaches skandalöser. Für die Transitzüge von und nach West-Berlin war, finanziert durch Steuergeld der Bundesrepublik Deutschland, auf dem Abstellbahnhof Berlin-Rummelsburg eine neue Waschanlage gebaut worden, die am 15. Dezember 1983 in Betrieb ging. Bis dahin mussten Eisenbahner anderer Struktureinheiten, auch Diplom-Ingenieure und Promovierte, in Rummelsburg die Wagen für den Ost-West-Verkehr reinigen, weil es an Wagenreinigern fehlte. Solche Arbeitseinsätze von »Verwaltungskräften« waren im Rangier- und Güterbodenladedienst und auf Blockstellen üblich, die dem Eisenbahner zu der Erkenntnis verhalfen, »die in der Verwaltung haben nichts zu tun.«

Ministerium für Verkehrswesen
Inspektion des
Stellvertreter des Ministers
und Erster Stellvertreter des
Generaldirektors der DR

Berlin, den 01.12.1983
Ifo.-Nr.: 46/83

I n f o r m a t i o n

Über Probleme beim Verkauf ausgemusterter Dampflokomotiven

Für den Verkauf von historischen Dampflokomotiven und historischen Eisenbahnmateriale an Interessenten aus dem NSW besteht eine vom Stellvertreter des Ministers und Ersten Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn sowie vom Stellvertreter des Ministers für die internationale wirtschaftliche und wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit bestätigte Direktive vom 14.7.1980.

Auf der Grundlage obengenannter Grundsatzdirektive wurde im Mai 1972 ein Vertrag mit der Intrac Handelsgesellschaft abgeschlossen, dessen Ziel der organisierte Verkauf vorgenannten Materials an NSW-Kunden zum Zwecke der Devisengewinnung ist. Bei dem Verkauf von Eisenbahnmateriale war bisher davon auszugehen, daß die Deutsche Bundesbahn es Privatpersonen oder Vereinen nicht gestattet Fahrten mit deren Eisenbahnmateriale auf Strecken der Deutschen Bundesbahn durchzuführen.

damit waren die verschiedensten Eisenbahnfreunde zu einer Ausstellung bzw. Bewegung der Fahrzeuge auf eigenen Anlagen gezwungen.

Fahrten für Hobbyfreunde wurden bei der DR, unter Organisation des Reisebüros der DDR, durchgeführt. Dazu wurde auch im NSW eine entsprechende Werbung vorgenommen.

Im Zusammenhang mit dem Verkauf einer Dampflokomotive im November 1983 wurde uns bekannt, daß es bei der DB Erwägungen geben soll, den Hobbyfreunden Fahrten mit deren Fahrzeugen auf dem Netz der Deutschen Bundesbahn zu gestatten.

Bei Bestätigung dieser Tatsache wäre mit einem Rückgang der organisiert durchgeführten Reisen auf dem Netz der DR zu rechnen. Ein Vergleich der bisher erzielten Einnahmen zeigt, daß in den Jahren 1978 bis 1982 folgende Valutaeinnahmen beim Reisebüro

- Eine Idee der Inspektion: Die Hobbyfreunde kommen nicht mehr in die DDR (wo dem Reisebüro der DDR und den Interhotels noch Valuta verloren geht!), sondern wir fahren im Westen. (Fortsetzung nächste Seite)

Abb.: BAB DM-1 19363

der DDR realisiert wurden.

1978	180 TVM
1979	136 TVM
1980	130 TVM
1981	279 TVM
1982	398 TVM
1983	400 TVM plus 102 TVM durch das Tarifamt.

Beim Verkauf eines Triebfahrzeuges werden nach Aufarbeitung durch die Deutsche Bundesbahn je nach Gattung 80 bis 120 TVM erwirtschaftet.

Im Zusammenhang mit der möglichen Gestattung der Benutzung der DB-Strassen durch Hobbyfreunde sollte n.E. im Zusammenwirken mit dem Bereich des Stellvertreter des Ministers Int, der Hv M, dem Tarifamt und der Inspektion eine Untersuchung der Zweckmäßigkeit des weiteren Verkaufes von Dampflokomotiven und Eisenbahnmateriale erfolgen.

Dazu wäre es notwendig

- durch geeignete Reisekader das zu erwartende Verhalten der Deutschen Bundesbahn zur Gestattung der Benutzung ihrer Strecken zu erkunden,
- kurzfristig eine Entscheidung darüber herbeizuführen Verkäufe von Dampflokomotiven bis zur Klärung des Sachverhaltes hinauszuzögern,
- durch die vorgenannte Arbeitsgruppe eine Aussage über das für einen Verkauf in Frage kommende Material, seinen Erhaltungszustand, die bereits verkauften Lokbaureihen zu treffen, weitere Erlös- und Verkaufsmöglichkeiten gegenüberzustellen sowie einen Entscheidungsvorschlag über das weitere Vorgehen zu erarbeiten.

Herrmann

H e r r m a n n

Leiter der Inspektion

■ Fortsetzung von Seite 171.

Wie kommt das in die Zeitung?

Keine Bagatelle, aber so selten waren Zusammenpralle von Zügen mit festen Gegenständen nicht. Warum beschäftigte sich die Inspektion mit dem Unfall, der am 16. März 1987 geschah, als D 241 auf dem Bahnhof Hangelsberg (Strecke Berlin – Frankfurt [Oder]) von einem Kranausleger getroffen wurde?

Arbeiter des Landbaukombinats Frankfurt (Oder) entluden Betonteile mit Hilfe eines Autodrehkrans. Obwohl sie sahen, dass auf dem Nachbargleise Züge vorbeifuhren, schwenkte der Kranführer die Last über dieses Gleis hinweg. Beim Drehen des vierten Dachbinders traf es die um den Kran Stehenden wie ein Blitz. »Da war nur noch ein lautes Pfeifen zu hören, dann der Knall. Betonbrocken kamen geflogen«, sagte einer der Zeugen bei der Gerichtsverhandlung. Das Urteil: ein Jahr Freiheitsentzug, ausgesetzt auf 18 Monate zur Bewährung. Der Lokomotivführer, der sich übrigens von einem der Angeklagten vorwerfen lassen musste, er hätte doch ein Signal geben können, sah plötzlich einen Gegenstand vor sich. Instinktiv stellte er den Fahrstufenschalter auf Null, leitete die Schnellbremsung ein und warf sich auf die linke Seite des Führerraums. Die rechte Lokomotivseite wurde beim Aufprall völlig zertrümmert.



■ Aufnahmen vom Unfallort in Hangelsberg.



Das »Neue Deutschland«, Zentralorgan des Zentralkomitees der SED, würdigte das Ereignis mit einer Zwölf-Zeilen-Nachricht und löste – vermutlich im Zentralkomitee – große Diskussionen aus. Die Genossen entrüsteten sich, wie konnte ein »auf dem Nachbargleis stehender Kran« den Schnellzug von Köln (aus dem Westen!) nach Moskau (zu den Freunden!) treffen? Wie sicher ist der Zugverkehr nach Moskau? War das vielleicht ein Anschlag, der einem bedeutenden Genossen galt?

Wie üblich, wurde vom Minister, dem Genossen Arndt, Aufklärung verlangt. Inzwischen ging es nicht mehr darum, wie es zu dem Zusammenprall gekommen war, sondern weshalb die Zeitung darüber berichtet hatte.

Was Genosse Herrmann, Leiter der Inspektion, zu dem »Fall« schrieb, ist gewiss aufschlussreich (siehe rechte Seite).

Erläuterung der Abkürzungen: DH = Diensthabender, MfV = Ministerium für Verkehrswesen, ADK = Autodrehkran, ZK = Zentralkomitee.

Ein Gerüst für den Viadukt

Anfang 1985 sperrte die Reichsbahndirektion Erfurt den Viadukt im Finstergrund. Der Zugverkehr Gräfenthal – Ernstthal am Rennsteig wurde auf Schienenersatzverkehr umgestellt. Die Aufregung beim Rat des Bezirkes Suhl und bei der SED-Bezirksleitung war groß. Denn erstens bedeutete die Eisenbahn damals etwas mehr als heute, und zweitens wurde bewusst im Grenz- und im grenznahen Gebiet der Eisenbahnverkehr aufrecht erhalten, um die Personenbewegungen zu kanalisieren. Die Genossen der Transportpolizei hatten die Reisenden in den Zügen besser im Griff als die Volkspolizei, die auf der Straße oder in den Autobussen die in die Grenzgebiete Einreisenden kontrollierte. Zwölf Jahre später, im Jahre 1997, wird die Strecke wegen Oberbaumängeln ganz gesperrt werden, und niemand von den Behörden wird sich für die Sanierung von Viadukten und die Wiederaufnahme des Zugverkehrs einsetzen.

1985 aber traf die Empörung den »Reichsbahnchef«. Der war de facto der Erste Stellvertreter des Generaldirektors. Dessen Inspektion trug zusammen, wieso es zu der »überraschenden« Streckensperrung kam.

Bei den, von 1911 bis 1913 gebauten, in Nachbarschaft gelegenen Brückenbauwerken, dem Piesau-Viadukt in km 16,7 und dem Finstergrund-Viadukt in km 20,52, hatten sich kontinuierlich Schäden entwickelt. Die Reparaturen hatte man jeweils rechtzeitig vorbereitet und erledigt. Schließlich war eine gründliche Sanierung fällig, für die der Entwurfs- und Vermessungsbetrieb der Deutschen Reichsbahn 1974 ein Projekt erarbeitet hatten. Zuzufolge des Erhaltungszustandes mussten die zehn Bogenöffnungen des Piesau-Viaduktes zuerst instandgesetzt werden. Das übernahm der VEB Schachtbau Nordhausen für die Bogen 1 bis 4 und die Pfeiler 1 bis 4. Infolge neuer gesetzlicher Bestimmungen war es 1975 erforderlich, von der Holzrüstung abzugehen und auf Stahlrohrrüstung umzuprojektieren. Doch eine solche etwa 16.000 m² Rohrrüstung war nirgendwo zu haben, schon gar nicht für die großen Maße der beiden Viadukte.

Ministerium für Verkehrswesen
Inspektion des Staatssekretärs
und Ersten Stellvertreters des
Generaldirektors der DR

Imp. DR

Berlin, 17. 03. 1987

Kran beschädigte D-Zug-Lokomotive

Abgabe 70

Frankfurt (Oder) (ADN). Bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Hangelsberg, Kreis Fürstentum, wurde die Lokomotive des D 241 Köln-Moskau am Montag durch einen auf dem Nachbargleis stehenden Kran beschädigt. Der Lokomotivführer erlitt Verletzungen; ihm wurde umgehend ärztliche Hilfe zuteil. Nach Auswechslung des Triebfahrzeugs konnte der Zug die Fahrt fortsetzen.

Sts DR, Gen. Dr. Schmidt

„ND“ vom 17.03.87

Nach Rücksprache mit der Pressestelle MfV, Gen. Wagner, zu obiger Veröffentlichung, ist diese wie folgt zustande gekommen:

Das Presseamt wurde vom DH des Ministerrates informiert.

Die Pressestelle selbst ist erst 17.45 Uhr vom Presseamt über das Vorkommnis informiert worden.

Die erste Information für die Veröffentlichung soll nach Angaben des Presseamtes enthalten haben, daß ein "neben dem Gleis stehender ADK" die Ursache des Unfalles war.

Nach Angaben des Presseamtes, Genn. Schäfer, hat sie sich wegen der Veröffentlichung nochmals mit dem DH des MfV, Gen. Richter, abgestimmt. Da dieser den Fakt mit dem ADK nicht bestätigt hat wurde dann der ADK aus der Meldung herausgenommen und "ein auf dem Nachbargleis stehender Kran" veröffentlicht.

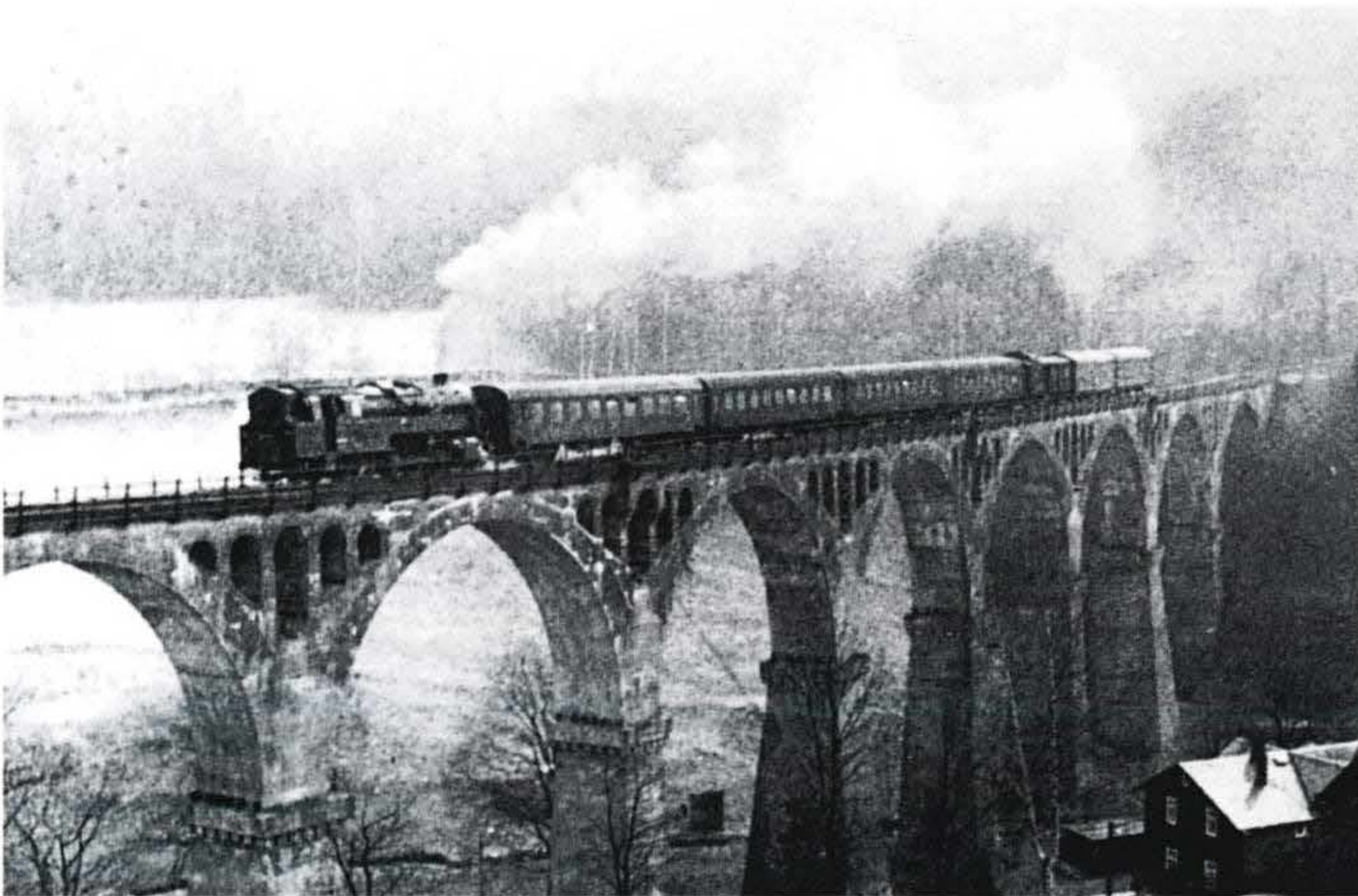
Das Presseamt hatte sich zu dieser Veröffentlichung mit der Kommission Agit/Prop beim ZK der SED abgestimmt. Grundhaltung: Veröffentlichung ohne Wirbel und Sensationsstoff.

Vom Presseamt wurde des weiteren dargelegt, daß sie von der Leitung des MfV niemand erreicht hätten.

Herrmann

Herrmann

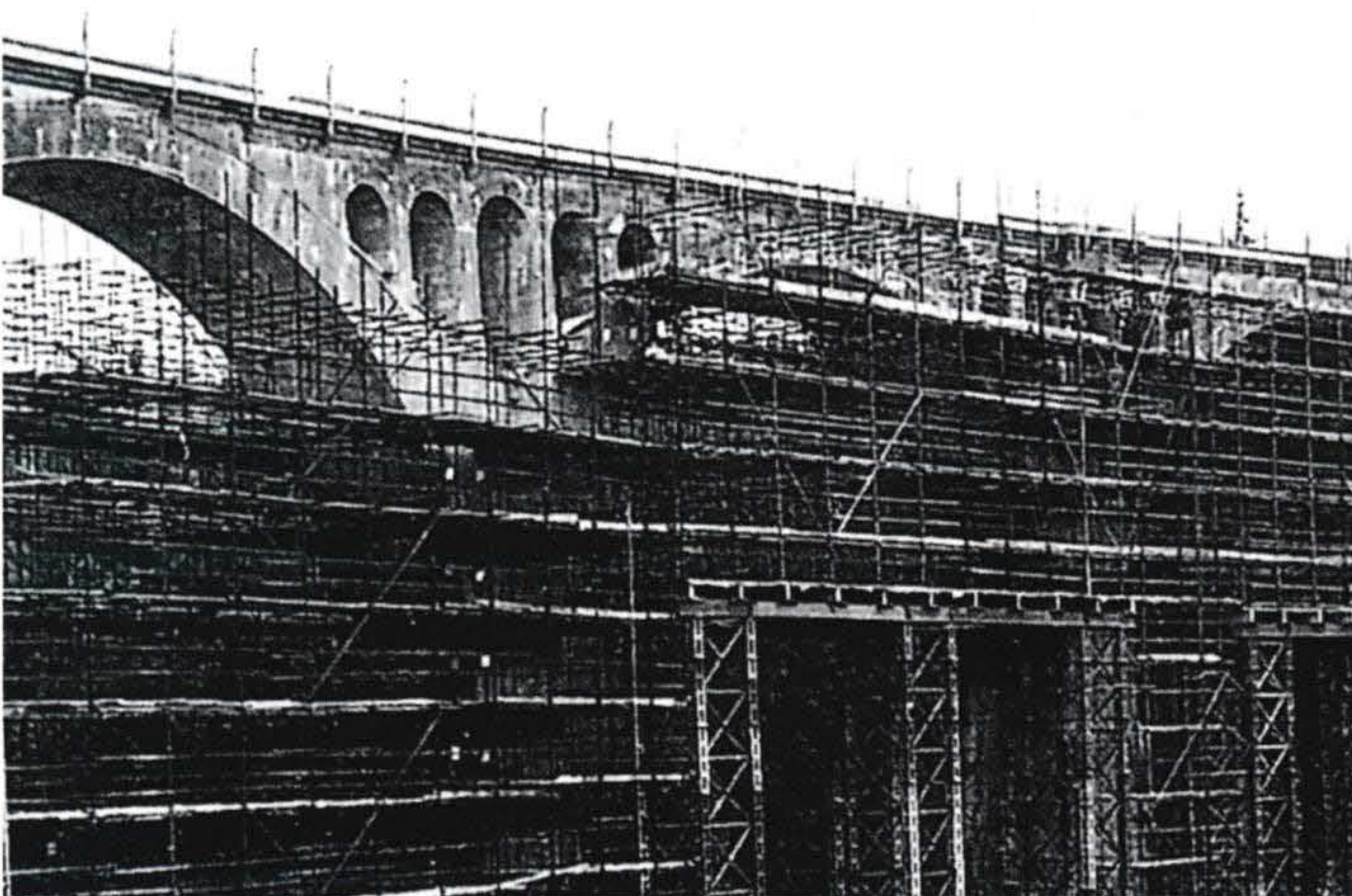
Leiter der Inspektion



■ Der Viadukt nahe dem Bahnhof Lichte Ost (1978), auch Piesau-Viadukt genannt.



■ Noch ohne Gerüst: der Viadukt im Finsteren Grund (1975).



