

Deutsche Reichsbahn

C H R O N I K

Bahnbetriebswerk Wriezen

V o r w o r t

=====

Alle meine Erfolge und Mißerfolge brachten mir Belehrung und ich machte außerdem noch eine weitere Erfahrung: man soll den Kampf erst dann aufgeben, wenn er nicht mehr lohnt.

Durch das Zusammenwirken von Hand, Sprachorgan und Gehirn nicht allein bei jedem einzelnen, sondern auch in der Gesellschaft, wurden die Menschen befähigt, immer verwickeltere Verrichtungen auszuführen, immer höhere Ziele sich zu stellen und zu erreichen,. Die Arbeit selbst wurde von Geschlecht zu Geschlecht eine andere, vollkommener, vielseitigere. Zur Jagd und Viehzucht trat der Ackerbau, zu diesem Spinnen und Weben, Verarbeitung der Metalle, Töpferei, Schifffahrt. Neben Handel und Gewerbe trat endlich Kunst und Wissenschaft, aus Stämmen wurden Nationen und Staaten. Aber wir werden bei jedem Schritt daran erinnert, daß wir keineswegs die Natur beherrschen wie ein Eroberer ein fremdes Volk beherrscht, sondern wir sind mit Fleisch und Blut und Hirn ihr angehören und mitten in ihr stehen. Unsere ganze Herrschaft über sie besteht darin, daß wir im Vorzug vor allem andere Geschöpfen ihre Gesetze erkennen, um sie richtig anwenden zu können.

Wenn ich zeitweise vom eigentlichen Thema abweiche, so deshalb, um zu zeigen, daß unser Betrieb, wie alles andere, auch des Menschen Leben eine Welle ist, die emporsteigt und zurücksinkt. Besser noch ließe sich der Weg mit einer Spirale vergleichen, vielleicht gehen wir in den Kreisen, die zwar immer wieder zum Ausgangspunkt des vorher durchlaufenen Kreises zurückführen, doch immer um einen gewissen Betrag höher liegen, als der zuletzt durchlaufene Kreis.

Am 15. Dezember 1866 wurde die Eisenbahnstrecke Eberswalde - Wriezen und zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Strecke Berlin - Jäddickendorf dem Verkehr übergeben. Um die Jahrhundertwende wurde dann auch unser Eisenbahnbetriebswerk in Betrieb genommen. Die Gebäude und Anlagen hatten damals noch nicht die Ausmaße wie heute.

Das Verwaltungsgebäude hatte unten zwei Büroräume, einen Aufenthaltsraum und Toiletten, oben befanden sich Übernachtungsräume und 1 Unterrichtsraum. Der Lokschuppen hatte nur 10 Gleise. Ein kleiner Raum im Lokschuppen diente als Reservestube für Lokpersonale. (Heute Büro für Tu-Gruppe)

Die Werkstatt und Lagerräume sind unverändert.

Die erste Drehscheibe hatte kleiner Ausmaße. Nördlich der Drehscheibe war die Bekohlungsstelle.

Das Wasser wurde dem Wasserturm zuerst aus einem Sammelbrunnen zugeführt. Der Sammelbrunnen befand sich an der Eisenbahnstrecke Wriezen - Berlin hinter der Ortschaft Vervais.

Bis zum Jahre 1922 hatte unser Bw Naßdampflokomotiven.

1919

Paul und Hugo sind gute Kameraden geworden. In der Werkstatt haben sie sich kennengelernt. Beide wohnen in derselben Straße und nicht weit voneinander.

Tag für Tag gehen sie den Weg gemeinsam zu ihrer Arbeitsstelle. Der Weg von der Hospitalstraße zum Betriebswerk ist nicht gepflastert. Er ist schlecht, zerfahren, morastig. Die Füße versinken im Dreck. Im November 1918 haben beide der Deutschen als Schlosser angefangen.

Wenn alles nach ihrem Wunsch verläuft, müssen sie noch 41 Jahre zweiweilig diesen Dreck kneten, wahrscheinlich ist er dann zu irgend "etwas" zu gebrauchen.

Um 6.00 Uhr wird es im Lokomotivschuppen lebendig, die Geräusche, der Lärm sind weit zu hören. Es wird in zwei Schichten gearbeitet. Eine Schicht arbeitet von 6.00 - 14.00 Uhr, die andere von 14.00 - 22.00 Uhr. In jeder Schicht sind 1 Vorschlosser, 10 Schlosser, 1 Werkhelfer und 1 Tischler.

Im Bw werden auch Schadwagen repariert. Die Kohlenlader arbeiten in drei Schichten zu je 3 Mann.

Die Kollegen sind alle Kriegsteilnehmer. Sie sind noch jung. Eine Weltanschauung haben sie wohl, aber man findet bei ihnen fast keine Widersprüche, keine Gegensätze. Sie sind fast ohne Leidenschaft. Fritz ist ein kleiner, stämmiger Bursche. Vier Jahre hat er auf dem Unterseeboot verbracht. Er zählte zu den besten Lokschnitzern. Menschen, die mit ihm arbeiten oder verkehren, müssen sich ein wenig den Ernst von ihren Antlitz vertreiben. Sie müssen bei seinen Scherzen lachen und finden nach seinem Beispiel ein besseres Verhältnis zur Umwelt. Er ist ein Mensch, der einen Fehler einzugestehen imstande ist und der geradeheraus fragt, wenn er etwas nicht versteht. Ein Mensch, wie wir uns einen guten Freund vorstellen. Er kritisiert scharfsinnig und macht die Fehler anderer lächerlich, vor allem Stolz und übertriebene Wichtigkeit.

"Lieber Gustav", fragte er einmal, "höre mich also an, wenn es dir gefällt!" Gustav: "Sehr gerne, ich zweifle nicht, daß du etwas Interessantes zu sagen haben wirst." Fritz grüßte: "Das überlasse ich deinem Urteil, aber du mußt mir nicht zürnen, wenn ich mich wie ein gemeiner Kerl benehme. Von meiner Überzeugung ausgehend, sind Vorschlaghammer und Brecheisen die geeignetsten Werkzeuge für Dich." Gustav hörte plötzlich schwer. "Ich schreibe dir das langsam auf, weil du noch nicht schnell lesen kannst." setzte Fritz hinzu.