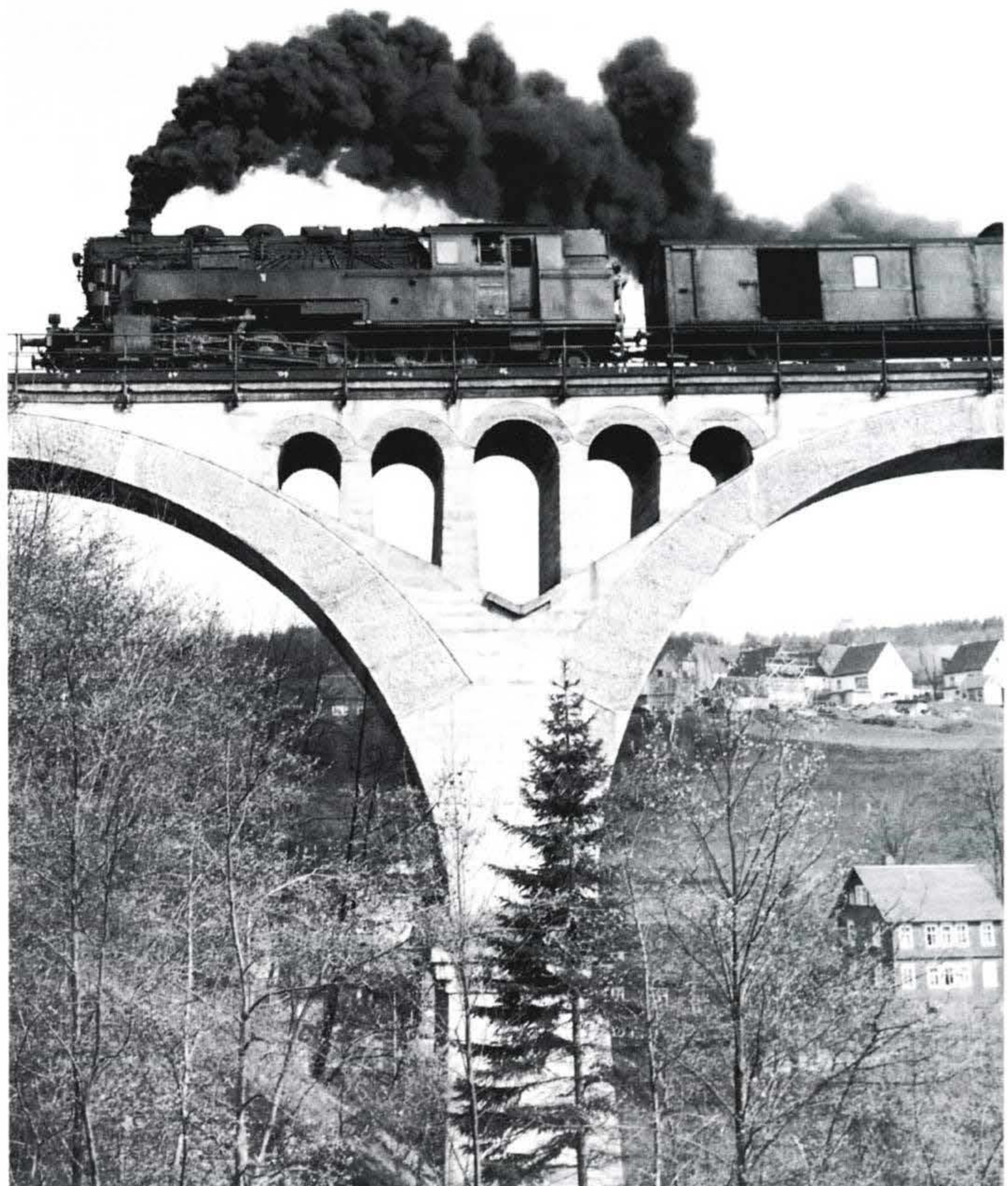
■ Endlich, 1985, waren die Gerüste für den Finstergrund-Viadukt geliefert worden.

Foto: Beyer

Davon erfuhr auch der Bezirk Suhl, der sich an den Bauarbeiten beteiligen musste. Sogar der Minister für Verkehrswesen wandte sich deswegen an den Vorsitzenden des Rates des Bezirkes Suhl, mehrmals der Staatssekretär im Ministerium für Verkehrswesen an den Staatssekretär im Ministerium für Bauwesen. Sie erreichten nichts.

Der Rat des Kreises Neuhaus bilanzierte in den Jahren 1976 bis 1980 keine bzw. nur teilweise Baukennziffern und erreichte danach keine vertragliche Bindung. Die Inspektion vermutete, dass der Bezirk Suhl den Ernst der Lage unterschätzte. Als das Großbauvorhaben Pumpspeicherwerk Goldisthal zurück gestellt wurde, ließ das Interesse «des Territoriums [gemeint waren die Staatsorgane – E. P.] an der Erhaltung der vollen Leistungsfähigkeit der Strecke Probstzella – Ernstthal» nach. Man wandte sich anderen Schwerpunktaufgaben im Bezirk Suhl zu.

Da die Stahlrohrrüstung nicht zu beschaffen war, musste bis 1980 das Bauvorhaben Piesau-Viadukt eingestellt werden. Von 1981 bis 1983 gelang es lediglich, die Unterrüstung für die Bogen 8 und 9 zu organisieren, die der DR-Stahlbau Dessau lieferte, und der VEB Industriemontagen Leipzig montierte, ohne dass die Arbeitsbühne angebracht werden konnte. Die benötigte jedoch der VEB Schachtbau Nordhausen, sollte er weiter bauen.



■ 95 0044 auf dem Piesau-Viadukt bei Lichte (Thür) Ost (1978), dessen Sanierung zurückgestellt wurde.

Foto: Bauer

Die Reichsbahn bemühte zweimal das Bezirksvertragsgericht³, das den Antrag von 1978 gar nicht behandelte. Hatte doch der Rat des Bezirkes einen Tag vor der Verhandlung die Bilanzkennziffer gestrichen, ohne die in der Planwirtschaft kein Vertrag zu Stande kam. Am 28. August 1981 entschied das Gericht zu Gunsten der Reichsbahn, aber unbeeindruckt von diesem Rechtstitel stellte niemand Kapazitäten für den Brückenbau bereit. Schließlich musste die Reichsbahndirektion Erfurt im Juli 1983 ihre Reparaturkonzeption grundsätzlich ändern, nachdem sie Fachleute von der Hauptverwaltung Bahnanlagen geholt hatte. Die urteilten am 6. Juli 1983, die Betriebssicherheit des Viaduktes Finsterer Grund sei vom 15. Oktober 1983 an fraglich.

Jetzt stellte man die Sanierung des Piesau-Viaduktes zurück und konzentrierte sich auf den benachbarten Viadukt. Eine Gutachterkommission meinte allerdings nach ihrer dritten Beratung am 2. November 1983, es gäbe noch keine akute Betriebsgefahr, aber die Rekonstruktion sei unverzüglich notwendig. Die Genossen im Rat des Bezirkes Suhl blieben von der Meinung dieser Fachleute unbeeindruckt. Sie unternahmen nichts. Erst als die Deutsche Reichsbahn im Juli 1984 militärisches Gerät besorgt hatte, erhielten die Bogen 4 bis 6 des Finstergrund-Viaduktes eine Unterrüstung, und mit der Sanierung der Bogen 1 und 2 konnte begonnen werden.

Doch eine Oberrüstung besaß der Kreisbaubetrieb Neuhaus nicht. Der Rat des Bezirkes blieb obendrein die zugesagten 65 m³ Bohlen schuldig. Die Reichsbahn besorgte sie bis zum Jahresende von anderswo (wo wieder eine Reparatur zurückgestellt werden musste). Begünstigt durch den milden Winteranfang konnte bis zum Bogen 5 saniert werden. Fertiggestellt, wie für 1984 vorgesehen, wurde der Viadukt immer noch nicht. «Die angestellten Recherchen ergaben, daß der Rat des Bezirkes Suhl nicht davon überzeugt war, daß die DR ihre mehrfachen Ankündigungen, die Strecke zu sperren, in die Tat umsetzt.» Als sie sich dann doch dazu entschloss, waren plötzlich die Rüstungen da. Die Bogen 6 bis 8 des Finstergrund-Viaduktes konnten 1985 und der Piesau-Viadukt bis 1986 saniert werden.

Indusi ja, aber nicht auf der Lokomotive

Am 15. Mai 1986 fuhr auf dem Bahnhof Genthin der Sg 43461 dem ausfahrenden Lgo 89741 in die Flanke. Der Lokomotivführer des Schnellgüterzuges war eingeschlafen und am Halt zeigenden Einfahrtsignal vorbei gefahren.

Wie war das möglich, da doch die Strecke Werder (Havel) – Magdeburg mit der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB), wenn auch in vereinfachter Form (nur Signale der Strecke, Signale der durchgehenden Hauptgleise und vor automatischen Wegübergangssicherungsanlagen) ausgerüstet war? Die Gleismagnete des Einfahrtsignals von Genthin hatten ordnungsgemäß gewirkt. Nur konnten sie ihre Wirkung nicht entfalten, den Zug gegebenenfalls zwangsweise anzuhalten. Denn die PZB-Einrichtung der Lokomotive 132 119 funktionierte nicht.

³ unter DDR-Insidern bekanntermaßen ein stumpfes Schwert



■ Auf dem Bahnhof Genthin stießen zwei Güterzüge zusammen, weil ein Lokomotivführer eingeschlafen war.

Foto: ADN-ZB/Schulz

Am Vortag sollte das schon öfter ausgefallene Registriergerät des Typs ER 10 ausgewechselt werden. Weil es aber dem Bahnbetriebswerk Magdeburg an Lokomotiven mangelte, musste die Lokomotive ohne wirksame PZB auf die Strecken geschickt werden. Da nicht sämtliche Lokomotiven mit der Zugbeeinflussungseinrichtung versehen waren, konzentrierten die Dienstpläne auf die PZB-Strecken jene Lokomotiven, die sie auch besaßen. Im Bahnbetriebswerk Magdeburg zum Beispiel 21 Lokomotiven der Baureihe 132 auf die Transit-Strecke Berlin – Marienborn. Nur: «Von diesen Triebfahrzeugen haben 17 keine funktionstüchtige PZB», so der Inspektionsbericht. «Ursachen für diesen hohen Reparaturstand sind fehlende Ersatzteile, insbesondere für Registriergeräte ER 10 (ein Betreiben der PZB ohne ER 10 ist technisch nicht möglich). Seit Einsatzbeginn der PZB I 60/Siemens bildet der Ausfall der ER 10 den Schwerpunkt. Die Reparatur ist nur unter Verwendung von importierten Bauteilen der Fa. Siemens (BRD) möglich. Für den Import ist das Ministerium für Elektrotechnik und Elektronik verantwortlich. Bereits 1981 ordnete das Bilanzorgan keine Importe ein und teilte im Jahre 1982 mit, daß im Zusammenhang mit der Eigenentwicklung einer PZB das MfEE [=Ministerium für Elektrotechnik und Elektronik – E. P.] keine Mittel mehr bereitstellt. Im Jahre 1984 wurde ein Import aus Valutamitteln des MfV [= Ministerium für Verkehrswesen – E. P.] mit einem Wertumfang von 20 TVM (= Tausend-Valutamark – E. P.), bei einem Bedarf in Höhe von 45,6 TVM, getätigt. Die Lieferung erfolgte im I. Quartal 1985. Aufgrund des Anfang 1985 erheblich ansteigenden Ausfalls wurde im



■ Die Lokomotive 132 119 war mit einer nicht funktionierenden Indusi gefahren worden.

Foto: Fried

Januar 1986 ein Import von Ersatzteilen in Höhe von 90 TVM beantragt. Dieser Antrag wurde am 10. 04. 1986 vom Minister für Verkehrswesen bestätigt, der Import vom AHB Elektrotechnik Export/Import realisiert.«

Die Inspektion musste noch bemerken, dass die «Beschlüsse zur Erhöhung der Betriebssicherheit bei der DR», gemeint waren die des Ministerrates, für die Versorgung mit Ersatz- und Tauschteilen keine Bedeutung hatten.

Kohlen im Gleis

Die Strecke Elsterwerda – Dresden war berüchtigt für Gleis- und Böschungsbrände. 30 Feuerwehreinsätze in einem Halbjahr waren die Regel. Die Brände fanden ihre Nahrung in den Rohbraunkohlen, die zwischen den Gleisen lagen. Die zuständige Bahnmeisterei Coswig (Bez Dresden) zählte bis Ende 1988 allein auf 40 km Gleislänge ihres Bezirks, dass sich 56-mal ganze Wagenladungen zu je 50 t auf die Gleise ergossen hatten.

Ein Ärgernis, wenn nicht sogar ein Skandal war die Entladung der Selbstentladewagen, Gattung Fal, zum falschen Zeitpunkt. Auch andere Bahnmeistereien hatten früher solchen Ärger. Seit immer mehr Selbstentladewagen der Gattung Facs eingesetzt wurden, verbesserte sich die Situation. Lediglich die Bahnmeisterei Halle meldete: «Über Verschmutzungen wird nicht mehr gesprochen, hier gibt es fast nichts zu retten! Im Raum Halle ist nicht nur durch die Kohle die Bettung größtenteils total verschlissen, deren Funktion ist über weite Teile nicht mehr gewährleistet.» 1987 kam es im Gütergleis Abzw Magdeburg – Eilenburg zu einer Entladung, sodass die Kohlen im Wasser führenden Bahngraben einen Stau ver-

ursachen. Gefährlich für die Gleisanlage, der Graben lief leer, die Kohlen blieben jedoch liegen. Nach derartigen Selbstentladungen blieb den Bahnmeistereien nichts weiter übrig, als die Bettung zu reinigen, wenn nicht sogar die zugeschütteten Weichen auszubauen.

Diese Vorfälle waren seit Jahren bekannt, und man wusste auch, wo die Schuldigen zu suchen waren. Aus Gleichgültigkeit oder aus der Furcht vor Vorwürfen wurde nichts zur Veränderung unternommen. Vorwürfe konnten sein, wie man mit solchen Lappalien die Braunkohlenkumpel behelligen kann, wo die doch alle Kraft für die Energieversorgung der Republik einsetzen!

Zur Selbstentladung kam es durch zu hohe, die einseitige Überladung der Wagen, die mangelhafte Verriegelung der Wagenklappen und das Zuschütten der Bremserbühnen mit Kohlen und auch durch die unterlassene Wagenreinigung beim Empfänger. Die Siebanlage Sabrodt, mit täglich 30.000 Versandtonnen größter Verlader von Braunkohlen, füllte die Wagen aus dem Hochbunker. Die Belader steuerten die Klappen und die elektrische Lokomotive, die die Wagen durch die Anlage zog. Die Verlader achteten angeblich streng darauf, dass nichts daneben lief.

Hatte jedoch die Anlage eine Reparatur, wurden die zwischen den Kraftwerken und den Gruben pendelnden Züge direkt vom Bagger beladen. In der Grube zählte nur die Mengen. Niemand interessierte sich dafür, was daneben fiel. Denn am nächsten Tag waren die Grubengleise schon weiter gerückt. Auch auf den Verschluss der Wagen achtete niemand. Erschienen die Klappen geschlossen, wurde der Zug unter dem Bagger gezogen oder geschoben. Auch im Braunkohlenwerk Knappenrode wurde solche Beladeweise praktiziert.

Der Vizepräsident Weidig von der Reichsbahndirektion Dresden hatte bereits am 10. August 1989 den Stellvertreter des Ministers Herbert Keddi auf diesen Missstand aufmerksam gemacht. Doch erst nach der Wende durfte darüber etwas an die Öffentlichkeit dringen. Die «Fahrt frei» widmete dem Problem eine von Volker Emersleben und Immo Hoppe sorgfältig recherchierte Seite, und auch die «Sächsische Zeitung» schrieb darüber, jedoch mehr auf die Auswirkungen hinweisend. Für die Inspektion der Kontrollgruppe des Generaldirektors (der hieß jetzt Heinz Klemm) kam der Anlass zum Eingreifen, als die Gleise 5 bis 8 Süd des Bahnhofs Cottbus zwei Stunden gesperrt werden mussten, weil sich in der Weiche 569 zwei Klappen eines Wagens der Gattung Fal im Dg 56292 geöffnet hatten; 30 Eisenbahner mussten die Gleise beräumen.

Nach einer Beratung am 17. April 1990 in Dresden wurde unter anderem bestimmt, bis 1991 in der VEB Zentralwerkstatt des Ministeriums für Kohle und Energie in Regis bei 1.035 Wagen die Bremserbühnen mit Blechen abzudecken, damit sie nicht mit Kohlen zugeschüttet werden konnten. Ansonsten hatte sich das Problem bald erledigt, seitdem Rohbraunkohlen nicht mehr transportiert wurden.

6. Die letzte Rede

Parteiaktivtagungen fanden in der DDR regelmäßig statt, sie waren wie ein Ritual für die Genossen Leiter und aktive Mitglieder der SED. Auf diesen Veranstaltungen wurde viel geredet und viel mitgeschrieben, aber es kam wenig dabei heraus. Bei der Deutschen Reichsbahn veranstalteten die Politischen Organe solche Parteiaktivtagungen in jeder Reichsbahndirektion, für die gesamte Reichsbahn, aber auch die Kreisleitung Zentrale Organe des Verkehrswesens (ZOV). In dieser Kreisleitung waren die SED-Grundeinheiten des Ministeriums für Verkehrswesen, der Leitung der Deutschen Reichsbahn, der zentralen Struktureinheiten, aber auch die des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen organisiert, der dem Ministerium für Kultur unterstand.



- Wieder einmal eine Parteiaktivtagung. Im Präsidium sitzen Hubert Egemann, Leiter der Abteilung Verkehrs- und Verbindungswesens des Zentralkomitees der SED, Otto Arndt und Karl Iffländer, Vorsitzender des Zentralvorstands der Industriegewerkschaft Transport- und Nachrichtenwesen (v. l.).

Die Parteiaktivtagung am Sonntag, dem 12. November 1989 – also drei Tage nach der Öffnung der Grenzübergänge –, war die letzte der SED-Kreisleitung ZOV. Über sie veröffentlichte, ganz gegen die Gewohnheit, die »Fahrt frei«, Zeitung der Eisenbahner, lediglich Auszüge aus dem vorbereiteten, aber nicht gehaltenen Diskussionsbeitrag Otto Arndts auf der 10. Plenartagung.

Die Parteiaktivtagung verrät einiges vom gesellschaftlichen Umbruch in der DDR, von der Hilflosigkeit der Genossen in führenden Positionen, insbesondere des Ministers für Verkehrswesen und Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, Otto Arndt. Sie zeigen aber auch die fehlende Vorstellungskraft, wie rasch sich die Verhältnisse verändern sollten. Keiner im Saal ahnte, wie schnell ihre Zeit als Funktionäre und Parteiaktivist abgelaufen sein würde. Wir lesen auch die Phrasen, insbesondere des Staatssekretärs Scholz, die die Bürger über sich ergehen lassen mussten, aber auch zu deuten wussten.

Arndt hatte sich bereits am 13. September 1989 auf einer Gewerkschaftsaktivtagung (die gab es auch) der Industriegewerkschaft Transport- und Nachrichtenwesen von den frü-



■ Otto Arndt besucht den Bahnhof Seddin zur Winterinspektion. Der nach unten blickende Zivilist rechts von Arndt ist Karl Kalauch, der neue Vorsitzende der Industriegewerkschaft Transport- und Nachrichtenwesen; der Uniformierte: Gerhard Kuske, Leiter der Politischen Abteilung der Reichsbahndirektion Berlin; neben ihm: Günter Grohmann, Stellvertreter des Leiters der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Zu Arndt spricht Walter Grohs, Präsident der Reichsbahndirektion Berlin.

Foto: ZBDR/Stelzer

her vorgestanzten Reden abgesetzt, indem er auf die Überstunden-Problematik hinwies und die geringen Möglichkeiten ihrer Bekämpfung. Er forderte die Gewerkschaft auf, die passive Rolle aufzugeben und ihn, den Minister, in seiner kritischen Haltung zur Partei- und Staatsführung besser zu unterstützen. Das waren neue Töne, die damals eher als Reaktion auf die zunehmende Verdrossenheit der Partei- und Gewerkschaftsmitglieder aufgefasst wurde.

In den zwei Monaten bis zur letzten Parteiaktivtagung hatte sich viel ereignet. Die Mauer war geöffnet, Berlin war in einem Zustand wie vor dem 13. August 1961. Die allmächtige SED war immer mehr in die Defensive geraten, die Autorität der Staatsmacht in Gefahr.