1920

Eisenbahner aus den abgetretenen Ostgebieten finden hier eine zweite Heimat.

Unser Bw zählt insgesamt 148 Beamte und Arbeiter.

1921

Der Werkmeister Holthaus, der mehrere Jahre die Dienststelle leitete, wird nach einem anderen Bw versetzt. Werkmeister Hoffmann übernimmt die Leitung unseres Bw.

Bedingt durch die Wohnungsnot bezieht er mit seiner Familie einige Zimmer im oberen Verwaltungsgebäude.

1. Februar 1922

Der linke Flügel im Vorstand der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter setzte ein Ultimatum an die Regierung durch, in dem die Sicherung des Achtstundentages gegen die unermessliche Ausdehnung der Dienstschrift und die automatische Anpassung der Bezüge an die sinkende Kaufkraft des Geldes gefordert wurden. Reichsverkehrsminister Groener, dem das Vorhaben der Beamten schon zuvor bekannt war, hatte am 25.1.1922 einen Ministererlaß herausgegeben, der einen Beamtenstreik grundsätzlich als widerrechtliche Dienstverweigerung verbot und Strafen androhte.

Am 1. Februar, als das Ultimatum ablief, beschloß der Vorstand der RG dennoch den Streik ab 24.00 Uhr, die Streikbewegung war außergewöhnlich hoch.

Über die Eisenbahnbeamten hinaus wurden auch Eisenbahnarbeiter des DEV erfaßt. Am aktivsten zeigte sich das Lokpersonal. Der Kampf endete am 8. Februar mit einer glatten Niederlage der Streikenden.

Herbst 1923

Inflation! Der Ruhrkrieg, der zehn Monate dauerte, war für die deutsche Bourgeoisie verloren. Die Markwährung steigt beim Regierungsantritt des Reichskanzlers Cuno von 8 000 auf eine Billion.

Die Arbeiter können trotz der Milliarden wenig kaufen. Auch die Treuesten des Staates, die Beamten, rebellieren. Das Hungergespenst versetzt die Menschen in Unruhe.

1924

Das Ende der Inflation hatten die Eisenbahner mit großer Erleichterung begrüßt. Sie glaubten, daß jetzt endlich die Aussicht auf ein besseres Leben bestand. Im Sommer 1924 sollte die ersten Aufbesserungen der Löhne und Gehälter beginnen.

Die neugebildete Reichsbahngesellschaft hält andere Dinge für wichtiger, als sich um die Lebenshaltung ihres Personals zu kümmern. Darüber hinaus war die Gesellschaft der Meinung, daß ein privatkapitalistisches Unternehmen viel weniger Rücksichten auf die öffentliche Meinung zu nehmen brauche als ein Reichsbe-

trieb, die dem Reichstag gegenüber rechenschaftspflichtig war. Sie benutzte den in Kraft getretenen Dawes-Plan um eine Lohnaufbesserung abzulehnen.

Ein Gespenst löst das andere ab, wie die Nacht den Tag ablöst. Statt der Lohnaufbesserung Einschränkung der Löhne, Gehälter und Pensionszahlungen. Ein großer Teil der Beamten wird auf Wartegeld gesetzt, andere zurückgestuft. Lohnempfänger werden entlassen. Die ehemaligen radikalen Betriebsräte werden zuerst, also "bevorzugt" entlassen.

Der Hauptvorstand des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands beschränkte sich jedoch in halbjährlichen Tarifvertragsverhandlungen mit der Hauptverwaltung auf eine pfennigweise Heraufsetzung des Stundenlohnes.

Fast alle Kollegen unseres Betriebes besitzen noch keine wissenschaftliche Weltanschauung.

Ihre weltanschaulichen Auffassungen sind überwiegend auf den täglichen Erfahrungen abgeleitet und durch Erziehung in Schule und Elternhaus geformt.

Hieraus gehen einige richtige aber auch falsche Auffassungen und Denkweisen hervor. So haben zum Beispiel viele Kollegen aus bitteren Erfahrungen der Vergangenheit die Meinung gewonnen, daß sie doch nichts zu sagen haben, "die da oben" entscheiden alles.

Die Kollegen haßten die Überheblichkeit gewisser Menschen und deren eingebilddete Vollkommenheit, die glaubt, wie der Allmächtige über alles richten zu können. Das hassen die Kollegen, Doch Kampfmittel dagegen kennen sie nicht.

1925

Werkmeister Hoffmann wird seines Amtes enthoben und in den Ruhestand versetzt. Hoffmann traf sich oft mit einigen Lohnempfängern der Dienststelle in einer Gaststätte. Sie alle hatten immer großen Durst und tranken bis in den frühen Morgen. Sie vergaßen dabei ihre Sorgen, die Familie, aber auch die Arbeit. "Der denkende Mensch trinkt, er säuft nicht, der Säufer säuft, er denkt nicht".

Warum hat der Wirt diesen Spruch hier gerade in der Gaststube angebracht? Nun, viele Dinge des Lebens sind zur Freude des Menschen da, wie die Liebe, der Wein, der Tabak und vieles andere. Der Mensch soll und darf mit philosophischer Überlegung und in fröhlicher Stimmung alles genießen, aber sich dessen bewußt sein, daß das Schöne, Angenehme im Leben schön angenehm bleiben kann, wenn man es fürsorglich behandelt.

Wer die Mäßigkeit im Lebensgenuß nicht einhält, mit dem Weggenossen "Unmäßigkeit" sich befreundet, befindet sich bald da, wo er dieser Macht den Gehorsam nicht verweigern kann. Was Freude, Erhebung und Vergnügen sein sollte, wird lebenszerstörendes Gift.

Oberinspektor Seibt leitet einige Monate die Dienststelle. Für uns ist im Bw nur ein Leiter im Range eines Inspektors zulässig.

Im Jahre 1926

übernimmt dann der Inspektor Bliesath die Dienststelle. Doch wo Hoffmann abbaute, baute er auf. Bei der undisziplinierten Belegschaft gelingt es ihm bis zu einem gewissen Grad, die Disziplin wieder herzustellen. Er verlangt von jedem Kollegen, die Arbeit quantitativ zu steigern, gleichzeitig qualitativ zu verbessern. Aber er verlangt nicht nur, er bemüht sich auch zu helfen, nämlich dort, wo ein Kollege in eine Notlage geraten ist. Seine Hilfsbereitschaft wird von allen Kollegen gewürdigt. Seine angeborenen Eigenschaften wurden zum Schmied seines Schicksals. Als Ingenieur besitzt er gute Fachkenntnisse, als Dienststellenleiter verfügt er über ein angeborenes Talent, Menschen zu verstehen und zu führen. Er sagte einmal: "Eine Führung besteht nicht im Befehlen und im Bestrafen, es ist die schwere Kunst, die allgemeinen Angelegenheiten gut zu besorgen. Ohne angeborenes Talent und lange Praxis wird es niemand dahin bringen. Mit den übrigen Tätigkeiten des Lebens verglichen, ist diese vielleicht die schwerste!"

In den Jahren seines Hierseins wurde viel geändert, aber auch neu gebaut.

Aus einem Vorratsraum läßt er einen Wasch- und Ankleideraum für Schlosser erstehen. Dem Unfallteufel geht er besonders zu Leibe. Auf Gleis 8 wird von den Betriebsschlossern das Stahlgerüst zum Aufhängen eines Flaschenzuges hergerichtet. Das Aufhängen des

Flaschenzuges an einem Balken des Dachstuhls war lange eine Unfallquelle. Der Lokschuppen, gleichzeitig der Anhsenkanal, wird um ein Gleis erweitert. Die alte Drehscheibe wird durch eine neue 21 m Drehscheibe ersetzt.

Seiner Initiative ist es zu verdanken, daß unser Bw einen Werkführer bekommt. Der Werkführer ist ein kleiner Mann mit wenig Fachkenntnissen, wie Gustav, der Vorschlosser. Er heißt Sommer. "Warum er wohl gerade Sommer heißt, Patachon paßte doch viel besser zu ihm," meinte Fritz.

Franz, der nicht viel Worte machte, entgegnete: "Du kennst doch Bach? Er hatte elf Söhne, die alle Bach hießen."

Es ist schwer für den Menschen, "Gut zu sein!" Ein immerwährendes Sichselbstbekämpfen, ein nicht nachlassendes Ansicharbeiten ist dazu erforderlich. "Der Werkführer Sommer hat diesen Kampf noch nicht aufgenommen," sagte Fritz. 18 Monate später hat sich Sommer aus unbegreiflichen Gründen der unsichtbaren Armen angeschlossen, die das Gewähl des Lebenskampfes in die Ecke stellte.

1927

Dem Bw Wriezen werden sieben neue Einheitspersonenzuglokomotiven für Nebenbahnstrecken zugewiesen. (BR 24 2401 - 2407)

April 1920 wurden alle ehemaligen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn zusammengefaßt. Bei der Zusammenlegung der Länderbahnen gab es etwa 200 verschiedene Dampflok-gattungen. Daß die Deutsche Reichsbahn als solche wirtschaftlichkeitshalber die künftige Beschaffung nur weniger, völlig neuer Bauformen und nach einem einheitlichen Typenprogramm sich umsehen mußte, war klar. Nach langen Beratungen, an denen Fachleute aller bisherigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen teilnahmen, stand dieser Punkt an erster Stelle. Möglichst viele Bauteile einer Grund - Lokomotivbauart sollten dabei für Lokomotiven unterschiedlicher Verwendungszwecke gleich und austauschbar sein.

Als erste Lokomotiven dieses Programms erschienen 1925 die Schnellzuglokomotiven in Zwillingsanordnung (BR 01) und die Vierzylinder-Verbundanordnung (BR 02).

Neben den Einheitslokomotiven der 20 t Reihe war zunächst eine weitere Reihe mit einer zulässigen Achslast von 15 Mp vorgesehen.

Diese Lokomotiven waren für Nebenstrecken vorgesehen. Zur Ausführung kamen eine IC - H 2 - Personenzuglok (BR 24) eine ICI h 2 - Personenzug-Tenderlok (BR 64) beide mit gleichem Kessel und Triebwerk.

Die Baugrundsätze der Einheitslokomotiven gegenüber der bisherigen haben sich geändert.

1. Reichlich bemessene Kessel mit frei über den Achsen entwickelten Hinterkesseln, reichliche Rostflächen, gerade Seitenwände des Stehkessels und große Überhitzer mit Heizflächen von rund 35 - 40 % der Verdampfungsheizfläche. Verhältnis von Heizfläche zur Rostfläche etwa 50, Kesseldruck 16 kp/cm².
2. Robustes Triebwerk
3. Einheitliche Anwendung des in senkrechter und wagerechter Richtung sehr gut versteiften Barrenrahmens
4. Anordnung der Bremsklötze auf Achsmitte, volle Sandung aller gekuppelten Achsen
5. Geräumige Führerhäuser
6. Sehr gute Zugänglichkeit zu allen der Wartung bedürftigen Bauteilen
7. Anwendung des Achstauschbaus von Lok zu Lok und teilweise innerhalb der verschiedenen Gattungen.

1928

Die Werkstattbekommt wieder einen Werkführer. Er heißt Weckwerth. Bevor er seine Arbeit aufnimmt, verspricht er eine gute Zusammenarbeit mit der Belegschaft.