Die SED-Kreisleitung ZOV hatte die Parteiaktivtagung auf Tonband mitgeschnitten. Ein Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehrswesen im Gebäude Krausenstraße 17–20 beobachtete im Dezember 1989, wie Genossen der Kreisleitung Tonbänder im Müllcontainer entsorgten. Neugierig fischte er die Tonbandspulen aus dem Container, hörte sie ab und fertigte eine Abschrift, die für diesen Abschnitt zur Verfügung stand.

Ihre Wiedergabe ist gekürzt, das Veröffentlichte aber nur wenig geändert. Um den Umfang nicht zu sprengen wurden die Diskussionsbeiträge der Genossen des Straßenwesens, der See- und der Binnenschifffahrt sowie der INTERFLUG weggelassen, leider auch die Wortmeldung des Genossen Heinz Hoffer von der INTERFLUG, der erklärte, freie Wahlen kenne er gar nicht. Er wisse nicht, wohin das gehe! Namen, Abkürzungen und Wendungen, die möglicherweise nicht jedermann verständlich sind, erklären die Fußnoten.

Man muss bei der Lektüre berücksichtigen, dass es sich um die Wiedergabe einer Rede handelt. Gleichwohl versetzt uns dieser Abschnitt in eine uns heute, mehr als 15 Jahre später, bereits fremd gewordene Welt.

Horst Bergmann (l. Sekretär der SED-Kreisleitung)¹: *Die Tagung des Parteiaktivs ist hier eröffnet, ich möchte euch dazu sehr herzlich begrüßen. Das Anliegen besteht heute darin, eine erste Auswertung des Verlaufs und der Ergebnisse der 10. Tagung durch den Genossen Otto Arndt als Mitglied des ZK und damit Teilnehmer an den dreitägigen Beratungen unseres ZK vorzunehmen. [...]*

Dramatik der 10. Tagung

Otto Arndt (Minister für Verkehrswesen der DDR):

Liebe Genossinnen und Genossen, ich gehe davon aus, das ihr euch schon mit den wichtigsten Dokumenten der 10. Tagung² vertraut gemacht habt. Es ist ja darüber viel veröffentlicht worden. Wenn es dazu von euch Fragen gibt, bin ich bereit, anschließend, soweit das möglich ist, darauf zu antworten. Im Kommunique der 10. Tagung, was gestern ver-

¹ seit 1. Dezember 1988, vorher war Bergmann Leiter der Abteilung Kader und Bildung im Ministerium für Verkehrswesen.

² des Zentralkomitees der SED. Es fand am 8. und 9. November 1989 in Berlin statt. Am 8. November trat das Politbüro geschlossen zurück, am 9. November verkündete Schabowski scheinbar unbeabsichtigt, die DDR werde ihre Grenzen öffnen.



■ Ein Treffen mit Otto Arndt 1981 in Seddin. Der Dienstort ist mit der Ehrenfahne des Zentralkomitees der SED, des Ministerrates und des Bundesvorstandes des FDGB geehrt worden.

Foto: ZBDR/Zimmer

öffentlich wurde, sind die Ergebnisse aufgeschrieben. Aber in diesen Zeilen, ich muss mal sagen, in diesem trockenem Kommuniqué kann natürlich nicht die ganze Dramatik dieser 10. Tagung zum Ausdruck gebracht werden. Die Diskussionsbeiträge sind – wie gesagt – Auszüge und die Auseinandersetzungen und Reden und Gegenreden und Beiträge zur Geschäftsordnung werden natürlich nur im Protokoll der Tagung wiedergegeben werden.

Erlaubt mir deshalb einige Gedanken zu dem Fluidum dieser Tagung hier zu machen. Ich möchte sagen – sicher geht euch das auch so – für mich als Mitglied des ZK besonders, dass der Verlauf dieser Tagung eine gewisse persönliche Erschütterung war, wenn man so will, ein Zusammenbruch eines Gebäudes, an dessen Bau wie ihr ich auch persönlich nach dem 8. Mai 1945 in den verschiedensten Abschnitten ohne Rücksicht auf meine Person mitgearbeitet habe. Und wenn man so will, jetzt gewissermaßen vor einem [nicht verständlich] – entschuldigt – Kaderfragen, die sich dort abgespielt haben. Und es gab eine Flut von Stellungnahmen und Vorschlägen, teilweise elementar, aber auch organisierte, die also faktisch bis zur Auflösung der Partei gegangen sind. Nach meiner Auffassung ist dieses Aktionsprogramm ein konstruktives Angebot für einen Neubeginn, für eine Erneuerung sowohl unserer Partei als auch auf allen anderen Gebieten des gesellschaftlichen Lebens.

Manche Genossen stellen die Frage, wieso steht in diesem Programm nicht ein Wort vom Verkehrswesen? Wir haben dazu heftig diskutiert, aber die Frage stand so: Der Che-

mieminister wollte etwas haben von seinem Bereich im Programm wie alle Minister, die Mitglied des ZK waren, so dass dann wir uns verständigt haben, dass diese spezifischen Fragen der einzelnen Wirtschaftsbereiche – bis auf Bauwesen, Landwirtschaft – nicht Gegenstand dieses Aktionsprogramms werden, sondern das jetzt in den Bereichen, ausgehend von der Weichenstellung dieses Aktionsprogramms, praktisch auch im Zusammenhang dann mit der Regierungserklärung, die folgen wird, innerhalb der Ministerien jetzt die konkreten Schlussfolgerungen gezogen werden müssen, wie im spezifischen Bereich der einzelnen Wirtschaftszweige diese Umwandlung und Umsetzung erfolgt, erfolgen müssen.

Dabei müssen wir davon ausgehen, dass es Schritte gibt, die unverzüglich in Angriff genommen werden müssen – das trifft auch für uns zu – aber gleichzeitig dürfen wir nicht in Hektik verfallen, dürfen uns nicht unter Druck setzen lassen und Entscheidungen treffen, die wir dann später bereuen. Es muss also zügig gearbeitet werden, aber es geht hier nicht um irgendwelche emotionalen Fragen. Es geht darum, was Besseres zu gestalten, was höhere Effektivität bringt, um dann das Alte abzulösen. Also ich bitte dringend auch für unseren Bereich – sicher gibt es viel, was man sofort machen kann, das andere muss sorgfältig – aber mit Tempo überlegt werden und das, was effektiv ist, müssen wir machen.

Dabei müssen wir davon ausgehen, liebe Genossen, offensichtlich ist die ökonomische Situation, vor der wir stehen, in ihrer vollen Tragweite noch nicht überall bekannt. Sie ist schlechter, als das bisher aus der Presse, aus den Medien zu ersehen war. Es ist in der Vergangenheit die Öffentlichkeit und die Arbeiterklasse getäuscht worden über die wahre Lage und ich muß ehrlich sagen, einige Dinge sind dort auch für mich erst auf dem Plenum bekannt geworden.

Das Hauptproblem besteht darin, so sehe ich das, dass diese Denkanstöße, die wir bekommen und die Vorschläge und Forderungen zu Veränderungen, sei es struktureller oder inhaltlicher Fragen, nicht in erster Linie nur aus höheren Forderungen bestehen kann. Es hat niemand irgendetwas im Schreibtisch, sondern dass wir davon ausgehen müssen, dass wir im Rahmen dieser gesamtwirtschaftlichen Möglichkeiten Überlegungen anstellen müssen.

Dabei gehe ich davon aus, dass obwohl der gesamtwirtschaftliche Rahmen nicht unbegrenzt erweitert werden kann, innerhalb der Ressourcen der Volkswirtschaft und der Bereiche bestimmte Umverteilungen erfolgen müssen, auch schon 1990. Und dazu zähle ich auch unseren Bereich.

Genossen, ich bin jetzt 44 Jahre Mitglied unserer Partei und seit dem VIII. Parteitag Mitglied unseres ZK. Ihr werdet mit Recht die Frage an mich stellen, wie ich mich zur Entwicklung bis zum 10. Plenum und zu den Beschlüssen des 10. Plenums positioniere. Ich wollte dazu auf dem Plenum sprechen. Ich bin, wie viele andere Genossen, aus Zeitgründen [...] nicht zu Wort gekommen.³ Ich möchte euch deshalb – wenn ihr erlaubt – meinen Diskussionsbeitrag [...], der leider nicht veröffentlicht ist im »Neuen Deutschland«⁴, der soll in einer Broschüre mit anderen Diskussionsbeiträgen veröffentlicht werden, möchte ich diesen Diskussionsbeitrag Euch vortragen, weil der meine Position enthält und Vorschläge

³ Das war Arndt nicht neu. Wiederholt wurde er beauftragt, sich mit einem Diskussionsbeitrag auf das Plenum des Zentralkomitees vorzubereiten. Mit einigem Aufwand wurden die Reden ausgearbeitet und dann doch nicht gehalten. Das Verkehrswesen war in der SED immer unwichtig.

⁴ Zentralorgan der SED

MASSENPOLITISCHE ARBEIT BEI DER VORBEREITUNG UND DURCHFÜHRUNG DES WAO-OBJEKTES IN DER GA KARL-MARX-STADT HBF

Der sozialistischen Arbeitsgemeinschaft gehörten 27 Mitglieder an.

Davon waren:

- 13 Ingenieure (Dolst, Rba, Rbd)
- 10 Eisenbahner aus dem WAO-Bereich
- 1 Vertreter der SPO
- 1 Vertreter der BGO
- 2 Mitarbeiter des MDV
- 5 Lehrlinge u. Schüler der Patenschulen

Die Neuervereinbarung Nr. 223/74 wurde abgeschlossen.

Während der Vorbereitungs- und Bearbeitungszeit befaßten sich alle Leitungsberatungen, Parteileitungs- u. BGL-Sitzungen, Partei- u. Gewerkschaftsgruppenversammlungen im WAO-Bereich sowie FDJ-Veranstaltungen mit den Belangen der WAO, trafen Festlegungen, deren Realisierung unter Parteikontrolle genommen wurde.

Von den Eisenbahnern wurden zum WAO - Objekt 3 Neuerervorschläge eingereicht,

6 Maßnahmen in die Rationalisierungskonzeption übernommen, 3 Maßnahmen sind in den Plan „Wissenschaft und Technik“ 1975 eingegangen.

Die Ergebnisse der Tätigkeit der sozialistischen Arbeitsgemeinschaft wurden in einer Belegschaftsversammlung mit den Eisenbahnern beraten und durch sie bestätigt.

MIT HILFE DER WAO SIND VORAUSSETZUNGEN ZUR ÜBERERFÜLLUNG DES PLANES WISSENSCHAFT U. TECHNIK U. ZUR STEIGERUNG DER ARBEITSPRODUKTIVITÄT SOWIE VERBESSERUNG DER ARBEITS- UND LEBENSBEDINGUNGEN BEI DER DEUTSCHEN REICHSBAHN ZU SCHAFFEN

Die Realisierung der vorgeschlagenen WAO-Maßnahmen im Bereich „Abfertigung u. Umschlag von Versandstückgut“ in der Ga Karl-Marx-Stadt Hbf weist in der Vorkalkulation folgenden ökonomischen Nutzen aus:

- Reduzierung des Doppelumschlags von Versandgut um 10% ca 16 TM/Jahr
- Reorganisation des Umschlags von Feuertgut ca 4 TM/Jahr
- Senkung der Kosten für Ladehilfe ca 12 TM/Jahr
- Wagenkonzentration im Rba-Bezirk ca 16 TM/Jahr
- Senkung von Transportunregelmäßigkeiten ca 10 TM/Jahr
- Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen, Erhöhung von Disziplin, Ordnung und Sicherheit, Erweiterung der Kooperationsbeziehungen (Technik) ca 25 TM/Jahr

Alle Maßnahmen dienen der Verwirklichung des Prinzips

„AUS JEDER MARK, JEDER STUNDE ARBEITSZEIT, JEDEM GRAMM MATERIAL EINEN GRÖßEREN NUTZEFFEKT“

■ Wirtschaftliche Situation hin oder her – wichtig war immer die Sichtagitation

Fotos: Politische Abteilung der Reichsbahndirektion Dresden

ORDNUNG, DISZIPLIN UND SICHERHEIT UNTER KONTROLLE DER PARTEIORGANISATION

Vorbildliche Arbeit leistete bisher die Parteikommission „Sicherheit“ des Bfj Karl-Marx-Stadt Hbf

GRUNDLAGE FÜR DIE TÄTIGKEIT DER PARTEIKOMMISSION „SICHERHEIT“ IST DAS KAMPFPROGRAMM DER SED-GRUNDORGANISATION DIESER DIENSTSTELLE, IN DESSEN ERSTEM PUNKT FORMULIERT WURDE:

„FÜR JEDE GENOSSEIN IST ES EHRENSACHE, DIE QUALITÄT UNSERER ARBEIT STANDIG ZU ERHÖHEN. WIR RICHTEN IN DER STATION KOLLEKTIV UNSEERE ERZIEHUNGSARBEIT AUF DIE AUSPRÄGUNG DES SOZIALISTISCHEN RECHTSBEWUSSTSEINS, AUF DIE ERSCHLIEßUNG DER QUALITATIVEN FAKTOREN DES SOZIALISTISCHEN WETTBEWERBES. GRUNDVORAUSSETZUNG FÜR EINEN REIBUNGSLOSEN BETRIEBSABLAUF UND DIE SICHERUNG EINER HOHEN PLANERFÜLLUNG IST DIE DURCHSETZUNG DES PLANTEILES „SICHERHEIT“. DIE DARIN ENTHALTENEN ZIELE WERDEN UNTER PARTEIKONTROLLE GESTELLT. ZUR ERFÜLLUNG DIESER AUFGABEN WERDEN WIR DIE ARBEIT DER PARTEIKOMMISSION „SICHERHEIT“ WEITER QUALIFIZIEREN, IHRE ANALYTISCHEN ERGEBNISSE IN DIE POLITISCH-IDEOLOGISCHE ARBEIT EINBEZIEHEN, UM DAMIT DEN ERZIEHUNGSPROZESS ALLER EISENBAHNER ZIELGERICHTET ZU FÖRDERN.“

DIE PARTEIKOMMISSION „SICHERHEIT“ IST EINE EHRENAMTLICHE ARBEITSGRUPPE VON DER PARTEILEITUNG AUSGEWÄHLTER GENOSSEN. SIE STEHT IM Bfj KARL-MARX-STADT Hbf UNTER DER LEITUNG DES GENOSSEN FINKE. DIE BERUFLICHE ZUSAMMENSETZUNG:

3 RANGIERMEISTER	1 STELLWERKSMEISTER
1 ZUGFÜHRER	1 DISPATCHER
1 ARBEITSSCHUTZ / BRANDSCHUTZ,	

ENTSPRICHT DEN SCHWERPUNKTEN DER ARBEIT. SIE ALLE SIND VORBILDER IN IHREN KOLLEKTIVEN U. ERFAHREN IN DER AUSÜBUNG IHRER TÄTIGKEIT.





Eisenbahner stellen ihre hohe Einsatzbereitschaft beim Schutz unserer sozialistischen Errungenschaften unter Beweis



PARADE D. KAMPFGRUPPENEINHEITEN ANLÄSSLICH DES 20JÄHRIGEN BESTEHENS

- ARBEIT AUF DER GRUNDLAGE VON KAMPFPROGRAMMEN
- EINBEZIEHUNG DES SOZIALISTISCHEN WETTBEWERBES UND DER BESTENBEWEGUNG ZUR ERREICHUNG HOHER AUSBILD. ERGEBNISSE
- PATRIOTISCHE ERZIEHUNG UND PFLEGE DER REVOLUTIONÄREN TRADITION DER ARBEITERKLASSE



BESTANDEN MIT LANG- UND KURZGRUND-ÜBUNGEN, SOWIE ERSTES ÜBUNGSGELÄNDE IM GEB. 1971



DIE GEN. KÄMPFER BEI DER GEFECHTSAUSBILDUNG



VORBEIMARSCH A. DER EHRENTRIEBÜHNE NACH DER VERLEIHUNG DER KAMPFGRUPPENFAHNE



NACH DER AUSBILDUNG - GRÜNDLICHES WAFERKREUZIGEN



KAMPFTEIL VOR BEGINN DER GST-AUSBILDUNG BEI WETTKÄMPF

Es lohnt sich für jeden Eisenbahner - in der täglichen Arbeit sein Bestes zu geben



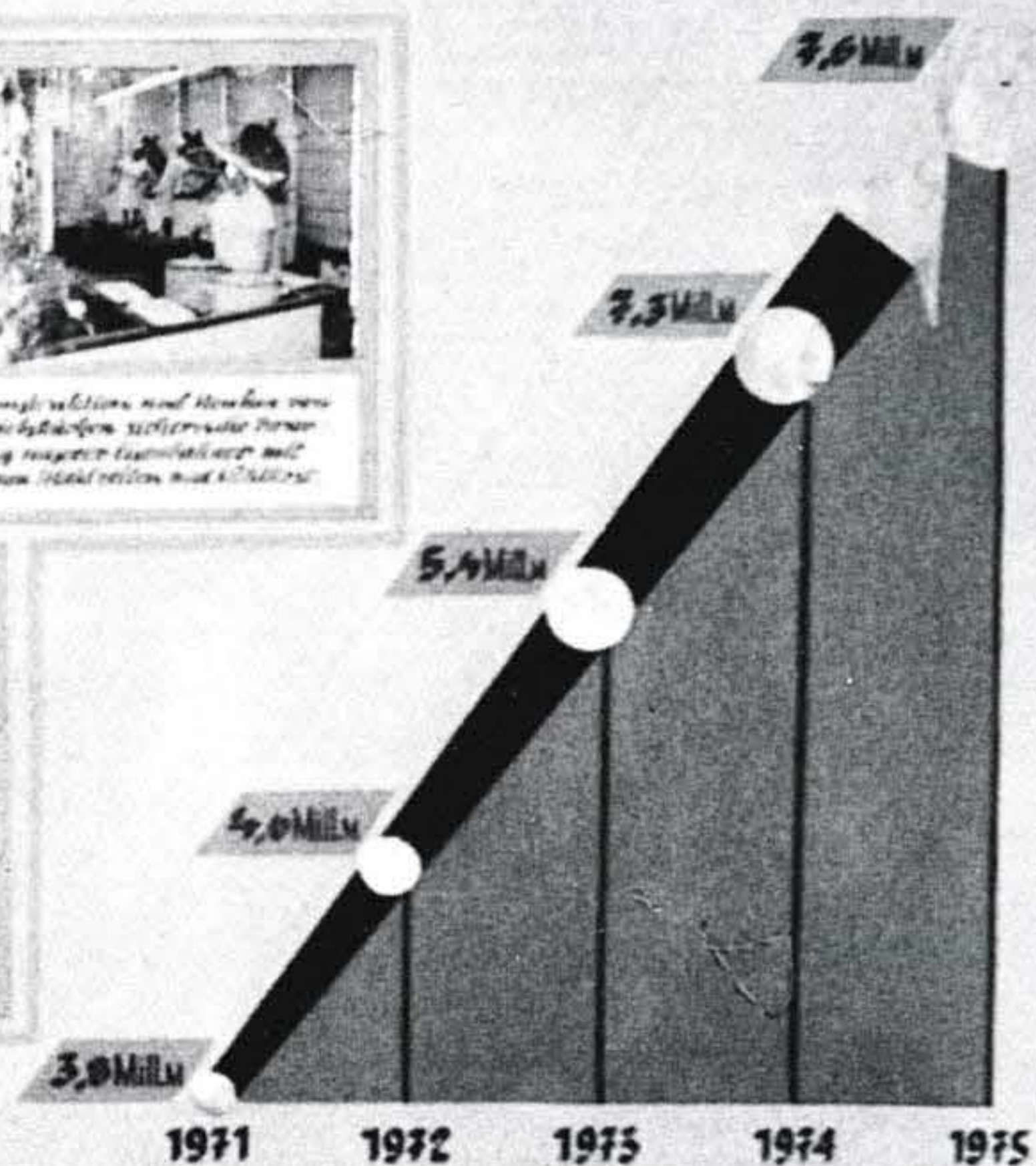
Arbeitskollegen auf dem Bau- und Montageplatz. Die Arbeiter sind stolz auf ihre Arbeit.



Zur Planung der Bauarbeiten auf der Bf. Dornbirn-Brücke. Die Arbeiter sind stolz auf ihre Arbeit.