1931

Am 1. April werden die Löhne der Eisenbahnarbeiter um 6 % gesenkt. Allein mit dem Abbau der Löhne war es noch nicht abgetan, gleichzeitig soll die Arbeitsintensität enorm gesteigert werden. Die Verwaltung verstärkt das Antreibersystem durch die berüchtigten Gedingestückzeitverkürzungen. Ein aus Stettin kommender Arbeitsaufnehmer macht die Bekanntschaft mit den Lokschlossern. Er nimmt die einzelnen Arbeitsgänge in seine dafür vorgesehene Liste auf. Dieses dauert einige Tage, dann macht er sich unsichtbar, daß heißt, er ist vor den Augen der Schlosser verschwunden. Aber nach ungefähr 6 Wochen erscheint derselbe Herr wieder im Bw Wriezen. Er hat keine höhere Schulbildung, er ist weder wissend, weise,

noch human. Immer wieder versucht er, die schon einmal aufgenommenen Zeiten zu kürzen.

"In jeder Leistung liegt die Aufgabe, immer noch mehr zu leisten", sagte Sokrates vor ungefähr 2 1/2 Jahrtausenden. Der Arbeitsaufnehmer aber ist kein Sokrates. Als man Sokrates den Giftbecher reichte, trank er ihn aus, obwohl er fliehen konnte. Als man aber den Knüppel gegen den Arbeitsaufnehmer erhob, floh er.

1932

Das Eisenbahnwesen als ein wichtiger Teil der imperialistischen Wirtschaft, wurde wie alle ihre Zweige ebenfalls von der Wirtschaftskrise erfaßt. Die ersten Auswirkungen zeigten sich besonders in der Verringerung des Transportaufkommens. Von 1929 bis 1932 sank der Transportanfall fast um die Hälfte.

Der vorhandene Fahrzeugpark wurde zum großen Teil nicht mehr ausgenutzt. Am Ende des Jahres 1931 waren etwa 3.300 Lokomotiven und 221.000 Güterwagen als überzählig abgestellt. Für die Betriebsentwicklung wurden in den Jahren 1931 und 1932 überhaupt keine Mittel zur Verfügung gestellt.

1933

Die Reichsbahngesellschaft begann schon im Frühjahr alle Arbeiter zu entlassen, die im Verdacht staatsfeindlicher Einstellung standen. Es gab in diesem Fall kein Einspruchsrecht. In unserem Bw sind mehrere aktive Nazis. Jedoch die Mehrzahl der Belegschaft steht der Partei fern. Viele Kollegen werden von den Nazis verleumdet. Bliesath wollte sich nicht klar darüber werden, wie gefährlich es für ihn war, sich zum Anwalt der Denunzierten zu erheben. Er empfand nur: "Ein Mensch ist in Not, du mußt helfen." Daß sich im Zimmer nebenan ein Parteifunktionär gerade aufhielt, war ausgesuchtes Pech. Der Funktionär, der sich naschickte den Raum zu verlassen, blieb an der Tür stehen, dann drehte er sich um und öffnete die Tür zum anderen Zimmer, in dem Bliesath sich laut mit einem denunzierten Kollegen Unterhielt. "Sagen Sie, Herr Inspektor", fragte kalt der Funktionär und fixierte Bliesath ironisch, "was geht Sie die Angelegenheit überhaupt an?" Bliesath sagte nichts. Bald danach bat er um seine Versetzung. Er bekam sie. Einige Jahre später verstarb er noch jung in Belgrad.

April 1933

Inspektor Hoppe übernimmt die Leitung unseres Bw. Er ist Mitglied der NSDAP. Offensichtlich ist er Parteimitglied geworden, um Karriere zu machen. Seine Hauptaufgabe sieht er darin, die Bediensteten von der Richtigkeit seiner Weltanschauung zu überzeugen. Am 1. Mai 1933 hält er eine politische Rede. Trotz seiner gleichzeitig an den Tag gelegten Religiosität hat er kein Mitgefühl für Bedienstete, die irgendwie in Not geraten sind. Auf Grund seiner Leistung bekommt er im Frühjahr seine Ernennung zum Oberinspektor. Bald darauf übernimmt er irgendwo einen anderen Posten.

Januar 1934

Wieder einen anderen Vorsteher. So viel Überzeugungstalent wie sein Vorgänger bringt er nicht mit. Aber er verlangt von den Bediensteten einen zackigen Gruß. In seiner Amtszeit geht es in unserem Betrieb ein gewaltiges Stück vorwärts.

Paul sagt: Ich bin stolz auf meine Hypothese, die ich damals aufstellte. Sie war richtig. Als die Arbeitslosenziffer enorm anstieg war mir klar, daß dieser Zustand kein Dauerzustand sein kann. Hugo nickt Paul zu und sagte: Man hatte Jahre darauf gewartet und es war nichts geschehen. Manche Kranke warten jahrelang auf ihre Erlösung meine Paul, man glaubt schon gar nicht mehr, daß es wirklich so schlimm um sie steht und dann ganz unverhofft.

Ohne Hoffnungen, ohne Glauben an eine bessere Zeit, "an eine greifbar nahe", kann niemand leben. Mag man noch so oft enttäuscht werden, einige treffen dennoch zu. Was hätten sie noch für einen Sinn, wenn ihre Erfüllung nichts wäre als wieder ein Schritt dem Elend näher.

1934

Erweiterungen und Verbesserungen im Bw, die schon vor Jahren geplant waren, werden durchgeführt.

Das Verwaltungsgebäude wird vergrößert, es werden darin außer Büroräume auch Aufenthalts-, Ankleide-, Wasch- und Baderäume geschaffen. Endlich erinnert man sich, daß es im Privatleben so etwas schon lange gibt. Alle Räume werden von einer Zentralstelle geheizt. (Warmwasserheizung) Der Lokschuppen wird um zwei weitere Gleise verlängert.

Die Werkstatt wird mit den modernsten Werkzeugmaschinen und den neuesten Werkzeugen ausgerüstet.

Auch finden im Betrieb laufend Neueinstellungen statt. Hauptsächlich wird an Nachwuchskräfte gedacht. Unsere Wirtschaft entwickelt sich sprunghaft. So wächst auch gleichzeitig der Reise- und Güterzugverkehr. Die Lokführer, die als Lokheizer eingesetzt waren, werden wieder auf der rechten Seite als Führer gebraucht. Die Lokführer-Anwärter, die die Stellen einst für die Lokführer frei machten, dürfen wieder ihren Dienst auf der Lokomotive verrichten. Jeder ist erfreut, daß es wieder aufwärts geht. Es war immer ein sonderbares Gefühl, wenn man jeden Tag mit einer Entlassung rechnen mußte.

Auch Hugo zählt zu diesen Lokführer-Anwärtern. Der erste Tag wieder als Heizer auf der Lok war für ihn eine bedeutsames Erlebnis. Eine geliehene Lok soll nach Bw Blo im Vorspann Pz 692 überführt werden. Um 14.00 Uhr verließen sie das Bw. Der Fahrtverlauf bis Berlin - Lichtenberg und von dort zum Betriebswerk war zufriedenstellend. Der Lokführer Wellnitz meldet sich zwecks Übergabe der geliehenen Lok in der Lokleitung. Es ist 18.30 Uhr geworden. Wellnitz fährt zu seinen Verwandten irgendwo in Berlin, Hugo als Fahrgast nach Wriezen. In einem Abteil hat Hugo einem älteren Herrn gegenüber Platz genommen. Kurz vor der Abfahrt des Zuges steigt noch ein Fahrgast in das Abteil. Er verstaut seinen Koffer und setzt sich ebenfalls in eine Ecke. Plötzlich, als sich der Zug ein weiteres Stück vom Bahnhof entfernt hatte, springt der zuletzt hinzugestiegene Fahrgast auf und schließt mit scharfem Ruck den kleinen Fensterspalt. Der ältere Herr: "Warum schließen Sie das Fenster?" "Weil es zieht," entgegnete der andere. "Aber selbst wenn Sie gegen leichten Zug empfindlich sind, mit welchem Recht schließen Sie das Fenster, das wir beide auf Vereinbarung geöffnet ließen?" "Erlauben Sie", erwiderte jener, "ich habe dasselbe Recht wie Sie und darf es schließen!" "Zweifellos haben sie dasselbe Recht wie jeder von uns, aber das ist gar nicht der Punkt, der hier in Frage kommt. Die allereinfachste Höflichkeit muß es Ihnen zum Gebot machen, erst einmal Ihre Mitreisenden um die Erlaubnis zu bitten, das Fenster zu schließen. Es kommt mir gar nicht auf das Recht, sondern auf die Höflichkeit an." sagte der ältere Herr. Der Herr, der Hugo gegenüber sitzt, sucht durch die Fensterscheiben die Sternbilder des Polarhimmels ab. "Wie schön ist das alles," sagt er zu Hugo. "Schauen Sie her, lassen Sie uns diesen Anblick genießen, alles alles Große

macht uns bescheiden. Der Himmel sieht aus wie eine Kuppel aus schwarzem Glas, die Sterne leuchten blauweiß." Hugo nickte und dann sagte er: "Was wir heute sehen ist fernste Vergangenheit. Heute erst laufen die Lichtstrahlen bei uns ein, die vor Jahren, Jahrzehnten, Jahrhunderten und Jahrtausenden von unendlich fernen Gestirnen ausgingen. Wir sehen heute den Polarstern so, wie er vor dreitausend Jahren aussah. Die Explosion einer Sonne im Andromedanebel, die nach dem ersten Weltkrieg beobachtet wurde, trug sich in Wahrheit vor über achthunderttausend Jahren zu." "Gestatten Sie eine Frage," unterbrach der Herr, "In welcher Richtung fahren wir?" Hugo entgegnete: "In Wirklichkeit kann man das gar nicht sagen, wir fahren wohl nach Norden, solange wir unsere Bewegung auf die Lage der beiden Städte zueinander beziehen. Unser Zug legt bei 50 km Stundengeschwindigkeit rund 14 m in der Sekunde zurück. Jetzt dreht sich aber die Erde von West nach Ost um ihre Achse. Infolge der Erdumdrehung werden Berlin - Wriezen und unser Zug nach Osten gezerzt und in jeder Sekunde um 280 m. Vom Mond aus gesehen würde unser Zug in 24 Stunden einen Kreis um die Erde beschreiben."

Wir wissen aber, daß die Erde im Laufe eines Jahres auf ihrer Bahn um die Sonne dahin wandert. Unser Zug ist an diese Bewegung gebunden, so durchfliegt er an einem Tage 2 1/2 Millionen Kilometer. Seine Fahrtrichtung Berlin - Wriezen wird bedeutungslos. Wenn ein Beobachter fern im Weltall unseren Zug als einen leuchtenden Punkt sehen würde, während die Erde an sich dunkel bliebe, so könnte man diesen Punkt mit großer Geschwindigkeit durch die Himmelsräume fliegen sehen. Ganz gleichgültig ob er von Berlin nach Wriezen oder in entgegengesetzter Richtung fährt. Die Bewegung unseres Zuges wird noch komplizierter, wenn man bedenkt, daß auch die Sonne nicht stillsteht. Sie rast mit 20 km Geschwindigkeit in der Sekunde auf das Sternbild Herkules zu. Bis zu diesem Punkt ist die Sache noch einigermaßen übersichtlich. Aber dann - es geht noch weiter - mitten drin ist unser Zug. Dann sagte der ältere Herr: "Wie diese große Welt, so sehe ich meine kleine. Die Materie in unvorstellbar kleine Teile zerteilt, so weit zerteilt, daß eine weitere Teilung nicht mehr denkbar ist. Demakrit sprach von einem solchen Atom schon 400 Jahre vor unserer Heitrechnung. Heute wissen wir aber, daß selbst das Atom teilbar ist. Den Standort Millionen Lichtjahre entfernter Fixsterne berechnen, das Gewizht der

Elektronen bestimmen und vieles andere, das können Menschenhirne. An den einfachsten und lächerlichsten Problemen aber scheitern sie vielleicht" - Die Bremsen kreischten, der Zug hält. Der Zugschaffner ruft: "Wriezen, elf Minuten Aufenthalt" Der Herr und Hugo steigen aus.