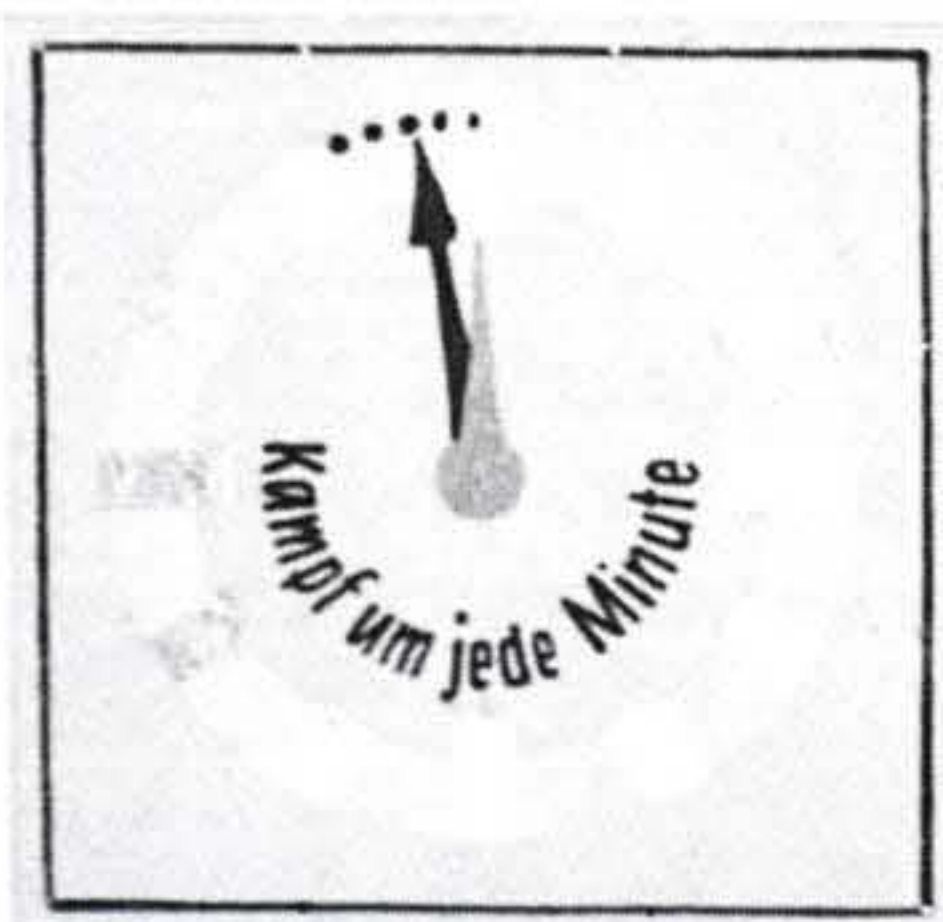


Die Anzahl der vergebenen Ferienplätze auf Kurven an Eisenbahner in betriebseigene Ferienheime konnte im vergangenen fünfjährigen Planzeitraum von 315 auf 502 bzw. von 288 auf 383 jährlich erhöht werden.



Die Essengeldzuschüsse pro Jahr wurden laufend erhöht. Die Anzahl der Essenteilnehmer stieg im gleichen Zeitraum von 19680 auf 22380

ERHÖHUNG DER QUALITÄT DES BERUFSVERKEHRS im Rbd-Bezirk – Dresden



*Entwicklung
der Pünktlichkeit im
Schwerpunktberufsverkehr*

1971	77,9 %
1972	79,4 %
1973	82,8 %
1974	91,3 %
1975	92,6 %



...durch solche Maßnahmen wie die

*Schaffung neuer Relationen Altenburg-Ronneburg,
Ronneburg-Schmirchau, Ronneburg-Beerwalde.*

*zweigleisige Auslegung der Streckenabschnitte
Karl-Marx-Stadt Siegmars-Hohenstein-Ernstthal,
St. Egidien-Mosel und Kirschwald-Wittgensdorf ^{ab BE}*

*Einführung des Vorortverkehrs Dresden-Pirna,
Dresden-Tharandt, Dresden-Meißen Triebischtal
nach einem Systemfahrplan und mit S-Bahn-Tarif.*

*Überwachung von 76 Schwerpunktberufsziigen
betriffts ihrer pünktlichen Durchführung.*

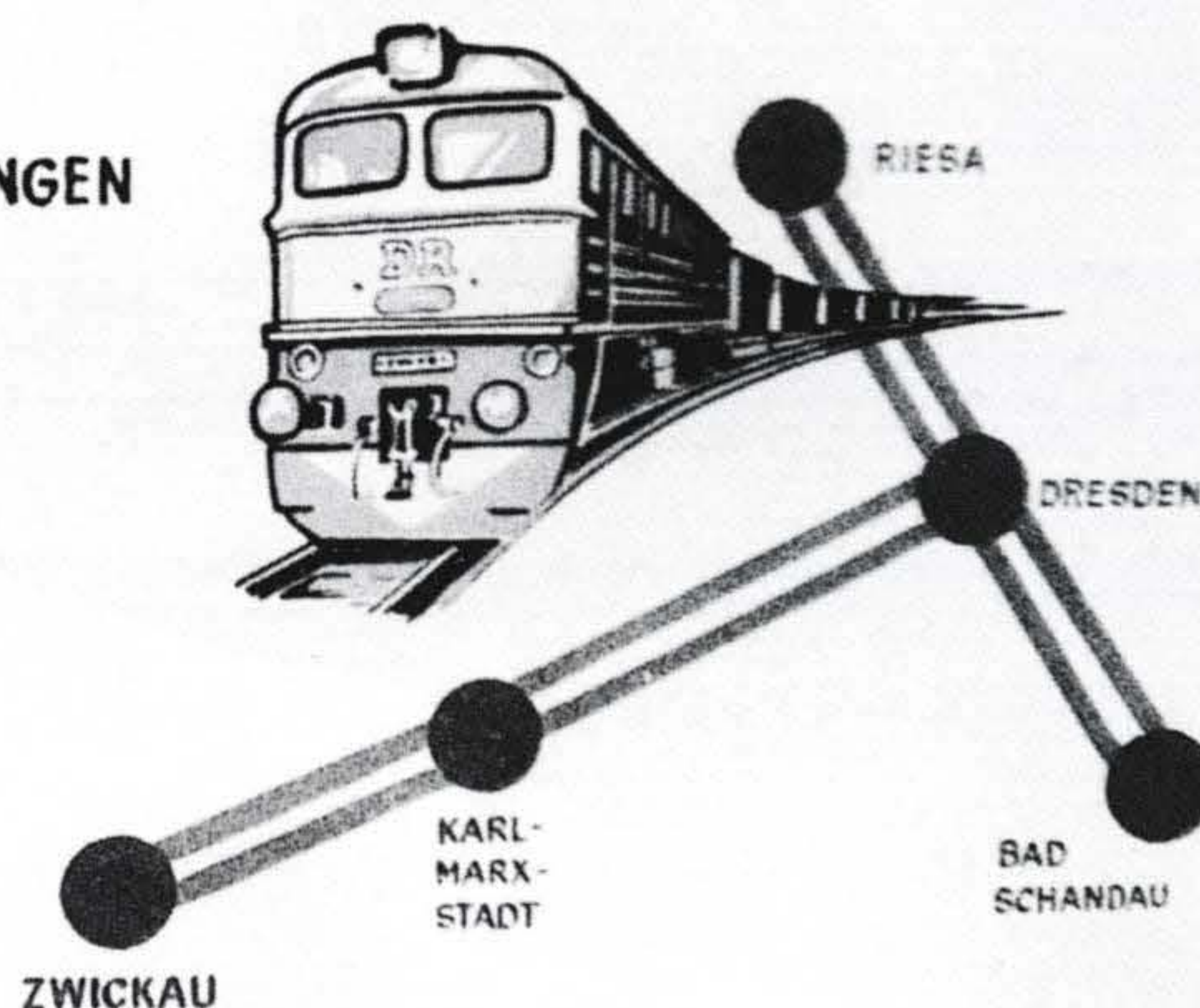
*Einführung eines verdichteten Vorortverkehrs
für das Ballungsgebiet Karl-Marx-Stadt
ab Sommerfahrplan 1976*



UNSERE BILANZ ZWISCHEN ZWEI PARTEITAGEN

**DER VIII. PARTEITAG STELLTE DEM
GESAMTEN EISENBAHNERKOLLEKTIV
FOLGENDE AUFGABEN:**

- ▶ **STEIGERUNG DER GÜTERTRANSPORTLEISTUNGEN**
- ▶ **BEWÄLTIGUNG DES REISEVERKEHRSAUFGABENS IN HOHER QUALITÄT**
- ▶ **ERHÖHUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT
BEI GLEICHZEITIGER VERBESSERUNG
DER ARBEITS- U. LEBENSBEDINGUNGEN
FÜR DIE BESCHÄFTIGTEN**



macht, wie es im Verkehrswesen der DDR weitergehen soll und weitergehen muss. Der Diskussionsbeitrag hat folgenden Wortlaut:

Fragen der Verkehrspolitik

Liebe Genossinnen und Genossen, erlaubt mir, dass ich mich in meinem Diskussionsbeitrag nicht so sehr mit den Grundfragen der Politik unserer Partei beschäftige, sondern mehr auf Fragen der Verkehrspolitik beschränke. Die Eisenbahner und die Werktätigen der anderen Verkehrszweige erwarten von mir als Mitglied des ZK meinen Standpunkt zur Lage im Verkehrswesen und meine Vorstellungen, wie es weitergehen soll. Ich will das ohne Emotionen tun. Natürlich geht die entstandene Lage auch an mir nicht ohne innere Bewegung vorbei. Am Dialog zu allen brennenden Fragen der Politik unserer Partei und der weiteren Entwicklung unseres Staates beteiligen sich auch die Werktätigen des Verkehrswesens. Im Mittelpunkt der Diskussion stehen, ausgehend von den Grundfragen der Politik unserer Partei, 1. die Gewährleistung des Berufs-, Schüler- und Reiseverkehrs, 2. die



Der S-Bahnsteig des Bahnhofs Zentralflughafen Berlin-Schönefeld im Jahre 1964: Die Deutsche Reichsbahn war nicht irgendein volkseigener Betrieb, sie war der Hauptträger des Berufs- und des Güterverkehrs.

Foto: ZBDR



Warten in Stendal auf die Weiterfahrt: Viele Lokomotivführer hatten zahllose Überstunden (1975). Foto: Schütze

Durchführung der Versorgungstransporte für die Bevölkerung und die Wirtschaft, 3. die Vorbereitung auf den Winter sowie 4. die Sicherung der dazu notwendigen materiell-technischen Voraussetzungen.

Von der Tribüne unseres 10. Plenums möchte ich allen Werktätigen des Verkehrswesens danken, dass sie trotz mancher Turbulenz den volkswirtschaftlichen Reproduktionsprozess transportseitig lösen. Das erfordert in diesen Tagen und Wochen höchste Leistungs- und Einsatzbereitschaft aller Leiter und Kollektive rund um die Uhr, die Gewährleistung von Ordnung, Disziplin und Sicherheit, aber auch ein ergebnisorientiertes Zusammenwirken mit allen Partnern der Volkswirtschaft. Darauf konzentriere ich mich in meiner Arbeit für die gesamte politische Führungs- und staatliche Leitungstätigkeit. Die unbedingte Sicherung der Transportprozesse bleibt Hauptinhalt der Gespräche mit den Produktionskollektiven. Kennzeichnend für die Gespräche sind Offenheit, Zustimmung zur Erneuerung, Vorschläge zur Umgestaltung, aber auch harte Kritik und Erwartungen auf dringend notwendige Veränderungen. Besonders die Lokführer, die Eisenbahner

auf den Stellwerken und den Bahnhöfen erwarten Antworten, wie die, übrigens zu einem großen Teil völlig unzumutbaren, Arbeitsbedingungen, die hohe Zahl von Überstunden, die mangelhafte Urlaubsabwicklung und der hohe Verschleißgrad der Anlagen verändert werden soll.

Wichtige Transport- und Produktionsaufgaben können nur mit überdurchschnittlich hohen Überstunden gesichert werden. Bei den Lokführern ist zum Beispiel jede fünfte Schicht eine Überstundenschicht, und die KOM-Fahrer leisten im Jahr mehr als 800 Überstunden. Die äußerst komplizierte Situation hoher Überstunden, mangelhafter Arbeitsbedingungen gibt es leider auch bei zahlreichen anderen Berufsgruppen, besonders bei der Reichsbahn, aber auch im Kraftverkehr und städtischen Nahverkehr.

Unsere Erfahrungen besagen, dass lohnpolitische Maßnahmen allein nicht ausreichen, um hohe Leistungen zu stimulieren und Stammbesetzungen herauszubilden. Unsere Werktätigen verlangen besonders bessere soziale Bedingungen im Arbeitsbereich und erwarten, dass durch die verantwortlichen Leiter die Situation endlich verändert wird. Sie verstehen, dass diese Fragen nicht alle von heute auf morgen lösbar sind, aber wir müssen unbedingt beginnen, auch schon 1990 die Lage zu verändern. Unsere Werktätigen haben die Worte des Generalsekretärs⁵, der eine effektivere Arbeit an die Spitze der Erneuerung stellte, gut verstanden. Dabei stellen sie keinesfalls erreichte Ergebnisse fleißiger Arbeit in Frage. Das gilt sowohl für die sozialen und ökonomischen Errungenschaften des Sozialismus als Ganzes als auch für den persönlichen Beitrag dazu. Beispiel dafür sind die verkehrliche Erschließung neuerer Wohn- und Industriestandorte, der Aufbau der Eisenbahnfahrverbindung Mukran - Klaipeda, die Senkung des spezifischen Transportaufwandes der Volkswirtschaft, die Reduzierung des absoluten DK-Verbrauches⁶ im Jahre 1989 gegenüber 1980 um mehr als 200 Kt, vor allem durch die Elektrifizierung der Hauptstrecken der Eisenbahn, und zu den Ergebnissen zählt auch, dass unsere Eisenbahner in diesem Jahr im Vergleich zu 1980 40 Millionen Tonnen Güter mehr transportieren oder, anders ausgedrückt, mit etwa gleichem Arbeitskräftebestand und mit teilweise sich verschlechterndem Zustand der materiell-technischen Basis werden 50 Tagesleistungen mehr vollbracht.

⁵ des ZK der SED, der war Egon Krenz.

⁶ DK = Dieselkraftstoff

Es trifft aber auch zu, dass wir die quantitative Erfüllung der Aufgaben im Personen- und Güterverkehr mit einem hohen volkswirtschaftlichen Aufwand erkaufte haben und schmerzhaft Qualitätseinbußen im Schienen- und Straßentransport eingetreten sind. Damit steht das Verkehrswesen sowohl in den kommunalen als auch in den Wirtschaftsbereichen zunehmend in der öffentlichen Kritik, und es kann seiner Rolle als Wachstums- und Effektivitätsfaktor nicht ausreichend gerecht werden.

Die unserem Wirtschaftszweig zur Verfügung gestellten materiellen und finanziellen Fonds entsprachen nicht der proportionalen Beteiligung des Verkehrswesens am volkswirtschaftlichen Wachstum und reichten nicht aus, um die einfache Reproduktion unserer Grundfonds zu sichern. Die Notwendigkeit unserer Forderungen wurde von der SPK⁷ zwar anerkannt, aber konnte – und so wurde das auch beschlossen – dann nicht in die Pläne eingeordnet werden. Es entstanden Rückstände in der Erneuerung und Modernisierung sowie Instandhaltung der materiell-technischen Basis verbunden mit Disproportionen zwischen Leistungsanforderungen an die Verkehrsträger und Absinken im Niveau der Infrastruktur und der Transportmittel.

Die daraus entstandene Situation wird vor allem sichtbar am mangelhaften Erhaltungszustand des Streckennetzes der Eisenbahn und des öffentlichen Straßennetzes einschließlich deren Ausrüstung mit moderner Signal- und Sicherungstechnik sowie am Zustand und am technischen Niveau der meisten Transportmittel.

Nicht gelungen ...

Wir haben große Anstrengungen unternommen, um durch Rationalisierung und Mechanisierung die Leistungsfähigkeit und Effektivität aller Verkehrsträger zu erhöhen, den Aufwand an lebendiger Arbeit zu reduzieren, Arbeiterschwernisse abzubauen und die Arbeits- und Lebensbedingungen zu verbessern. Dennoch ist es nicht gelungen, den erreichten sozialen Fortschritt in vielen Zweigen unserer Volkswirtschaft auch bei den Beschäftigten in wichtigen Bereichen des Verkehrswesens besonders im durchgehenden Schichtdienst, auf Einzelarbeitsplätzen und in Produktionsstätten erlebbar zu machen und schließlich, Genossen, ich scheue mich nicht einzugestehen, dass es mir als Mitglied des ZK, als Minister für Verkehrswesen und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn nicht gelungen ist, diese seit

⁷ Staatlichen Plankommission



Der erste Containerzug der Deutschen Reichsbahn verlässt am 30. Juni 1968 den Güterbahnhof Dresden-Neustadt nach Rostock Überseehafen.

Foto: ZBDR/Hein

Jahren erkannten und bekannten gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Zusammenhänge und Erfordernisse der Partei- und Staatsführung überzeugend darzustellen und zu Entscheidungen zu führen. Aber ich erachte es auch für notwendig, den Mitgliedern des ZK zu sagen, dass es zahlreiche Dokumente gibt – nicht nur von unserem Ministerium – in denen zum Beispiel die Lage der Eisenbahn und der Straßen und Brücken realistisch dargestellt wurde und die Vorschläge enthielten, die leider nie behandelt und entschieden wurden.

Liebe Genossinnen und Genossen, diese Tagung unseres ZK berät und beschließt die notwendigen Aufgaben einer umfassenden Wirtschaftsreform. Ich mache mit aller Dringlichkeit darauf aufmerksam, dass die Entwicklung eines modernen leistungsfähigen Transportsystems als Blutkreislauf unserer Wirtschaft darin einen höheren Stellenwert einnehmen muss, als das in den vergangenen Jahren der Fall war. Ich habe deshalb dem Leiter der Redaktionskommission, Genossen Lorenz,⁸ einen entsprechenden Vorschlag für die Aufgabenstellung im Verkehrswesen zur Aufnahme in das zu beschließende Aktionsprogramm der SED übergeben.

⁸ Siegfried Lorenz = ehemals Mitglied des Politbüros



Dem Beitrag Arndts auf einer früheren Parteiaktivtagung der Reichsbahndirektion Dresden hören einige Genossen im Präsidium interessiert zu.

Der Ernst der Situation und die bedeutsamen Auswirkungen eines gut oder schlecht funktionierenden Verkehrswesens auf das Stimmungsbild unserer Bürger, auf die innenpolitische Stabilität und Wirtschaftskraft in unserem Lande und auch auf das internationale Antlitz unserer sozialistischen Gesellschaft verlangen nach meiner Meinung, dringend bei der Herausarbeitung der Hauptrichtungen unserer Wirtschaftspolitik folgende Schwerpunktaufgaben zu beachten:

1. Wachsender Lebensstandard unserer Bürger drückt sich auch in zunehmender Mobilität aus. Auch das zur Diskussion gestellte Reisegesetz bringt neue Forderungen an das Verkehrswesen, und was das bedeutet, Genossen, merken wir ja in den letzten 48 Stunden, nachdem also die neuen Reisebedingungen in Kraft gesetzt sind.

Ich möchte die Gelegenheit benutzen, außerhalb des Diskussionsbeitrages hier den Genossen, die in den letzten 48 Stunden diese verkehrlichen Probleme gemeistert haben, auch von dieser Stelle meinen recht herzlichen Dank auszusprechen.

Ein attraktiver Sozialismus in unserer DDR wird mit geprägt durch ein hohes qualitatives und quantitatives Leistungsangebot im öffentlichen Personenverkehr und für den individuellen Verkehr. Dazu

gehört vor allem eine sichere, pünktliche und bedarfsgerechte Beförderung verbunden mit einem guten Service bezüglich der Abfertigung, Betreuung, Information, Sauberkeit in den Verkehrsmitteln und Anlagen. Das ist natürlich neben den eingeleiteten Sofortmaßnahmen, wie Lohnmaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr, zusätzliche KOM-Zuführung, eine komplexe langfristige Aufgabenstellung. Sie erfordert eine öffentliche Diskussion zur sachkundigen Entscheidungsfindung. Unter meiner Leitung wird deshalb kurzfristig eine neue Konzeption zur Entwicklung des Personenverkehrs ausgearbeitet, deren Grundsätze Eingang in Dokumente des XII. Parteitages finden sollten. Dabei gilt es, die Erfahrungen aus den Generalverkehrsplänen wie die neuen Anforderungen aus der Stadtentwicklung, der Standortpolitik und des Umweltschutzes ebenso zu berücksichtigen, wie die Erfordernisse der Tourismusentwicklung, der individuellen Motorisierung und einer anforderungsgerechten Reproduktion der materiell-technischen Basis des Personenverkehrs.

Es gibt ein breites Interesse der Bevölkerung an touristischen Leistungsangeboten, denen müssen wir inhaltlich in der Zuordnung der Ressourcen und in der komplexen Leitung des Tourismus wirkungsvoller, das heißt, für den Bürger spürbarer Rechnung tragen. In Anbetracht des politischen Stellenwertes dieses Aufgabenbereiches und seiner hohen Bevölkerungswirksamkeit schlage ich vor, als ersten Schritt für alle Fragen des Tourismus eine einheitliche staatliche Verantwortung zu schaffen und damit die Zersplitterung auf dem Gebiet des Tourismus zu überwinden. Die Leitung des Tourismus aller Formen von und nach allen Ländern, die Unterstellung der materiell-technischen Basis müssen in eine Hand.

2. Im Güterverkehr steht die Aufgabe, auch weiterhin den volkswirtschaftlich begründeten Bedarf anforderungsgerecht und mit sinkendem Aufwand zu realisieren. Im Ergebnis sich verändernder Produktionsstrukturen muss sich das Verkehrswesen auf veränderte Gutartenstrukturen einstellen. Massentransporte werden insgesamt stagnieren und hochveredelte wertintensive Güter werden im Transportumfang progressiv wachsen. Das erhöht unsere Verantwortung in der Transportdurchführung und erfordert eine Präzisierung und Ausgestaltung der bisherigen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern, vor allem im Schienen- und Straßentransport. Der energetisch ökonomische Vorteil des Schienen- und Wassertransportes ist stärker mit dem Zeit- und Qualitätsvorteil des Straßengütertransportes zu verbinden. Dabei müssen schrittweise die materiellen Voraussetzungen geschaffen werden einschließlich des verlustarmen Transports.

Wir stellen uns der Aufgabe, mit neuen Leistungsangeboten besser den Bedürfnissen unserer Volkswirtschaft zu entsprechen. Dazu bereiten wir unter anderem vor, den Eilguttransport mit garantierten Beförderungsfristen, den Sammelgutschnellverkehr auf der Straße und nicht zuletzt wollen wir das technologische Zusammenwirken von Schienen- und Straßentransporten, den so genannten kombinierten Verkehr ausbauen mit seinem Kernstück dem Containerverkehr.

Diese Maßnahmen erfordern, die notwendigen technologischen und materiellen Voraussetzungen zu schaffen, eine durchgreifende Mechanisierung der Umschlagspro-



Foto: Pohlenz, Slg. Schütze.



Dank billiger Fahrpreise wurde viel mit der Eisenbahn gereist.

Foto: Migura

zesse und noch zielgerichtete Initiativen in der territorialen Rationalisierung. Unser Ziel besteht in einer engeren Verknüpfung von Produktion und Transport, um zu sichern, dass die richtigen Güter zur richtigen Zeit am richtigen Ort in der richtigen Qualität und mit dem gesamten volkswirtschaftlich niedrigsten Aufwand beim Verbraucher zur Verfügung stehen. Mit solchen transportlogistischen Leistungsangeboten können volkswirtschaftliche Effektivitätsreserven in Höhe von mehreren Milliarden Mark erschlossen werden, die zur Ausgestaltung der materiell-technischen Basis des Verkehrswesens genutzt werden.

Unabdingbare Voraussetzung dabei ist jedoch der Ausbau einer leistungsfähigen und stabilen wie auch auf Reserven ausgerichtete materiell-technischen Basis im Verkehrswesen und auch der Bereiche des innerbetrieblichen Transportes sowie an den Nahtstellen, wie sie gegenwärtig nicht ausreichend vorhanden sind. Einer hohen Wirksamkeit transportlogistischer Lösungen stehen zur Zeit die ungenügende Leistungsfähigkeit der technischen Infrastruktur und ein unzureichendes technologisches Niveau der Transport-, Umschlags- und Lagerprozesse im Verkehrswesen und in den Kombinat und Betrieben der Volkswirtschaft entgegen. Erste Erfahrungen mit logistischen Produktions-Transportketten im Produktions-Transport-Regime »Feste Brennstoffe« bestätigen uns, diesen Weg konsequent weiterzugehen. Voraussetzung für weitere Projekte dieser Art ist jedoch auch der Aufbau einer leistungsfähigen Kommunikationsinfrastruktur unserer DDR insgesamt als auch im Verkehrswesen selbst.

3. Die quantitativen Verbesserungen im Personenverkehr und ein zuverlässiger Gütertransport erfordern zwingend eine Gesundung des Verkehrswegenetzes und eine Modernisierung des Fahrzeugparkes. Dabei bin ich mir im klaren, dass das nicht kurzfristig lösbar, sondern eine Herausforderung an die Leistungskraft unserer gesamten Volkswirtschaft ist. Wir werden zielgerichtet unseren eigenen Beitrag erhöhen, zum Beispiel im Eigenbau von Reisezug- und Güterwagen und bei der Gesundung unseres Streckennetzes. Aber die Dimensionen des Problems erfordern, dass die Leistungskraft unserer gesamten Industrie planmäßig stärker mit den Volkswirtschaftsplänen zur Verbesserung des technischen, technologischen und ökologischen Niveaus der Transport-, Bau-, Umschlags- und Reparaturprozesse durch die staatliche Plankommission eingeordnet werden muss.

Als gesamtvolkswirtschaftliche Aufgabe [...] sind nunmehr weitere Schwerpunkte in Angriff zu nehmen. Das betrifft die beschleunigte Ausrüstung der Eisenbahn mit moderner Signal- und Sicherungstechnik

zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit sowie dringende notwendige Einsparung von Arbeitsplätzen. Diese Aufgabe hat erstrangige Bedeutung, da neben der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit Arbeitsplätze in Größenordnungen eingespart werden können und gleichzeitig wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen, der Senkung der Überstunden und der Sicherung der Urlaubsabwicklung möglich werden. Die zügige Wiederherstellung der vollen Belastbarkeit der Brücken im Verkehrswegenetz, die gegenwärtig maßgeblich die Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens einschränken, die Sicherung der Befahrbarkeit des Straßennetzes einschließlich der Beseitigung von Engpässen, verbunden mit einem höheren Niveau der Verkehrsorganisation und nicht zuletzt die Gewährleistung der bedarfsgerechten Reproduktion von Reisezugwagen und Güterwagen, die die Schaffung von Transportreserven einschließt. Ohne Zuführung von Doppelstockwagen und KOM für den Arbeiterberufsverkehr wie von modernen Fahrzeugen für den Fernreiseverkehr sind die berechtigten Forderungen im Personenverkehr nicht zu verbessern.

[...] Genossen, ich möchte vor dem ZK dieser Partei die Verpflichtung abgeben, dass ich als verantwortlicher Kader an der Spitze des Verkehrswesens der DDR, gestützt auf die Kraft und den Leistungswillen sowie die Kampfbereitschaft unserer Kollektive alles tun werde, um der Verantwortung gegenüber unserem Volk künftig noch besser gerecht zu werden.

Warum nicht früher?

Genossen, es ergibt sich sicher die Frage von euch, weshalb habe ich eine solche Rede nicht schon früher vor unserem Zentralkomitee gehalten? Das ist eine Frage, die vielen Genossen, die dem gegenwärtigen Zentralkomitee angehören, keine Ruhe lässt, nicht jetzt nur für mich persönlich, was das Verkehrswesen betrifft, sondern keine Ruhe lässt deshalb, weil natürlich diese Frage auch innerlich große Konflikte auslöst. Und damit stellt sich auch gleichzeitig die Frage, die man nicht losgelöst davon betrachten kann, nach den Ursachen dieser fürchterlichen Situation. Genosse Krenz⁹ hat in seiner Rede dazu gesprochen und hat also einige Ursachen dargestellt. Lassen Sie mich dazu aus meinem persönlichen Leben noch einige Ergänzungen machen. Bitte mich nicht falsch zu verstehen, nicht um mich hier

⁹ Egon Krenz = Nachfolger Erich Honeckers, zu dieser Zeit Generalsekretär des ZK der SED, Vorsitzender des Staatsrates der DDR sowie des Nationalen Verteidigungsrates



- Selten, einmalig, aber wahr: Das Mitglied des Zentralkomitees Otto Arndt sitzt am 25. Mai 1987 in der S-Bahn gegenüber den Mitgliedern des Politbüros der SED, wenn auch nur auf einer Ausstellung, bei der der neue S-Bahnzug vom LEW Hennigsdorf vorgestellt wurde. Gegenüber von Arndt Erich Honecker und Günter Mittag. Horst Sindermann hält sich fest, links von ihm stehen Hermann Axen und Harry Tisch. Ganz rechts: Willi Stoph. Foto: ZB/Link, Slg. Kirsche

irgendwie reinzuwaschen zu versuchen, sondern nur um für euch ein bisschen mehr Verständnis zu bekommen, wie es also dazu kommen konnte.

In dem Zusammenhang muss man als Hauptursache sicher noch etwas mehr die Konstellation und die Rolle Mittag – Honecker¹⁰ betrachten. Es zeigt sich hier, liebe Genossen, wie eine schlimme Sache entsteht, wenn ein Genosse oder in diesem Falle auch zwei, aber konkret meine ich jetzt Genossen Mittag, übermäßige Macht in eine Hand gelegt wird und der neben also bestimmten und sowieso besonderen charakterlichen Eigenschaften der Meinung ist, er kann alles, er weiß alles und jetzt im Zusammenhang mit der Lage im Politbüro und des persönlichen Verhältnisses Honecker – Mittag, der eine solche Machtbefugnis bekommt, dass er faktisch – entschuldigt den Ausdruck – wie ein Diktator dort seinen Leitungsstil entwickeln konnte.

¹⁰ Günter Mittag (1926 – 1994) = seit 1976 Sekretär des ZK der SED für Wirtschaft, am Tag der Parteiaktivtagung aus dem ZK ausgeschlossen. Erich Honecker (1912 – 1994), von 1976 bis 1989 Generalsekretär des ZK der SED, Vorsitzender des Staates der DDR sowie des Nationalen Verteidigungsrates

Und es gab nichts, jedenfalls aus meiner Sicht als Minister, was nicht über den Tisch von Mittag ging. Ich muss euch sagen, ja selbst wenn irgendwo eine Gasleitung aufgerissen wurde, ein Loch gemacht werden musste, dann war dazu die Zustimmung von Mittag notwendig. Und Mittag hatte einen autarken Leitungsstil. Hinzu kamen solche Beschlüsse wie die Bildung der Wirtschaftskommission beim Politbüro des ZK der SED. Diese Wirtschaftskommission war die eigentliche Regierung. Dort wurden also alle entscheidenden Fragen behandelt, und was also nicht durch die Wirtschaftskommission bzw. den Tisch von Mittag ging, kam gar nicht in die Regierung. Genosse Mittag hatte noch viele andere Kommissionen bekommen, Schritt für Schritt, die ganze Frage »Westarbeit«, zuletzt noch gab es eine Kommission »Ökonomie und Landesverteidigung«, die auch Mittag leitete, in der entschieden wurde, wieviel Kanonen, wieviel Panzer gekauft wurden, ich will das mal so sagen.

Daraus ergab sich also ein autarker Leitungsstil, und es gab zu der Zeit keine Kraft, auch nicht im Politbüro, die das verhindern konnte. Und Genosse Honecker hat – ich komme noch einmal darauf im Zusammenhang mit der Person Genosse Schürer¹¹ – hat alles abgedrückt, was also schon seit Jahren aufmerksam machte auf die Notwendig-



- Auf die Verbindung zur Arbeiterklasse wurde stets geachtet. Dr. Heinz Schmidt, Stellvertreter des Ministers und Erster Stellvertreter des Generaldirektors, im Reichsbahnausbesserungswerk Dresden.

¹¹ Gerhard Schürer = Vorsitzender der Staatlichen Plankommission

keit einer bestimmten Veränderung. Auch das Beispiel, viele Genossen haben das miterlebt, die Tagungen der Generaldirektoren in Leipzig und anschließend dann die Unterschriften der Generaldirektoren, wieviel sie also mehr bringen wollen. Dort war an sich in dieser Form der Beratungen auch die tiefe ideologische Ursache drin, die Kraft der Volksmassen und der Werktätigen vollkommen zu negieren. Denn wenn man so will, war ja dieser Wettbewerb und diese Verpflichtungen, die dort abgeschlossen wurden, ein Wettbewerb der Generaldirektoren, aber nicht ein Wettbewerb, der unter setzt war mit der Gewerkschaft, mit der Kraft der Arbeiterklasse.

Und ich will auch noch einmal sagen, meine Diskussionsrede auf einem anderen Plenum als dem 10. wäre Selbstmord gewesen. Ich meine jetzt nicht Selbstmord insofern, dass ich mich hätte erschießen müssen. Aber es wäre aus der ganzen Atmosphäre damals unmöglich gewesen, vor dem ZK eine solche Rede zu halten. Ich wäre am nächsten Tag kein Minister mehr. Das wäre zwar zu verzeihen, wenn dadurch die Lage verändert wäre – aber auch damit wäre nicht die Lage verändert worden. Ich sage das deshalb, liebe Genossen, damit wir ein für allemal aus einer solchen Lage Schlussfolgerungen ziehen. Es kann nicht sein, dass also soviel Macht in die Hand weniger Leute gelegt wird und die so autark regieren und die Kraft der Arbeiterklasse unterschätzen und sich dann – es ist ja nicht von heute auf morgen, sondern in Jahren – eine solche Lage herausgebildet hat.

Nicht freiwillig zurückgetreten

Ich kenne den Genossen Mittag persönlich sehr gut, viele, viele Jahre. Ich weiß auch, dass er mit seiner Politik bei Ulbricht¹² gescheitert ist. Er war ja dann sozusagen aus der Parteiführung insofern raus, als er nicht mehr Wirtschaftssekretär war, sondern 1. Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates. Und trotzdem ist es ihm gelungen, dann wieder anschließend als Sekretär, Politbüro-Mitglied und Sekretär für Wirtschaft im Politbüro derart Einfluss zu gewinnen. Also, wie gesagt, das ist schon eine sehr komplizierte Lage gewesen, und es ist also ein großes Glück, leider sicher zu spät, dass also das Politbüro dann die Kraft gefunden hat, Schluss zu machen, und ich muss euch auch sagen in unserem Kreis: Der Genosse Honecker ist nicht freiwillig zurückgetreten, sondern es hat also harten Kampf gekostet im Politbüro, an der Spitze der Genosse Krenz und der Genosse Stoph, Genosse Neumann¹³, die dann das Kräfteverhältnis im Politbüro so geändert haben, dass es dann zur 9. Tagung kam und zu den bekannten personellen Veränderungen. Wenn ihr aufmerksam gelesen habt, wer sich zu Wort gemeldet hat: Der Gen. Mittag nicht! Er war auf der ZK-Tagung anwesend, er hat sich aber nicht zu Wort gemeldet.

¹² Walter Ulbricht (1893–1973) = 1950 – 1971 Generalsekretär [bzw. andere Bezeichnungen] des ZK der SED, Vorsitzender des Staatsrates der DDR sowie des Nationalen Verteidigungsrates

¹³ Willi Stoph (1914–1999) = 1976 bis 1989 Vorsitzender des Ministerrates, Alfred Neumann (1909 – 2001) = 1. Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates und Mitglied des Politbüros der SED

Einige Informationen zu der wirtschaftlichen Situation. Es ist nach meiner Auffassung noch nicht voll klar, in welcher Lage wir uns also befinden. Dabei möchte ich bitten, dass wir keinerlei Abstriche machen, von dem, was wir erreicht haben. Das ist ja nicht so, dass in den 40 Jahren oder nach dem VIII. Parteitag etwa nichts erreicht worden wäre. Die Frage ist nur, dass wir auf der einen Seite, will ich mal sagen, steil nach oben gegangen sind und dazu insgesamt Disproportionen zugelassen haben, die in der Endkonsequenz dazu geführt haben, dass die Zulieferindustrie zurückgeblieben ist, Ersatzteilprobleme und alles, was wir also, ja täglich, wo wir uns mit rumschlagen. Nur um wenige Zahlen zu nennen – die Zeit schreitet ja fort – um wenige Zahlen zu nennen. Die Akkumulationsrate ist 1970, wo sie 29 Prozent betrug, 1989 auf 21 Prozent zurückgegangen. Die produzierenden Bereiche, die 1970 16,1 Prozent akkumuliert haben, was schon verhältnismäßig wenig war, sind 1989 auf 9,9 Prozent zurückgegangen. Die Subventionen, die 1970 8 Milliarden Mark betrugen, werden 1989 58 Milliarden Mark betragen. Die Schulden, die wir haben im NSW,¹⁴ die 1970 2,5 Milliarden waren, betragen jetzt 20 Milliarden Dollar, und überschlägliche Rechnungen ergeben, dass wir 15 Jahre arbeiten müssen, bis wir die Finanzlage plus-minus Null haben. Das heißt also, dass, wenn man so will, im Verlauf des VIII. Partei-



- Wie schön war es doch auf den Feierstunden vor dem 40. Jahrestag der DDR. Da hörte man geduldig den Lobpreisungen zu, auch wenn man es besser wusste. Ganz links: Robert Menzel, Stellvertreter des Ministers und Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, rechts neben Otto Arndt Renate Fölsch, Präsident der Reichsbahndirektion Schwerin und ganz rechts Heinz Klempke, Stellvertreter des Leiters der Abteilung Transport und Nachrichtenwesen des SED-Zentralkomitees

¹⁴ NSW = Nichtsozialistisches Wirtschaftsgebiet

tages die Weichen auf ein Gleis gestellt worden sind, wo wir also von der Substanz gelebt haben.

Und ich kann mich noch erinnern, im Anfang, als die Republikflucht losging, da wurde ein Redakteur, der abgehauen war, interviewt. Der sagte: Die Wirtschaftspolitik ist so, dass ein Lokführer einen Kohlenzug fährt und der zum Heizen seiner Lokomotive die Kohle von einem Wagen immer in den nächsten abladet, um seine Lokomotive zu befeuern, so ungefähr ist das auch. Faktisch haben wir, wenn man so will, über die Verhältnisse gelebt. Und die Finanzierung bestimmter Programme sind entstanden, will ich mal sagen, nicht so sehr aus solider, mit Fachleuten der Volkswirtschaft, mit Experten beratenen Konzeptionen, sondern aus teilweise subjektivem Erleben heraus, um – sagen wir mal – die Größten in der Welt zu sein.

Das begann mit dem Pkw-Programm, nehmen wir das Mikroprozessorenprogramm, das hat uns statt 8 Milliarden bisher 15 Milliarden gekostet und einige andere Dinge. Hinzu kommt, dass die Medienpolitik falsch organisiert war: faktisch, die Medien haben etwas anderes gesagt, als der Arbeiter draußen vorgefunden hat. Allein die Tatsache, jeden Monat stand drin, ja wir haben einen Exportüberschuss erwirtschaftet. In Wirklichkeit sind dabei die Schulden noch größer geworden und einige Reihe Dinge noch auch.

Das heißt also zusammenfassend, wie gesagt, es muss – und so habe ich das auch auf dem Plenum verstanden – , es müssen innerhalb der Organisation unserer Partei vom Statut her und vom Parteiprogramm Richtlinien eingebaut werden, die so etwas – Konzentration der Macht in wenigen Händen – verhindern.