Am nächsten Tag sehen sie sich im Betriebswerk. Hugo wird verlegen. Ist er etwa der neue Oberbaurat Wischmann, fragt er sich? Aber bald haben beide erfahren, mit wem man es gestern Abend im Zuge zu tun hatte. Ja, es war Oberbaurat Wischmann.

Man trifft im Beruf, im Leben überhaupt, mit ganz verschiedenen Menschen zusammen. Wir können sie uns nicht auswählen. Gutmütige, ehrliche und gescheite, träge, krakelende und stumpfsinnige Menschen. Die Trägen, die nur wenig Werte schaffen, sind Parasiten am Baum der Gesellschaft.

Stumpfe Menschen sind seelenlos. Diese Menschen sind wie abgestandener Wein, wie schales Bier. Sie erregt nichts, sie haben nie eine Meinung.

Krakeler sind weiter nichts wie aufgeblasene Polterer. Für Würde haben diese Menschen kein Wort, aber sie haben einen Sinn für das anders geartete, einen blinden Sinn, einen Riecher. Spricht etwas Geist aus dem Gesicht eines anderen Menschen, diese Gesellen wittern ihn, weil sie ihn nicht mögen. Sie mögen ihn nicht, weil sie ihn nicht haben.

Elende werden immer zänkisch. Mit Neid und Mißgunst machen sie sich noch erbärmlicher als sie schon sind.

Es scheint, als tünde die Zeit seit Jahrhunderten still. Muß nicht Aristoteles fliehen, weil eine Menge ähnlicher Krakeler in Athen ihn beschuldigt, die Götter zu lästern?

Plato sagte: "Wie glücklich könnte die Welt sein, wenn die Lehren des Sokrates von ihr richtig verstanden wären." Sokrates konnte fliehen, er floh nicht, er trank den Giftbecher, den man ihm zudiktierte.

Ist nicht Zeno, der durch die Schärfe seines Denkens berechnet war, auf der Folterbank gestorben? Am 17. Februar 1600 wird Giordano Bruno auf dem Scheiterhaufen verbrannt. Sein Tod hat dem Ansehen

der Kirche viel geschadet.

Aber wieviel wurden im "tausendjährigen Reich" ermordet? Gut, daß es nur 12 Jahre bestand.

Mai 1939

Die Zeitungen bringen Artikel über Zwischenfälle im polnischen Korridor. Sollte das der Anlaß für einen etwaigen Krieg sein, fragten sich die Menschen beunruhigt?

Vielleicht geht man doch noch an ihm vorbei, wie so oft. Von einem Gelehrten wird erzählt, daß er in so viele Ideale stecken sollte, wie ein Hund voller Flöhe. Er ist in einer der belesensten Menschen, in allen Wissenschaften bewandert. Auf mehreren Universitäten des In- und Auslandes hat er studiert, aber durch irgend welche Umstände hatte sein Leben einen Knacks bekommen. Er bewohnt ein Zimmer bei einer älteren Dame, die jeden Besucher, ob er es hören will oder nicht, erzählt, sie habe einst "bessere Tage" gesehen. Im Verlauf eines Gespräches mit einem Freunde, das auf einen eventuellen Krieg gerichtet war, sagte der Gelehrte nach einer Weile des Nachdenkens: "Hat je die Waffe, das eiserne Ding, die Menschen mehr beherrscht als in unserem Zeitalter? Wollen Sie, mein Freund, sich einreden, daß die innere Kultur und die Herzensbildung der Menschen in den letzten Jahrhunderten gestiegen ist? Wer lacht nicht, wenn von geistigen Waffen die Rede ist,? Der Eisernen regiert die Welt, noch nie hat er bei politischen und weltanschaulichen, selbst bei religiösen Auseinandersetzungen eine so große Rolle gespielt. Selten gelingt es, auf der Grundlage geistiger Bemühungen, Licht in ein anderes Hirn zu bringen."

"Die Entwicklung der Menschheit," sagte der Freund, der auf einem Stapel alter Zeitschriften hockte, "ist eine tragische Angelegenheit. Die rohe Gewalt ist uraltes Erbgut des Menschen und stammt aus den Tagen, da der Urmensch noch nicht einen Hauch von dem verspürte, was wir Menschen von heute Sittlichkeit, Ethik und Kultur meinen. Gegen wilde Tiere, auch gegen seinesgleichen, kämpfte er mit dem Steinbeil und schlug zu, aus Furcht und Mißtrauen vor den anderen, ehe er die guten oder bösen Absichten erkennen konnte. Von dieser uralten Zeit, von diesem Menschen haftet noch viel in uns."

Welch eine Tragik im Grunde, daß der Mensch auf seinem mühsamen, langen Höhenweg zur Kultur zuweilen den Blutstrom ausgestorbener Vorfahren in sich brausen fühlt und zum Sklaven der Gewalt wird."

Der Gelehrte grinste: "Nicht das ist tragisch zu nehmen, daß Wölfe unter uns sind. Was mich erschüttert, das ist die Machtlosigkeit der geistigen Menschen, derer, die berufen sind, die Menschheit zu führen gegen organisierte Gewalt rings um uns her. Noch furchtbarer ist es vielleicht zu erkennen, daß Menschen, die alle Bildungswege unserer Zeit gegangen sind und sich verächtlich von jedem Neger abwenden, in unseren Tagen an allen Straßenecken Gewalt predigen, Führer der Gewalttätigen sind, mit wütendem Haß verfolgen, wer es wagt, für den Frieden, für Versöhnlichkeit unter politischen und weltanschaulichen Gegnern und unter den Völkern einzutreten. Eure Universitäten und Kunststätten, Bibliotheken und Tempel könnt ihr schleifen, wenn das der Erfolg eurer Bildung und eurer Heilslehren ist."

Zivilisation, Kultur! Gewöhnlich werden beide Begriffe durcheinander gebracht oder aber auch vollständig voneinander getrennt. Zivilisation kann - mag man hin und herdenken wie man will - nie anders aufgefaßt werden als die Umgestaltung der Welt zum Nutzen des Menschen. Er zivilisiert sie und sich, das heißt, er macht sie und sich für seine Zwecke brauchbar, um vielleicht sein Leben angenehmer zu gestalten. Sicherung, Reichtum, Luxus und Bequemlichkeit sind die eigentlichen Ziele der Zivilisation. Ihre Mittel sind die Technik, der Handel und Erfahrungswissen.

Kultur dagegen ist etwas ganz anderes als das Ideal der reichen Emporkömmlinge, die sich nur zu gern mit bloßer Zivilisation bescheiden und sie mit Kultur verwechseln.

Die Kultur ist der Verzicht auf gewisse Nutzen, eine Selbstbeschränkung zugunsten der Herstellung eines höheren Menschentums, nämlich zur Erreichung von Lebensharmonie.

Der Reichgewordene, der rücksichtslos seine Geldmacht zur Unterdrückung der anderen verwendet, der gegen sie sozialen Gesetze verstößt, der Fürst, der da sagte: "Der Staat bin ich" und sein Volk auspreßte für seinen Luxus, das sind Menschen ohne Kultur. Gottfried August Bürger hat ein gutes Mittel gegen den Hochmut der Emporkömmlinge gefunden.

Viel Klagen hör ich oft erheben,
Vom Hochmut, den der größte übt.
Der Großen Hochmut wird sich geben,
Wenn unsere Kriecherei sich gibt.

September 1939 Krieg!

Die Leiden und Strapazen des vergangenen Krieges sind noch in Erinnerung. 21 Jahre sind seit dem Kriegsende vergangen. Alle Kollegen in unserem Betriebswerk hassen den Krieg. Sie haben Frauen und Kinder.

November 1940

Güterzug fährt mit Personenzug zusammen.

Hören wir mal, was Willi Graf als Augenzeuge und Teilnehmer über den Unfall berichtet. Ehe wir ihm aber das Wort erteilen, wollen wir uns die Lage vergegenwärtigen.

Der planmäßige Durchgangsgüterzug 10023 läuft mit größerer Verspätung in Wriezen ein. Der Zug hat zwei Minuten Aufenthalt. Das Lokpersonal löst sich hier ab wie immer. Der Lokführer Franz Pautsch und der Lokheizer Willi Graf übernehmen den Zug. Zwei Minuten sind um. In Wriezen müssen Kreuzungen mit Zügen aus Richtung Frankfurt abgewartet werden. Durch zusätzliche Verspätung sind es in Frankfurt vier Stunden insgesamt geworden. Das Lokpersonal mit der Lok 57 2450 können in Frankfurt Vbf auf Grund ihrer verspäteten Ankunft den planmäßigen Gegenzug 8271 nicht pünktlich bespannen. Der Nahgüterzug 8271 wird pünktlichkeitshalber von Frankfurt Vbf gefahren. Das Wriezener Lokpersonal übernimmt einen Bedarfszug nach Wriezen.

Lassen wir den Kollegen Graf selbst erzählen:

Die Dunkelheit verliert sich, doch der Nebel ist dichter als vorhin. Die Stellung des Einfahrtsignals von Schönfließ haben wir uns noch zugerufen. Bald schossen kleine Lichtpunkte in einiger Entfernung an uns vorbei. Ich wartete auf den Zuruf des Ausfahrtsignals von Schönfließ. Als ich zur Führerseite hinübersprang, befanden wir uns schon bereits hinter der Schranke des Überwegs. Vom Ausfahrtsignal war nichts mehr zu erkennen. Lokführer Pautsch quälte plötzlich die Ungewissheit. Er lehnte sich weit aus dem Fenster und suchte, was hinter uns lag.

Dann suchten verwirrt seine Augen im Führerhaus umher, und wieder lehnte er sich weit hinaus und schaute rückwärts. Ich konnte mir nicht vorstellen, daß er die Stellung des Ausfahrtsignals übersehen hatte, da er ein höchst zuverlässiger und gewissenhafter Führer ist. Pautsch wurde nervös. Die Zugspitze erreichte die Haltestelle Carzig. Ein Haltesignal wurde nicht gegeben. Pautsch holte sein Taschentuch hervor und wischte die klebrigen Schweißtropfen von seiner Stirn, die zu rinnen begannen. Er atmete leichter. Da plötzlich schossen aus dem Nebel zwei weiße Lichtpunkte hervor. Vielleicht noch 100 m entfernt. Pautsch und ich müssen sie zu gleicher Zeit wahrgenommen haben. Ruckartig schloß Pautsch den Regler mit der linken Hand, gleichzeitig riß er mit der rechten den Bremshebel in die Schnellbremsstellung. Ich wollte abspringen, aber die Geschwindigkeit schien mir zu hoch. Meine Frau, meine Kinder! Noch hatte ich das Bewußtsein. Ich biß die Zähne zusammen, schloß für Sekunden krampfhaft die Augen und preßte meinen Körper schnell an den Kessel. Und nun geschah das Furchtbarste. Die Kohle vom Tender begrub mich fast. Ich atmete schwer. Aber ich konnte noch atmen. Ich spürte einen brennenden Schmerz am rechten Bein. Ich konnte mich nicht befreien. Meine Haare waren vom Schweiß durchnäßt. Der Kohlenstaub und der aufgestaute Schweiß verklebte mir die Augen. Dann kam Hilfe. Etwas später kam Pautsch. Die Verbrennung am rechten Bein war so stark, daß mir dieses bis über das Knie abgenommen werden mußte.

Mai 1941

Mehrere Reservelokführer werden nach Frankreich kommandiert.