Am Rande des Ausschlusses

Vielleicht noch eine Frage, die auch interessant ist, weil sie an mich auch herangetragen wurde. Wieso ist Genosse Schürer, der Kandidat des Politbüros war, als Chef des Generalstabes sozusagen, jetzt Mitglied des Politbüros geworden, und weshalb ist er nicht, wie andere Genossen, ausgewechselt worden? Es gibt dazu kein konkretes Material, was auch dort auf dem 10. Plenum also behandelt worden ist, dass Genosse Schürer an sich der war, der leider ohne Erfolg wiederholt auf die sich abzeichnende Entwicklung aufmerksam gemacht hat und am Rande seines Ausschlusses als Kandidat des Politbüros gelebt hat. Dass seine Vorschläge, die aufmerksam gemacht haben auf Fragen der Subventionspolitik, auf Fragen anderer Dinge, Mikroelektronik usw. zurückgewiesen wurden vom Generalsekretär und von Mittag mit dem Hinweis, dass Schürer die Durchführung des XII. Parteitages demontieren will und diese Dinge genauso wie unsere Vorschläge, die wir gemacht haben, auch irgendwo in den Schubkasten gekommen sind.

Einige Bemerkungen noch zur Frage Verhältnis KPdSU – Verhältnis SED. Ihr könnt Euch alle erinnern, dass wir diese ganze Problematik Perestroika und Entwicklung UdSSR von der massenpolitischen Seite auch innerhalb der Partei sozusagen mit einem Lächeln und einem ironischen Unterton behandelt haben. Na wo geht denn das Theater hin, ich will das mal so sagen. Und dass wir nicht erkannt haben, dass diese

■ Regelmäßig kontrollierte der »Poltergeist im Politbüro« Alfred Neumann die Elektrifizierung bei der Deutschen Reichsbahn. Am 18. April 1988 war er in Prenzlau.

Foto: ZBDR/Zimmer



herangereiften Fragen zur Verhärtung und zur Stagnation des Aufbaus des Sozialismus der UdSSR zutage getreten sind, auch bei uns zu der Zeit gewesen ist und wir gesagt haben: Glasnost und Perestroika geht also gegen den Baum und diese [unverständlich] ist der reine Zirkus, den die da machen usw. und die Zeichen der Zeit nicht erkannt worden sind.

Und es gibt Protokolle aus Gesprächen Honecker – Gorbatschow¹⁵, die ich gelesen habe, die strotzen von Überheblichkeit des Genossen Honecker im Zusammenhang unserer Entwicklung und der Entwicklung der UdSSR, wobei also zur Frage der Mikroelektronik – ich weiß nicht, wie die Zusammenhänge gewesen sind, die derart hochgeschaukelt worden sind, als ob wir sozusagen in der DDR der Nabel der Welt sind. Und das Verhältnis KPdSU – SED ernst Schaden genommen hat und auch die Hinweise, die leitende Genossen der UdSSR uns gegeben haben, die hier waren, die nicht so sehr an die Öffentlichkeit gekommen sind, die aber auch aufmerksam gemacht haben – Genossen, überprüft, was bei euch los ist – sind also auch nicht beachtet worden.

Oder nehmt das Beispiel »Sputnik«¹⁶, ich kenne die Zusammenhänge. Dort sind vom grünen Tisch, auch konkret Honecker – Mittag, vom grünen Tisch die Genossen im Postministerium beauftragt worden, also das Ding, die Auslieferung zu stoppen, abzubestellen. Die, die bezahlt haben, haben noch nicht einmal das Geld zurückgekriegt

¹⁵ Michail Gorbatschow = 1988 bis 1990 Vorsitzender des Präsidiums des Obersten Sowjets der UdSSR und 1988 bis 1991 Generalsekretär des ZK der KPdSU

¹⁶ Sputnik war ein gern gelesenes Magazin, das in der UdSSR veröffentlichte Publikationen wiedergab – ein Readers Digest des Ostens.

und die, die gemeckert haben, hätten beinahe oder haben teilweise ein Parteiverfahren aufgehalst bekommen. Also solche Dinge sind leider entstanden. Ich möchte darüber jetzt nicht weiter reden, ich möchte nur sagen, liebe Genossen, das haben wir hinter uns. Leider ist uns das teuer zu stehen gekommen.

Das Politbüro, was jetzt gewählt worden ist und das Aktionsprogramm, was uns zur Verfügung steht, gibt uns die Möglichkeit, jetzt aus den Startlöchern rauszukommen und ich wiederhole noch einmal – in die Offensive zu gehen. Das ist jetzt das Kernproblem, dass wir wussten, was hier falsch gemacht wird. Jetzt die Partei nach vorne bringen und organisieren, die Parteiarbeit jetzt zu festigen.

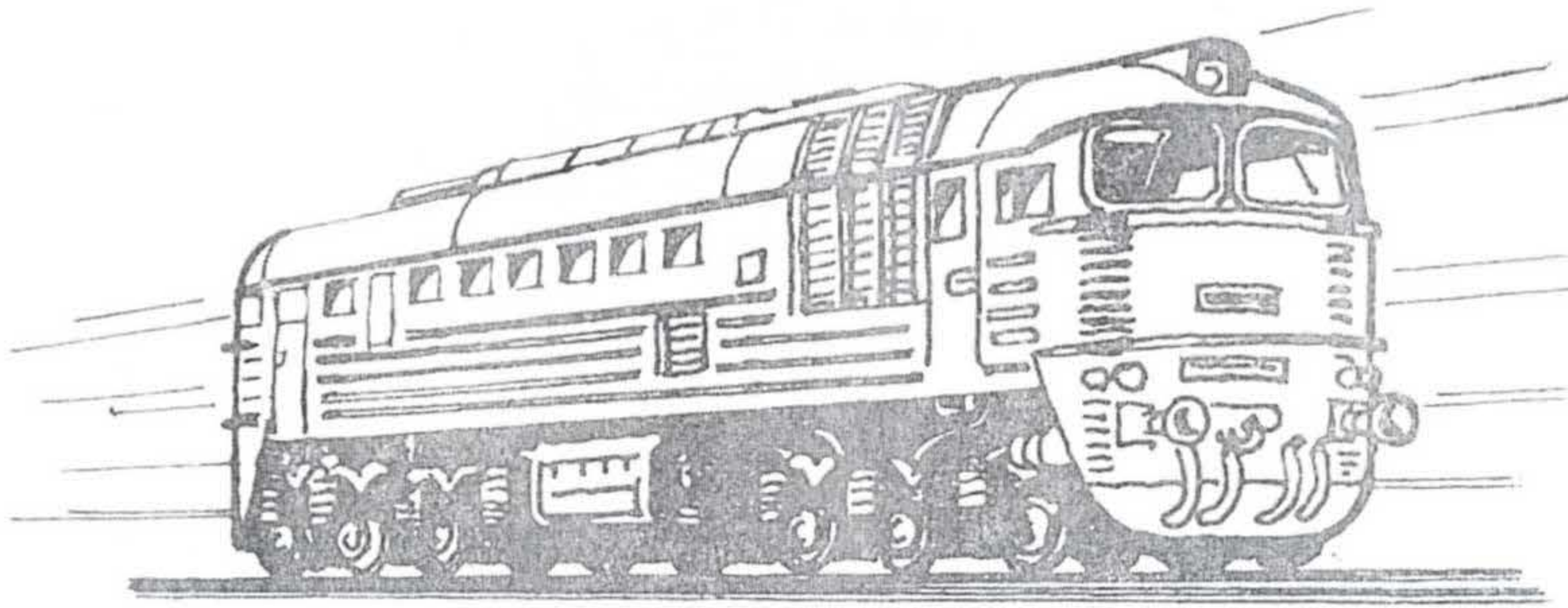
Morgen, liebe Genossen, wählen wir einen neuen Vorsitzenden des Ministerrates. Nach Lage der Dinge – wir haben heute Nachmittag Fraktionssitzung – wird von der Stimmenmehrheit, sicher nicht einstimmig, der Genosse Modrow¹⁷ als neuer Vorsitzender des Ministerrates gewählt werden. Seine Diskussionsrede, die er auf dem Plenum gehalten hat, trägt nach meiner Auffassung schon Züge eines Regierungsprogramms. Und nach meiner Auffassung wird der Genosse Modrow die Voraussetzungen bringen, das Vertrauen der Partei, was die Regierungsseite betrifft, und auch Schritt für Schritt das Vertrauen der Bevölkerung wieder zurückerobern.

Nächste Woche wird Genosse Modrow eine neue Regierung bilden, es wird eine Koalitionsregierung sein. Es wird in der Volkskammer in Zukunft anders zugehen wie bisher. Parlamentarisch haben wir wenig Erfahrungen, das heißt, es wird dort also wahrscheinlich hart diskutiert werden. Die Blockparteien haben ja ihre eigenen Forderungen aufgestellt. Aber insgesamt müssen wir also noch einmal davon ausgehen, es ist eine Neuerung, das heißt, es wird keine kosmetischen Reparaturen, sondern es wird wirklich von Beginn auf eine neue Form der Partei in der staatlichen Leitungstätigkeit gehen. Und das müssen wir dabei in Betracht ziehen.

Sturm im Wasserglas

Was mich betrifft, ich möchte mich auch hier positionieren. Der Genosse Modrow kann sicher nicht mit der alten Regierung eine neue Regierung bilden. Das würde genauso einen Sturm im Wasserglas geben, wie wenn wir das Politbüro hätten aufgelöst und in seiner Gesamtzahl neu gewählt. Sicher werden die Blockparteien auch eine andere Regierung, also mehr Ministerposten verlangen. Für mich ist die Position so: Wenn ich die Frage gestellt bekomme, willst Du mithelfen, die Karre aus dem Dreck zu ziehen, mir fällt das vor allem vom Lebensalter nicht mehr ganz leicht, werde ich mich nicht weigern. Ich werde aber auch nicht gram sein oder – sagen wir mal – beleidigt sein, wenn es andere Entscheidungen gibt.

¹⁷ Hans Modrow = 1. Sekretär der Bezirksleitung Dresden der SED, vom 8. November bis 3. Dezember 1989 Mitglied des Politbüros der SED, vom 13. November 1989 bis März 1990 Vorsitzender des Ministerrats



Urkunde

Für disziplinierte und betriebssichere Arbeit

im Jahre 1984 erhält

das Stellwerk B 1 Bahnhof Geestgottberg

den Ehrentitel

**Posten der vorbildlichen Sicherheit
und Ordnung**

Deutsche Reichsbahn - Reichsbahnamt

Stendal den 25.02.1985

Lange
Leiter

Vorsitzender der Gewerkschafts-
leitung des Rba Bezirkes

Hennig

Leiter der Politischen Abteilung

IV 23 43 177 500 Ag 47 8

- Moralische Stimuli gab es für manche Selbstverständlichkeiten.



Für unsere Arbeit, liebe Genossen, ist es jetzt wichtig, aus dieser Deklaration die Aufgaben abzuleiten, die wir innerhalb des Verkehrswesens stellen müssen. Dabei müssen wir davon ausgehen für den Plan 90, wird es, was die materiell-technischen Ressourcen betrifft, keine Wunder geben in Größenordnungen. Aber wir müssen mit dem Plan 90 – ich möchte mal sagen – ohne Rücksicht auf Verluste anmelden die Dinge, die ich versucht habe, in meinem Diskussionsbeitrag also von der Richtung her darzustellen. Also wir müssen in diesem Jahr unbedingt sichern, dass das Verkehrswesen in der Verteilung der volkswirtschaftlichen Ressourcen einen anderen Stellenwert bekommt. Es ist nicht mehr da zum Verteilen insgesamt, aber die Lage hat sich zugespitzt. Noch dazu, weil bis jetzt mehr als rund 7.000 Leute weg sind, dass dringend erforderlich ist, auf bestimmten Gebieten auch 90 schon die Weichen anders zu stellen.

Dabei denke ich an bestimmte Fragen der Sicherung von Signaltechnik, die 90 noch wirksam werden müssen. Auch an Entscheidungen, die garantieren, dass für einen Ansatz 91 bis 95 vom Grundsatz her andere Größenordnungen wirksam werden. Dann müssen wir uns überlegen – es gibt dazu schon umfangreiche Diskussionen und Programme und Vorstellungen –, wie wir innerhalb des Verkehrswesens effektivere Formen der Planung und Leitung finden, wie wir bestimmte wilde Triebe – möchte ich mal sagen –, die aus den verschiedensten Gründen entstanden sind, die teilweise zu bestimmten Doppelarbeiten geführt haben. Also bestimmte Funktionen sind entstanden, die bloß die halbe Verantwortung haben, die viel schreiben, aber die die Verantwortung von den eigentlichen Bereichen nicht weggenommen haben. Das sind Fragen, die man also lösen muß. Es gibt, wie gesagt, keine Tabus.

Auch die lang diskutierte Frage: Generaldirektion DR ja – Generaldirektion DR nein, wo es ja also immer bestimmte Bremsen gab, um das Problem öffentlich zu stellen, auch das muss man stellen. Die Kernfrage ist, ich wiederhole noch einmal, die Kernfrage ist nicht schlechthin neue Struktur. Die Kernfrage ist: Mit weniger Verwaltungsaufwand zu einer höheren Form der Planung und Leitung unseres Ministeriums zu kommen. Dabei ist verständlich, dass natürlich die Eisenbahn hier einen besonderen Schwerpunkt darstellt. Aber das trifft natürlich auch zu für die anderen Verkehrsträger, das trifft auch zu für die so genannten Querschnittsabteilungen oder andere Bereiche, das trifft zu für Wissenschaft und Technik. Ich bin nicht in der Lage, jetzt schon ein fertiges Rezept zu geben.

Aber wir haben angeschoben – Eisenbahn, bestimmte Arbeitsgruppen, die sich mit solchen Fragen beschäftigen. [...] Ich habe hier ein Material vorbereiten lassen, wo schon, sagen wir mal, die Richtung dargestellt worden ist. Ich möchte mich dazu aber hier nicht äußern, weil das, wie gesagt, Überlegungen sind. Aber wichtig ist jetzt, dass wir aus dem Stadium der Diskussion rauskommen. Wir müssen nach meiner Auffassung kurzfristig einige Entscheidungen treffen, die den Mitgliedern unserer Kreisparteiorganisation und auch nach unten den Beweis liefern, dass wir es auch mit der Wende ernst nehmen (Zwischenruf: »Welche denn zum Beispiel?«) Ich werde gleich sagen, was zum Beispiel noch möglich ist. Und dass wir neben diesen Dingen, die wir also sofort ändern müssen, jetzt auch untersuchen, was wir mittelfristig bzw. langfristig machen können. Dabei ist der Ausgangspunkt unserer Überlegungen – und das

sehe ich also an erster Stelle – dass wir den Plan 1989 sicher machen, das heißt, der Plan, der jetzt läuft. Das ist die erste Frage, die sicher gemacht werden muss. Denn ohne die entsprechenden Leistungen wird insgesamt in der Volkswirtschaft die Veränderung nicht möglich sein.

Realer Plan

Und die zweite Frage, die ich sehe, um hier auf den Zwischenruf einzugehen ist, dass wir sichern müssen, dass 90 im Verkehrswesen ein realer Plan gemacht wird. Es gibt gegenwärtig noch eine ganze Reihe von offenen Fragen, was die materiell-technische Absicherung betrifft. [...] Wir müssen überlegen, wie wir in der Frage der Vereinfachung von Planung und Abrechnung es ermöglichen können, den Planungsaufwand einschließlich der statistischen Berichterstattung einzuschränken. Das beginnt mit der Reduzierung der entscheidenden staatlichen Plankennziffern und muss enden beim Umfang und der Periodizität der Berichterstattung. Dort müssen wir jetzt ausgehend von den zentralen Beschlüssen uns sofort darauf einstellen, auch bei uns sichtbar den Papierkrieg abzubauen.

Der Genosse Grahl¹⁸ hat den Auftrag, an dieser Frage zu arbeiten und baldmöglichst Vorschläge auf den Tisch zu bringen. [...] Ich bin der Auffassung, wir sind noch nicht über den Berg. Es wird also noch eine Reihe von Problemen geben, im Zusammenhang mit den einzelnen Verkehrszweigen. Aber es gibt einen Ausgangspunkt und eine Richtung, in der wir jetzt die Partei in den Kampf führen müssen. Danke für Eure Aufmerksamkeit!

Bergmann: Dankeschön, Genosse Arndt, für deine Ausführungen. So Genossen, wie angekündigt, besteht die Möglichkeit, Fragen an den Genossen Arndt zu richten, Standpunkte zu äußern und Probleme aufzuwerfen, bitteschön.

Heinz Wagner (Leiter der Pressestelle des Ministeriums für Verkehrswesen)¹⁹:

Ich erlebe diese Tage mit großer innerer Freude und mit großer Bewegung. Ein Aufatmen geht durchs Land, und zugleich spüre ich Bitterkeit, weil meine Partei im Volk soviel an Ansehen verloren hat. Wir können drehen und wenden wie wir wollen, die Anstöße sind nicht von der Partei gekommen, nicht von mir, nicht von der Parteiführung. Wir haben eine Situation, wie ich sie erlebt habe, als ich aus Gefangenschaft zurück kam. Es sind die Menschen noch da, wir können keine importieren von irgendwo. Wer was wo falsch gemacht hat, darüber muss man sich auseinandersetzen, da muss man Farbe bekennen. Man muss

¹⁸ Erhard Grahl = Stellvertreter des Ministers für den Bereich Ökonomie, Beschaffung und Absatz

¹⁹ Wagner war vorher beim UIC-Verband in Paris und nicht der Typ des üblichen Parteifunktionärs.

Vertrauen haben, dass eventuell noch jemand doch in der Lage ist, etwas, was er als falsch erkannt hat, jetzt endlich besser, anders zu machen.

Genosse Minister, wir haben Ihnen ja alle geduldig zugehört, ich bin nicht mit überschwänglichen Erwartungen heute hierher gekommen. Ich muss sagen, wenn Sie im Kombinat »7. Oktober«²⁰ gesprochen hätten, wie das dem Genossen Sieber²¹ gestern da ergangen ist, dann spätestens nach 20 Minuten hätte man Sie unterbrochen. Es ist nicht mehr so, wir kriegen zum Glück jetzt nicht mehr Informationen auf Zuteilung, sondern wir können uns selber ganz gut informieren und wir können auch denken. (Beifall) Und vieles, was wir hier gehört haben, darüber haben wir uns schon lange selber einen Kopf gemacht. Und es ist tragisch für Sie, dass Sie fast gesprochen hätten auf diesem ZK und nicht erst darauf warten mussten, dass ein G. M.²², so eine Art »Buddha«, »Allah« und »Gottvater« in einer Person, Ihnen eine Wink gab, daß Sie eventuell die Chance haben, dort was zu sagen. Sie haben vollkommen recht, das Demokratie-Theater in unserem Staat und in unserer Partei wird nicht weitergehen. Ich frage mich manchmal, was die Genossen noch für Stolz empfunden haben, im ZK zu sein, wenn da eigentlich nur gefragt war, dass sie nicht einschlafen und rechtzeitig die Hand heben, wenn abgestimmt wurde – einstimmig natürlich immer. Und in der Volkskammer war das ja genauso.

Sie sprachen darüber, dass jetzt Führungsdokumente – ich gehe den nächsten Schritt, es muss ja weitergehen – erarbeitet wurden. Ich weiß nicht, wieviel Tonnen Papier in diesem Staat und in diesem Ministerium in den letzten Jahren verpulvert worden sind. Im Allgemeinen ging es darum, die möglichst rund zu machen, damit der Junker, der Beil²³, der X, der Y nicht von der Seite schießen konnten. Jetzt wird es hoffentlich endlich darum gehen, dass die Führungsdokumente die Realität zum Ausdruck bringen.

Und gut, die oberste Creme, die sich selber das goldene Ghetto in Wandlitz geschaffen hatte und von da oder irgendwo ihre einsamen Entschlüsse faßte, die hat der Genosse Schabowski²⁴ als ein psychologisches Problem bezeichnet. Ich denke, das Volk ist, und die Partei, die geht also von der Basis los, ist inzwischen so wachsam geworden, dass man künftig solchen Ansätzen die weitere Entwicklung verwehrt. Und wenn sie psychologisch angeschlagen sind, dass sie zum Psychiater kommen. Und wenn ich das so alles höre, was jetzt diskutiert wird und auch heute hier, dann befinden wir uns in einer makaberen Nähe zu einem Befehlsnotstand, wie wir ihn aus einer unseligen Vergangenheit kennen.

Und ich muss schon beinahe sagen, das Volk der DDR hat ja Riesenglück, dass das nicht noch ein, zwei Jahre weiterging, dann wären wir wahrscheinlich bei Genickschüssen und Krematorien gewesen. Wenn kein Wort mehr galt, das vernünftig war, wenn keiner mehr wagte zu sagen, das kann ich nicht mehr verantworten und das ging

²⁰ Werkzeug- und Maschinenhersteller in Berlin

²¹ Günter Sieber = 1980 bis 1989 Leiter der Abteilung Internationale Verbindungen des ZK

²² gemeint ist Günter Mittag.

²³ Wolfgang Junker (1929 – 1990) = Minister für Bauwesen, Gerhard Beil, Außenhandelsminister

²⁴ Günter Schabowski = 1. Sekretär der SED-Bezirksleitung Berlin und Mitglied des Politbüros der SED

so von oben nach unten. Ich bin auch der Meinung, dass wir uns jetzt nicht treiben lassen sollten, es ist in den letzten Tagen genug schnell entschieden worden. Es musste Vieles sehr schnell entschieden werden, denn der Druck war groß, und der Druck wird anhalten.

Und wenn das Verkehrswesen bisher mit direkten Kritiken ausgespart wurde, ist das nur, weil die Leute im Moment ganz andere Probleme erstrangig bewegen. [...]

Herbert Keddi (Stellvertreter des Ministers und 1. Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn):

Also Genossen, versteht, dass ich jetzt keine Eisenbahnkonzeption rundum darlegen kann. Aber ich möchte hier ganz klar sagen, die erste Grundfrage, wenn man die Lage im Verkehrswesen und speziell für die Eisenbahn jetzt zu Ende des Jahres 1989 einer Betrachtung unterzieht, dann ist, dass man festzustellen bereit sein muss, dass die Eisenbahn, die mit dem VIII. Parteitag eingeleitete veränderte Arbeitsteilung der Verkehrszweige, die zu einem Leistungswachstum im Güterverkehr von mehr als 50 Prozent und im Personenverkehr von über 30 Prozent über die quantitative Seite gerechnet, nicht in der Lage war zu verkraften, weil ihre personelle und materiell-technische Entwicklung nicht gleichermaßen vorangetrieben wurde, aus welchen Gründen auch immer. Es ist ja nicht so, dass dafür nichts getan wurde, aber das alles reichte bei weitem nicht aus, um den riesigen Nachholbedarf zu befriedigen.

Die zweite Sache, die man meiner Auffassung nach hier sagen muss, ist, dass, wenn ein Transportunternehmen bedarfsgerecht produzieren, das heißt, transportieren soll, wozu es ja nach dem Gesetz verpflichtet ist, dann geht das nicht ohne eine ebenfalls bedarfsgerechte Bereitstellung von Bauleistungen und das betrifft eigene Leistungen und auch Kooperationsleistungen, das betrifft die Bereitstellung von Ausrüstungen – auch zur Rationalisierung der aufwendigen Betriebsführung, der Bau- und Instandhaltungsprozesse und auch natürlich Arbeitskräfte. Das setzt gleichzeitig voraus, starke und höhere eigene Anstrengungen auf dem Gebiet von Wissenschaft und Technik – was uns nicht so recht gelungen ist – und auch zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Eisenbahner, zur Senkung der Kosten.

Wobei für mich eine dritte Frage ist, was die kapazitative Seite betrifft, dass die bezirkliche Bilanzierung von Bauleistungen für die Entwicklung der Leistungsfähigkeit eines Eisenbahnnetzes und seiner Bahnhöfe, die von den Möglichkeiten ja der Bezirke ausgeht und nicht von den Erfordernissen, den volkswirtschaftlichen Erfordernissen der Transportproduktion in keiner Weise der Rolle und Stellung, die unsere Volkswirtschaft der Eisenbahn – und das gilt auch für die anderen Zweige des Verkehrswesens – gerecht wird. Und das, finde ich, sind die Ansatzpunkte, mit denen wir an die Konzipierung einer Verkehrspolitik für die neunziger Jahre gehen müssen.

Es sollte uns bloß klar sein, das ist mit der Deklaration dieser Grundfragen ja nicht getan, denn Ressourcen auf diesem Gebiet fallen nicht vom Himmel. Aber eins steht fest, wenn wir 90 uns nicht in diesem Problem so zu Wort melden, dass wir auch ge-

hört werden, dann kriegen wir auch 90 die Weichen nicht in diese Richtung gestellt, und das gilt für die Schiene, das gilt für die Straße, und das gilt mit Sicherheit also auch für die Ressourcen auf der Straße, das heißt, für die Kraftfahrzeuge usw. die uns ja alle nicht vom Himmel fallen, das heißt, die Durststrecke beginnt eigentlich erst, um diese Dinge zu ändern.

Was die Leitungsfragen betrifft, so muss ich hier sagen, ich bin dafür, die Leitung des Verkehrszweiges Eisenbahn auf dem schnellsten Weg aus dem Ministerium für Verkehrswesen herauszunehmen, wie auch immer das geschieht. Ich bin für eine Stärkung der einheitlichen Reproduktionsverantwortung in den Hauptreproduktionsbereichen der Eisenbahn, das heißt, für den Transport, für die Fahrzeuge, die Anlagen, die nicht durch eine Kommandofunktion von Stabsorganen eingeschränkt werden darf. Ich bin im Sinne der notwendigen und bleibenden Einheit der Eisenbahn für eine klare Unternehmensstrategie, die die Eisenbahn betrifft und die nicht Rücksicht nimmt auf irgendwelche Umstände, die mit der Eisenbahn nur sehr gemäßigt etwas zu tun haben. Ich bin für eine effektive Betriebswirtschaft, für eine wirksamere Personalwirtschaft und auch für eine Sozialpolitik, die die Rolle des Eisenbahnerberufes – und das könnte ich auch über die anderen Verkehrsberufe schreiben, denen ja ebenfalls die gesellschaftliche Anerkennung durch diese Situation, in der wir sind, versagt bleibt – stärker würdigt.

Ich will das nicht ausführen, darauf laufen meine Gedanken hinaus, und die müssen jetzt mit Beginn des Planes 1990 in die Tat umgesetzt werden, mit aller Gewalt und ich folge all denen, die sagen, in diesen Fragen dürfen wir uns nicht disziplinieren lassen. [...]



- Meist mussten die Eisenbahner des Bahnhofs selbst die Kabelgräben schachten, damit es mit der Elektrifizierung weitergehen konnte, wie hier 1986 in Subzin-Liesow an der Strecke Rostock – Neustrelitz.

Historische Sammlung
der DB/Zimmer

- Am 1. April 1986 schneiden Otto Arndt und Eberhard Aurich, 1. Sekretär des Zentralrats der Freien Deutschen Jugend, das weiße Band für den elektrischen Betrieb auf der Strecke Schwaan – Bad Kleinen durch.

Foto: ZBDR/Hein



- Der erste elektrische Zug der Polnischen Staatsbahnen PKP kommt am 28. Mai 1988 zum Bahnhof Oderbrücke. Eine Hälfte ist in 3 kV Gleichspannung elektrifiziert, die andere in 15 kV Wechselspannung.

Foto: ZBDR/Zimmer

Es hat eigentlich seit 1939 keine bedarfsgerechte Reproduktion des Streckennetzes und der Brücken gegeben. Das kann man von der Straße mit Sicherheit genauso sagen und von den Wasserstraßen in ähnlicher Weise. Wir dürfen nicht glauben, wenn wir den Ansatz jetzt so bringen und so also in den Kampf gehen, dass wir in der Lage sind, in den nächsten drei bis vier Jahren diese Probleme zu lösen. Wir müssen weiter darauf setzen, dass wir sinnvoll uns konzentrieren – auch was das Streckennetz der Eisenbahn betrifft – wir müssen herunter von den illusionären Vorstellungen, dass es möglich sei, in fünf Jahren auf den Hauptmagistralen der Eisenbahn wieder Ordnung zu schaffen.

Das wäre sicher das Falscheste, was wir machen können, ohne Hintergrund. Wir müssen uns konzentrieren auf einige ausgewählte Bereiche und müssen etwas anbieten, wovon die Leute, die uns ja beurteilen, auch was merken. Da setze ich darauf, dass wir Schritt für Schritt – und damit haben wir ja begonnen, das ist ja nicht so, dass das nun ganz neu alles ist –, dass wir in diesem Jahr auf zwei bescheidenen Hauptstrecken bestimmte Dinge wieder in Ordnung gebracht haben. Die sich als strategischer Fehlschlag doch erwiesen haben, als wir geglaubt haben, wir können mit verlängerten Fahrzeiten nun die Probleme der Unpünktlichkeit im Eisenbahnnetz beherrschen. Das ist es doch nicht, das war eine Sache, die muss man heute ganz einfach zu den Akten legen. Die haben wir zu den Akten gelegt.

Wir werden im nächsten Jahr auf drei weiteren Strecken bescheidene Fortschritte anbieten, und zwar ganz konkret zwischen Berlin und Dresden, zwischen Berlin und Magdeburg, und wir werden zumindestens keine Verschlechterungen – also Berlin – Stralsund kommt noch ein bisschen –, und wir werden darum kämpfen, dass keine Verschlechterungen und weitere Verschlechterungen zwischen Berlin, Halle und Erfurt – was die Fahrzeiten betrifft – eintreten.

Wir werden damit trotzdem kein einheitliches Instandhaltungsregime, was auf vorbeugende Instandhaltung gerichtet ist, aufziehen können. Aber darum müssen wir kämpfen, zumindest in dem Hauptnetz der Magistralen, was man sich vielleicht hier noch mal ein bisschen ansehen muss, und dann müssen wir bewusst Lücken in Kauf nehmen im Interesse der Bereiche der Eisenbahn, wo über das Wohl und Wehe der Volkswirtschaft entschieden wird. Das sind nach meiner Rechnung knapp 2.000 Kilometer des Netzes. Und wenn wir etwas machen wollen an den Arbeits- und Lebensbedingungen, dann unterstütze ich hier die Linie, die der Minister gefahren hat. Dann müssen wir, dann können wir das nachhaltig für eine Masse der Eisenbahner nur tun, wenn wir uns durchsetzen mit der Forderung, dass Signal- und Sicherungstechnik der Eisenbahn bedarfsgerecht produziert und bereitgestellt wird. Dazu sind Grundsatzentscheidungen notwendig, die auf unseren Tischen nicht zu fällen sind. Aber kämpfen müssen wir darum. Und dazu gehört, dass das WSSB²⁵ als einziger Produzent dieser Technik²⁶ in der DDR diese Technik produziert und nicht vom Kombinat Automatisierungsanlagenbau benutzt wird als Müllkippe für alle mögliche Produktion, die

²⁵ WSSB = Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin. Der Gedanke, das WSSB zum Betrieb der Deutschen Reichsbahn zu machen, war bereits 1981 in einer Dienstberatung des Ministers, als die unzureichende Belieferung mit Sicherungstechnik beklagt wurde. [BAB DM-1 39453]

²⁶ Keddi meinte damit die Gleisbildstellwerke.

man in dem Kombinat wegen der Hauptrichtung Mikroelektronik nicht unterbringt. Das heißt, dort Kaffee- und Teeautomaten, die man auch braucht im Volke, nicht unterbringt. Und ich bin soweit, dafür wieder so weit zu gehen, dass wir sagen, das WSSB muss in die Regie der Eisenbahn und aus dem Zweig der Elektrotechnik/Elektronik rausgehen. [...]

Ich glaube, dass, wenn wir alle Kräfte zusammennehmen, auch aus dieser Situation herauskommen. Denn der Ansatz ist so schlecht nicht. Wir haben von unseren Eisenbahnern in den letzten acht Tagen im Grunde genommen – trotz Abwandern und was weiß ich – was ja aufgesattelt ist auf eine riesige Fehlmenge in der Deckung des technologischen Arbeitskräftebedarfs, mit 3.300 fehlenden Lokomotivführern, deren Leistungen in Sonderschichten erfüllt wurden. [...]

Nun kann ich mich heute auch hinstellen und sagen, da hat der Genosse Grahl schuld, der in den sechziger Jahren mal quergeschrieben hat – technologischer Bedarf und Arbeitskräfteplan – damals habe ich mich mit gefreut, weil das die Möglichkeit war, den Eisenbahnern Lohnmittel zu geben. Wir haben nämlich in den sechziger Jahren das gemacht, was heute nun als das Ei des Kolumbus des Gesundheitsministers in unausgegorener Form aufs Volk losgelassen wird. Was im Ansatz zwar richtig ist, aber erst mal mehr geschadet hat, weil das Geister gerufen hat, zu denen er dann zwei Tage später selber nicht mehr stehen konnte. Und insofern bin ich auch der Auffassung, wir müssen uns vor Schnellschüssen hüten. Wir müssen überlegen, aber wir können jetzt nicht bis in Wolkenkuckucksheim Konzeptionen machen. Das ist also meine Grundhaltung zu den Problemen.

Dankeschön. (Beifall)

Heinrich Scholz (Staatssekretär):

Liebe Genossen, ich möchte mich zu einigen Fragen positionieren, weil der Minister zum Ausdruck gebracht hat, wie die weiteren Arbeiten angegangen werden sollen. Ich denke, wir müssen uns bei allen richtigen Beschlüssen, die wir in der Vergangenheit durch die Parteitage, durch die Regierung, durch die Volkskammer oder wie auch immer zur Entwicklung unserer Verkehrspolitik bekommen haben und an deren Umsetzung wir ja zielstrebig und mit hohem Einsatz gearbeitet haben, die Frage stellen, was ist unter den neuen Aspekten, die wir mit Recht ins Feld führen, die Frage der Mitwirkung der Werktätigen, die Frage der Mitwirkung vor allen Dingen ihrer bürgerlichen Vertretungen im Sinne der Kommunen, wie wir diese Fragen neu stellen. Es gibt doch eine Grundfrage: Wir haben in allen Dokumenten klar herausgearbeitet, es gilt ein einheitliches sozialistisches Verkehrswesen. Wir haben in Umsetzung solcher strategischen Aufgabenstellungen, wie sie die Energieökonomie als Überlebensfrage für unsere Republik gestellt hat, im Sinne der Elektrifizierung, im Sinne des Abbaus des Einsatzes von flüssigen Energieträgern, weil die Gesellschaft der DDR die Mittel für den Import von Erdöl und Erdölprodukten nicht aufbringen konnte, die Frage der Strangulierung des Straßenverkehrs als den aufwendigeren Verkehr konsequent versucht durchzusetzen.

Und ich muss sagen, wir waren stolz auf viele großen Zahlen und Ergebnisse, die wir in dieser Frage auch errungen haben. Ich bin der Meinung, das ist ein unstrittiger Erfolg. Aber was ist sozusagen anstößig an diesem Erfolg, wenn wir das vor uns Liegende sehen? Es ist ganz klar, dass die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn, wie sie mit den Ressourcen gegenwärtig ist, nicht weiter ausfahrbar ist – im Sinne, das wir weiter heraufpacken. Wir müssen uns die Frage stellen, ist die Arbeitsteilung unter effektiven Gesichtspunkten, wie sie der Minister hier angeführt hat, die Frage der Energieökonomie auf der einen Seite und auf der anderen Seite die Kosten und die Reaktionsfähigkeit des Verkehrswesens weiter fortsetzbar? Diese Frage müssen wir uns ernsthaft vorlegen und wir müssen auch in diesem Zusammenhang uns klar die Frage beantworten, können wir über die zentralen Transportausschüsse, über die Transportbüros die ganze Wirtschaft weiterhin so bei diesen Erfordernissen des Reagierens, des Flexibelseins, des ökonomischen Seins weiter so ausgestalten?

Ich sehe, dass sich die Generaldirektoren und die Werkdirektoren der Industrie bei der in diesem Konzept der Wirtschaftsreform angedachten höheren Verantwortung sich von uns nicht mehr vorschreiben lassen werden, wie das eine oder andere zur Sicherung ihrer kontinuierlichen Produktion zur Erwirtschaftung eines hohen Gewinns sich vollziehen muss. [...]

Wenn wir sagen, es muss von unten nach oben der Prozess effektiver gestaltet werden, dann können wir nicht von oben nach unten mit Vorschriften reagieren. [...] Das hat nichts damit zu tun, schlechthin zu sagen, wir geben ein einheitliches sozialistisches Verkehrswesen auf, aber das bedeutet doch nicht, dass das einheitliche sozialistische Verkehrswesen mit dem Anspruch des Zentralismus überbewertet funktionieren muss. Das kann nur aufgearbeitet werden, wenn wir diese Fragen komplex angehen. Und was der Minister hier vorliegen hat, was wir als Erstes angedacht haben, läuft darauf hinaus, dass wir uns diesen Fragen stellen. Wir müssen uns stellen im Sinne unseres eigenen Verkehrswesens, wir müssen uns stellen, was ist in der Leitung des Ministeriums für die Seeverkehrswirtschaft zu machen und was nicht. Was ist im Ministerium für die Binnenschifffahrt zu machen und was nicht. Was ist für die INTERFLUG, für Deutrans im Sinne des Außenhandels, zentralisierten Außenhandelsspediteurs zu machen und was nicht. Und auch diese Genossen Generaldirektoren sind ja in den letzten Tagen, nicht, sozusagen Gewähr bei Fuß gewesen, sie haben ja an Konzeptionen gearbeitet. Und es gibt viele wirklich kluge tragfähige Gedanken, wie das ausgekleidet werden kann. Aber über eines müssen wir uns im klaren sein: Wir können diesen Prozess nicht losgelöst, sozusagen als eine dem Verkehrswesen immanente Frage ohne die anderen machen. Der Genosse Schwabe²⁷ kann sich auf den Kopf stellen, wenn die Veränderungen in der Außenwirtschaft, die Veränderungen in den Kombinatn nicht passfähig sind mit seinem Anliegen, dann wird sich das stoßen und dann wird das nicht gehen. Also wir müssen diese Fragen wirklich hier in einer breiten Palette angehen. Ansonsten geht das nicht auf. Aber wenn man etwas in der breiten Palette angehen will, dann

²⁷ unbekannt, wer gemeint war.

muss man sich dazu bekennen, wie man die Klugheit des Kollektivs dabei abfordert, wie man die Vorschläge auf den Weg bringt.

Und ich kann hier versprechen und möchte das auch ganz deutlich machen, das kann nicht eine Sache von Scholz, von Grahl, von Rentner²⁸ oder von irgend welchen anderen leitenden Genossen des Ministeriums sein. Hier müssen wir wirklich die unvoreingenommene Mitwirkung der Kollektive auf den Tisch bringen. Das muss beraten werden, und was wir zum Ministerium an Vorschlägen haben, das muss wirklich im Ministerium diskutiert, tragfähig sein und dann auch von jedem aber abstrichslos umgesetzt werden, wenn wir uns zu einer Sache bekannt haben. [...]

Also muss die Verantwortung dann aber auch unten so wahrgenommen werden, dass nicht mit jedem Weh-Wehchen, was unten besteht, der Minister konfrontiert wird, indem ein Schreiben an den Minister oder an jenen Minister gemacht wird: nun Minister nun mach mal! – ja. Also, dann bin ich der Meinung, muss man schon Klarheit schaffen, wer wo für was in der Veränderung gegenüber dem Bürger, gegenüber dem Betriebskollektiv verantwortlich ist. Deshalb gehen wir davon aus, wir müssen im Prinzip zwei große Konzeptionen haben: Wir müssen eine Konzeption haben, wie sich das Verkehrswesen als das Blutgefäß sozusagen oder die Blutgefäße der Volkswirtschaft, der Gesellschaft überhaupt in der Zukunft diesen Anforderungen stellen muss, das heißt, wie der mündige Bürger, wie die Volkswirtschaft, wie jedes Betriebskollektiv sich durch das Verkehrswesen in der Umsetzung der eigenen Anliegen unterstützt fühlt, abgesichert fühlt, das heißt, unsere Wirkung nach außen. Und wir müssen nach innen unseren Kollektiven sagen, wie wollen wir denn diesen Anspruch mit ihnen umsetzen. Welche Bedingungen gilt es dafür zu schaffen, welche Formierung der Kräfte gilt es zu schaffen.

Ich muss hier noch einmal auf die Aussagen zurückkommen, die der Genosse Minister zur Ressourcenwirtschaft gesagt hat. Es ist klar, es gibt keine Ressourcen, die wir verteilen können, ad hoc verteilen können. Aber die Entscheidung, was wir mit dem, was wir haben (Unruhe im Saal – Mahnung des 1. Sekretärs: Bitte Genossen, bitte), Genossen, wir müssen unter dem Gesichtspunkt, was wir in der Volkswirtschaft haben, dem Anspruch des Verkehrswesens geltend machen, was in der Rangfolge als 1., 2., 3. gemacht werden muss. Und dort müssen wir auch die Frage stellen, was ist bei der Eisenbahn in der Rangfolge das Wichtigste.

Können wir noch für zehn Jahre – oder wie viel auch immer – die 500 km Elektrifizierung als das Novum sehen, oder müssen wir andere Dinge in den Vordergrund rücken. Denn im Endeffekt, die volkswirtschaftlichen Ressourcen werden nicht größer, wenn nicht das Leistungswachstum größer wird.

Also ich bin der Auffassung, es gibt wirklich zu durchdenken und wir müssen uns dieser Frage ohne Vorbehalte stellen und der Disput und die unterschiedlichen Auffassungen, werden uns nicht in der Frage behindern, sondern werden uns weiterbringen, das Richtige und Beste dabei auch zu erreichen.

Danke.

²⁸ Dr. Heinz Rentner = Stellvertreter des Ministers für Seeverkehr

Rainer Obst (Stellvertreter des Ministers für den Bereich Wissenschaft und Technik und Investitionen):

Liebe Genossinnen und Genossen, es gehört sicher zur neuen Qualität, vielleicht auch unserer Arbeit, dass man hier nicht immer gleicher Auffassung sein muss, wie das die Vorredner getan haben. Ich habe sehr gern vernommen die Worte vom Genossen Staatssekretär, was die verkehrspolitische Linie betrifft, und Konzeption, die wir jetzt – so wie er sagt – ausarbeiten sollten oder neu angehen sollten. Ich muss sagen, ich bin da etwas überrascht über diese Ausarbeitung und über diese Darstellung, und ich glaube, die vielen fleißigen Arbeitsstunden, die hier verbracht worden sind, um dieses Konzept auf den Tisch zu legen, also die Leute, die diese Stunden verbracht haben, haben es auch nicht verdient, in dieser Weise hier dargestellt zu werden.

Seit Juni liegt so ein Konzept auf dem Tisch. Es hat die Grundrichtungen der jetzigen Konturen, die wir diskutieren wollen. Sie sind nicht ausgestritten, es sind Vorschläge. Und wir wollen nunmehr Ende November diese Vorschläge diskutieren. Wir hätten hier also einen großen Vorlauf erzielen können, wenn es uns gelungen wäre, das Problem so anzupacken, wie wir uns das eigentlich vorgestellt hatten.

Einen zweiten Punkt: Meines Erachtens ist hier sehr viel Richtiges gesagt worden zu der Frage Leitung im Verkehrswesen. Und da ich einem Querschnittsbereich, wie man so sagt, vorstehe, ist es sicher mehr als ratsam, auch in meinem Verantwortungsbereich nachzudenken über Strukturen und Arbeitsinhalte, und wir tun das auch. Ich möchte hier nur aufmerksam machen, dass wir als MfV uns vielleicht darauf besinnen müssen, welche Aufgaben ein Ministerium wirklich hat, nämlich wirtschaftspolitische und nicht, dass wir als Ministerium Schrauben zählen und Muttern besorgen – ich bitte das nicht abwertend zu verstehen zu dieser Arbeit, sondern dass wir echt uns mit den Problemen befassen, die in das Ministerium auch gehören. Ich glaube, das hat der Minister deutlich gemacht und diese Position würde ich hier auch voll vertreten wollen.

Es gibt aber auch eine zweite Seite, und das haben viele Kontrollen eigentlich bestätigt bzw. auch der Peter Thiemann²⁹ hatte das vorhin angesprochen, Einflussnahmen in den Zweigen und Bereichen – auch von meinem Verantwortungsbereich her, die uns eben bestätigt oder gezeigt haben, dass vieles nicht so läuft, wie wir uns das gemeinsam gerne wünschen. Ich könnte das hier an zahlreichen Beispielen darstellen, ich nenne nur das Wort »FEW Blankenburg«.³⁰ Alle, die wissen um was es geht, werden mir hier recht geben, dass es nur durch die Initiative dieses Ministeriums gelungen ist, wenigstens noch etwas auf die Beine zu stellen.

Und ich möchte eine dritte Bemerkung machen, das schließt sich an die meiner Vorredner an – Bürokratie: sofort weg. Ich bin sehr dafür, wir sollten nur aufpassen, dass wir das Kind nicht mit dem Bade ausschütten und alles wegstreichen, was wir vielleicht für eine gesunde Arbeit des Ministeriums und für den Reproduktionsprozess brauchen.

²⁹ Peter Thiemann war Leiter der Hauptverwaltung Kraftverkehr im Ministerium für Verkehrswesen.

³⁰ FEW = Forschungs- und Entwicklungswerk, ein Betrieb der Deutschen Reichsbahn, fertigte Spezialfahrzeuge, Gleisbremsen, Radareinrichtungen für den Ablaufbetrieb u. a.

Ich bin auf jeden Fall dafür, Genosse Minister, dass wir nächste Woche vielleicht sogar Entscheidungen sofort zu den Punkten treffen können, die schon genannt sind, wo wir die Berichterstattung sofort einstellen können, also ich denke an die ganze CAD/CAM-Problematik und andere – könnten wir sofort einstellen. Aber ansonsten sollten wir doch auf dem Wege verbleiben, dass wir – so, wie das festgelegt ist, Genosse Grahl diese Vorschläge unterbreitet. Danke!

Erdmann (amtierender Leiter des Parteiaktivs des Entwurfs- und Vermessungsbetriebes der Deutschen Reichsbahn [EVDR]):

*Genossen, ich habe drei kleine, kurze Fragen. Auf mich kommt morgen zu, eine wahrscheinlich sehr brisante Mitgliederversammlung des EVDR im Dienstort Berlin zu leiten. Bleibt es dabei, dass unsere Parteigrundorganisationen in den Betrieben verbleiben oder etwa nicht? (Zwischenruf Otto Arndt: Bleibt, bleibt!) Dann kann ich das morgen auch so voll vertreten. Zweite Frage: Bleibt es dabei, dass die Kampfgruppen nach wie vor unsere Errungenschaften schützen werden oder nicht? (Zwischenruf Otto Arndt: Bleibt, bleibt!)*³¹ *Danke. Und die dritte Frage, die einige Genossen bewegt, die mich am Freitag angesprochen haben: Wie schaffen wir es denn nur, dass uns der Gegner bei dieser Situation, die wir jetzt haben, nicht auskauft hier in Berlin mit seiner Währung. Ich habe die Zeitungen am Sonnabend gelesen. Am Sonnabend stand drin, dass man also für 100 Mark unserer Währung in Sparkassen in West-Berlin 9 Mark West bekommt. Umgedreht wird es ja irgendwie ähnlich sein. Das bedeutet doch, dass die sich für 20 – 30 DM einen Anorak kaufen können, also die Situation etwa wie sie vor dem 13. August war. Was unternehmen wir dagegen, was sage ich dazu morgen meinen Genossen? Antwort Otto Arndt: Also, da kann ich nicht mit ja oder nein antworten. Aber wenn es gewünscht wird, könnte ich dazu ein paar Gedanken äußern. (Beifall, Ja-Rufe!)*

Genossen, die zuletzt aufgeworfene Frage steht im engen Zusammenhang mit dem Reisegesetz, was kommen soll, und steht auch in engem Zusammenhang mit unserer Subventionspolitik. Es geht ja nicht bloß um Abkauf West, es geht ja auch um Abkauf Polen usw. Die Genossen werden das alles kennen. Wir stehen vor folgender Frage: Auf Grund unserer Subventionspolitik hat sich zwischen uns und unseren Nachbarn eine Differenz im Preisgefüge entwickelt, insbesondere was die Grundnahrungsmittel betrifft, die ja bei uns zu anderen Preisen, wenn man so will, auch in West-Berlin, spottbillig sind. Und daraus resultiert also jetzt diese Spekulation – gegenwärtig schon – und es gibt im Augenblick keine schon ausgereiften Vorschläge, wie man das überwinden kann. Möglichkeiten haben wir diskutiert, die Preise bei uns zu verändern, das heißt, die Subventionen – ich sagte 58 Milliarden Mark – abzubauen und die Diffe-

³¹ In beiden Antworten irrte der Genosse Arndt.

renz auf die Löhne zu legen und damit die Preise anzuheben und trotz höherer Preise die Lebenslage der Bevölkerung nicht zu verschlechtern. Das müsste dann differenziert geschehen, sagen wir mal, über Kindergeld für kinderreiche Familien und andere Dinge, auch die anderen müssten dann mehr Lohn bekommen, um das annähernd auszugleichen. Ich spreche jetzt von den groben Überlegungen, das müssen natürlich die Spezialisten durchrechnen.

Also Grundfrage: Subventionen runter, Preise hoch – aber in einem Ausmaß, was nicht zur Verschlechterung der sozialen Lage der Arbeiterklasse führt. Begonnen werden sollte damit mit Kinderkleidung, indem man über Erhöhung des Kindergeldes und Erhöhung der Preise für Kinderbekleidung so ein Experiment macht. Wir haben gestern entschieden, dass der neuen Regierung zu überlassen und nicht jetzt also schon Prioritäten zu schaffen, wo die neue Regierung, sagen wir mal, also dort überfordert wird. Denn Fakt ist ja, wenn ich also die Preise nehme für Kinderbekleidung bei uns und die Preise im Westen bzw. in anderen Ländern, dann kriegen die ja für 3,50 Mark zwei Hosen.

So jetzt im Zusammenhang mit West-Berlin. Es besteht echt die Gefahr – kann man nicht aus der Welt schaffen – echt die Gefahr, dass durch die Möglichkeit der Umrubelei wir neu aufbauen Grenzgänger, das heißt, dass also Leute von uns drüben arbeiten, Geld verdienen und umrubeln. Es besteht die Möglichkeit, dass durch den Abfluss von Geld nach drüben der Schwindelkurs weiter hoch geht, sagen wir mal bis 1 : 9, 1 : 10 – oder ist schon – ich habe noch nicht getauscht, ich weiß das nicht.

Genossen, gegenwärtig wird sehr angestrengt bei den zuständigen Leuten nachgedacht, was man hier tun kann. Denn diese Fragen der neuen Reisemöglichkeiten war eine Handlung, die auch auf Druck, ich muss das so sagen – auf Druck von außen entstanden ist und auch von den tschechoslowakischen Genossen, die gesagt haben, wir können das nicht mehr durchstehen. Und dass das zu solch einer Lawine geworden ist, wo wir also jeden Tag neue Grenzübergänge aufmachen, war sicher auch in dem Umfang nicht vorzusehen (allgemeine Unruhe).

Liebe Genossen, ich möchte anders formulieren, in dem Umfang ist es nicht vorausgesehen worden. So also, lange Rede – kurzer Sinn. Gegenwärtig wird verhandelt und untersucht, auch wie man die Sache mit den Reisekosten machen kann. Es gibt solche Vorstellungen, warum sollen wir also tauschen, drüben tauschen lassen, illegal, weshalb kann man nicht solche Regelungen finden, sagen wir mal, ein DDR-Bürger kann zu einem Kurs, sagen wir mal 1 : 6 für sein Geld Westmark kaufen hier bei uns und kann dann also mit dem Geld als Reisekosten dort rüber gehen. Aber dazu muss das Westgeld auch hier sein, muss es hier sein, es muss da sein, also wie gesagt, das sind eine Reihe von Fragen, für die, das muss ich hier sagen, es noch keinen, noch keinen gangbaren Lösungsvorschlag gibt, sondern die zuständigen Genossen – Staatsbank, Finanzen – gegenwärtig Tag und Nacht überlegen und Rechnungen anstellen, wie es im Rahmen der volkswirtschaftlichen Möglichkeiten zu verkraften ist.

Denn eins steht fest, der Gedanke – 15 Mark – geht nicht. Das ist der Ausgangspunkt und deshalb müssen neue Überlegungen gemacht werden. Aber die Gefahr, die

gesagt worden ist, das sich hier etwas Neues entwickelt, wenn wir keine Lösungsvorschläge finden, ist der Fall. [...]

Es gibt Überlegungen, einen Finanzierungsfonds zu bilden, in dem auch Mindestumtausch oder andere Fragen – aufnehmenden Tourismus – dort mit einfließen, um diesen Fonds zu benutzen für Reisezahlungsmittel. Was die Frage der Straßenbenutzungsgebühr betrifft, ebenfalls, die in diesen Fonds mit hereinkommen. Und das muss ein Fonds werden, der der Öffentlichkeit offen dargelegt wird, das heißt, es kann hier keine Heimlichkeiten geben, wo können welche Mittel hin, vor der Bevölkerung muss, von der Volkskammer offen dargelegt werden, wo bleibt das Geld für welchen Zweck, damit also auch die Ausschüsse der Volkskammer sich damit beschäftigen. Denn die Gefahr, die jetzt besteht, besteht darin, dass die Leute wissen wollen, wo bleibt das Geld? [...]

(Mehrere Genossen stehen am Mikrofon und sind nicht zu verstehen.)

Anschließend sprach Axel Hildebrandt, 2. Sekretär der SED-Kreisleitung ZOV, zu Fragen der Parteiarbeit. Die Parteiaktivtagung endete in einem Durcheinander organisatorischer Fragen. Am nächsten Tag, Montag, dem 13. November 1989, wird Günther Maleuda, Vorsitzender der Demokratischen Bauernpartei (DBD), Präsident der Volkskammer – Horst Sindermann (SED) war am Morgen zurückgetreten –, und in der anschließenden Aussprache beklagte auch Willi Stoph, Vorsitzender des Ministerrates bzw. Premier der scheidenden Regierung, »Eingriffe der SED auf die Arbeit der Regierung«, was letztlich zur Einschränkung der Autorität des Ministerrates geführt habe. Der Ministerrat trat geschlossen zurück, mit ihm Verkehrsminister Otto Arndt. Dr. Hans Modrow wurde bei nur einer Gegenstimme mit der Bildung der neuen Regierung beauftragt. Es war eine Übergangsregierung bis zu den ersten wirklich geheimen Wahlen am 18. März 1990.

Abkürzungen

ADN-ZB	Allgemeiner Nachrichtendienst – Zentralbild
AHB	Außenhandelsbetrieb
BAB	Bundesarchiv Berlin
BD	Bundesbahndirektion
BDM	Bund Deutscher Mädchen
BSTA	Bereich Spezielle Transport- und Bauaufgaben
BuV	Betrieb und Verkehr (oder) des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Deutschen Reichsbahn
Bww	Bahnbetriebswagenwerk
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
CIM	Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer
CIV	Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer
DBD	Demokratische Bauernpartei Deutschlands
DFO	Deutsche Fährgesellschaft Ostsee
Dg	Durchgangsgüterzug
DR	Deutsche Reichsbahn
DV	Dienstvorschrift
DVV	Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs
EVDR	Entwurfs- und Vermessungsbetrieb der Deutschen Reichsbahn
E-Wagen	Offene Güterwagen der Gattung E
HAN	Hauptauftragnehmer
HJ	Hitlerjugend
Hv, HV	Hauptverwaltung
Hv A	Hauptverwaltung Bahnanlagen
Inv DR	Abteilung Investitionen der Deutschen Reichsbahn
KOM	Kraftomnibus
KPD	Kommunistische Partei Deutschlands
KPdSU	Kommunistische Partei der Sowjetunion
Kt	Kilotonnen
La-Stelle	Langsamfahrstelle
LDPD	Liberal-Demokratische Partei Deutschlands

Lgo	Leerwagenzug mit offen Wagen
MfV	Ministerium für Verkehrswesen
MfS	Ministerium für Staatssicherheit
NDPD	Nationaldemokratische Partei Deutschlands
NSDAP	Nationalsozialistische Arbeiterpartei Deutschlands
NSW	Nichtsozialistisches Wirtschaftsgebiet
OSShD	Organisazija Sotrudnitschestwa Shelesnich Dorog (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen)
Raw	Reichsbahnausbesserungswerk
Rba	Reichsbahnamt
Rbd	Reichsbahndirektion
Rbbd	Reichsbahnbaudirektion
RIV	Regolamento Internazionale Veicoli
SBR	Schotterbettreinigungsmaschine
SBZ	Sowjetische Besatzungszone
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
Sg	Schnellgüterzug
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Stv GD (A)	Stellvertreter des Generaldirektors [der Deutschen Reichsbahn] für die Vorhaltung der Bahnanlagen
Th.	Teilheft
TVM	Tausend Valutamark
TUL	Transport, Umschlag, Lagerung
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband)
VbE	Vollbeschäftigteneinheit
VP	Volkspolizei
VEB	Volkseigener Betrieb
VPA	Verkehrspolitische Abteilung an der Botschaft der DDR
VVB	Vereinigung Volkseigener Betrieb
ZARO	Zentral ausgewähltes Reparaturprogramm Oberbau
ZBDR	Zentrale Bildstelle der Deutschen Reichsbahn
ZK	Zentralkomitee
ZOE	Zentrale Oberbaurerneuerung

Quellenverzeichnis

1. Abschnitt

BAB DM – 1 3, 3143, 9798/3, 15090, 15198, 15223, 43113

Müller-Enbergs, Wielgohs, Hoffmann: Wer war wer in der DDR? Gall, Pohl (Hersg.) Die Eisenbahn in Deutschland, München 1999; Fahrt frei, Berlin 26/1951, 34/1962, 53/1970, 15/1984; Eisenbahnpraxis, Berlin 1967 S. 147; Dresdner Bahn-Anzeiger 12/1993; 1895 – 1995. Von der Eisenbahndirektion Halle zum Transport- und Dienstleistungsunternehmen für die Zukunft Mitteldeutschlands,

2. Abschnitt

BAB DM – 1 45, 57, 292, 352, 514, 516, 530, 541, 1420, 1665, 3993, 6315, 30055, 39484

Elektrische Bahnen, München 3/2001; Modelleisenbahner, Berlin 1991; Herbert Bauer: »Hundert Jahre Schmalspurbahn nach den Kurorten Oybin und Jonsdorf«, Zittau, 1990

3. Abschnitt

BAB DM – 1 510, 2348, 2818, 2825, 3233, 6282, 10834, 18334, 19198, 19361; »Eisenbahn-Jahrbuch« Berlin 1974 S. 67 ff.; Fahrt frei, Berlin, 3/1988, 5/1988, 9/1988; Der Eisenbahningenieur, Hamburg 9/1991

4. Abschnitt

BAB DM – 1 2349, 2356, 2688, 3070, 4044, 6033, 19361, 19414, 22144
Fahrt frei, Berlin 2/1958

5. Abschnitt

Quellen: BAB DM – 1 10362, 19362, 19414, 19647; »Fahrt frei«, Berlin 17/1987 und 6/1990

6. Abschnitt

Bahrman, Links: Chronik der Wende, Berlin 1994



Bei zahlreichen Archivbesuchen hat Erich Preuß in den vergangenen Jahren umfangreiche, bislang unbekannte Unterlagen zum Thema Deutsche Reichsbahn der DDR gesammelt und ausgewertet. Die Fülle des aufgefundenen Materials machte eine Fortsetzung seines Erfolgsbuches »Reichsbahn-Report« möglich. Im zweiten Teil betrachtet der Autor eingehend die Elite der Deutschen Reichsbahn und berichtet vom Drang des DR-Personals nach Westen. Eindrücklich schildert er die Schwierigkeiten der DR während der Besatzungszeit. Eines der größten Probleme, das über Jahrzehnte akut bleiben sollte, spart der Verfasser ebenfalls nicht aus: den Zustand des Oberbaus und der Brücken. Den Abschluss bildet ein sensationeller Fund: Die letzte Rede von Otto Arndt, Minister für Verkehrswesen der DDR und DR-Generaldirektor von 1970 bis 1989, die in einem Tonbandmitschnitt erhalten blieb, der nur knapp seiner Vernichtung entging.