Juni 1941

Der Krieg, der schon fast zwei Jahre dauert, verwandelt Europa in eine lohende Hölle.

1942

Mehrere Reservelokführer und Lokführer gehen an die Front als Feld-eisenbahner, zu diesen zählt auch Paul Krämer.

1943

Paul Krämer stirbt im März auf der Krim an den Folgen eines Unfalls.

Der Lokführer Wellnitz und der Lokführer Schüler entgleisen bei der Einfahrt im Bahnhof Letschin. Wellnitz kommt mit unerheblichen Verletzungen davon. Schülers Verletzungen sind derart, daß er einige Tage nach dem Unfall ver stirbt.

Zwei Todesfälle werden von der Front gemeldet: Es sind die Lokheizer Kirste und Schley.

Angehörige verschiedener Staaten, so aus Frankreich, Belgien, Tschechoslowakei und Polen werden unserem Bw zugewiesen. Es sind junge Männer und Mädchen. Unter den Männern findet man Schlosser, Heizer und ungelernte Arbeiter. Ein Teil der ungelernten Arbeiterinnen und Arbeiter werden zu Heizern herangebildet. Unter schwierigen Verhältnissen versehen die jungen Menschen hier ihren Dienst. Fast alle sprechen deutsch. Der Belgier ist mit seiner Frau im Betrieb. Er wird als Lokheizer, die Frau als Botin beschäftigt. Es ist ein sehr gutes Zusammenarbeiten mit den fremden Kolleginnen und Kollegen. Sie werden von den deutschen Kollegen in jeder Beziehung unterstützt.

1944

Wieder werden mehrere Kollegen für die Front als Feldeisenbahner gemustert. Im August werden zwei Kollegen vermißt, beide sind Lokheizer.

Oktober

Der Rundfunk meldet amerikanische Flugzeuge in Richtung Berlin. Es dauert nicht lange, die Sirenen heulen, Alarm! Die Stadt, der Bahnhof ist plötzlich dunkel. Hier und da mal ein winzig kleiner Lichtpunkt. Dieses Bild hinterläßt den Eindruck, als ob alles im tiefen Schlaf versunken ist. Der planmäßige Nahgüterzug, der um 23,15 Uhr von Wriezen in Richtung Berlin abfahren soll, wartet auf den Befehl zur Abfahrt. Der Lärm der Flugzeuge wird hörbar. Sie fliegen über Wriezen hinweg. Die Angriffe auf Berlin mehren sich von Woche zu Woche. Unsere Abwehr erlahmt. Berlin wird auch schon bei Tage angegriffen. Die Lokpersonale werden durch die Fliegerangriffe sehr gefährdet.

1945

Die Front hat sich bis zur Oder herangeschoben. Die Frankfurter Strecke liegt bei Letschin unter Beschuß. Der Zugverkehr nach Jädickendorf ist eingestellt. Im März fährt mehrmals nach eingetretener Dunkelheit eine Lok mit einigen Wagen bis Neurüdnitz, um das letzte Vieh und Getreide fortzuschaffen.

April 1945

Unser Bahnhof wird von einem feindlichen Flugzeug mit Bomben belegt. Paul Gehrke, der im Jahre 1944 im Dienst als Lokheizer trat, wird von einem Bombensplitter tödlich verletzt. Gehrke war bis zum Jahre 1944 Wartegeldempfänger. Am 16. April beginnt der Angriff der Sowjetarmee auf Berlin. Unser Betriebswerk wird am Morgen desselben Tages geräumt. Der größte Teil der Eisenbahner flüchtete gemeinsam unter Benutzung eines dafür bereitgestellten Zuges, der kleinere Teil hat das Notwendigste auf Handwagen geladen und bevölkert mit anderen Flüchtlingen die Straßen. Unter diesen Flüchtlingen hat der Fürst des Schattenreiches erbarmungslos gehaust.

Die Flüchtlinge, die von den Sowjetsoldaten eingeholt wurden, kehrten wieder um. Viele kommen im Juli zurück.

Von der Belegschaft unseres Bw ist nur noch ein kleiner Haufen geblieben. Viele sind nicht wieder zurückgekehrt, ein großer Teil ist gestorben.

Der Lokschuppen hat mehrere Treffer erhalten. Das Dach vom Gleis 5 bis 13 war stärker beschädigt. Das Verwaltungsgebäude ist ausgebrannt. Im Ankleideraum der Lokpersonale haben sowjetische Soldaten einen Lokomobilkessel aufgestellt. Elektrische Energie gibt es zur Zeit noch nicht. Anstelle der elektrisch betriebenen Kreiselpumpe zum Zweck der Wasserversorgung übernehmen dampfbetriebene Pumpen deren Aufgaben.

Die Aufsicht hat ein sowjetischer Feldwebel. Mit dem Wiederaufbau wird sofort begonnen. Die Wasserversorgung sieht der Feldwebel als die dringlichste Aufgabe an. Die Isolierung des Wasserturms, die durch den Beschuß besonders stark beschädigt war, wird zuerst in Angriff genommen.

Über Lokomotiven verfügt unsere Dienststelle nicht, sie gleicht einer Uhr ohne Räder.

Trübe regnerische Septembertage finden die Kollegen bei ihrer Arbeit. Die Stimmung unter ihnen ist miserabel. Zuweilen erscheint ihnen das Leben als eine erhabene Zwecklosigkeit. Der kleinere Haufen hier ist der Rest von ungefähr 150 Menschen. Sie schlagen Brücken hinüber zu denen, die nicht mehr sind, die sich für immer von den noch lebenden getrennt haben. Brücken, die die Liebe und die Treue baute, oft auch das tiefere, verzeihende Verständnis für die Schwächen des Menschen, die alle Irrtümer und Unzulänglichkeiten des Daseins überwunden hat. Unablässig mäht der vernichtende Fürst des Schattenreiches, unermüdlich aber streut der Sämann auf's neue den Samen aus.

"Was bleibt von Deinen ird'schen Tagen,
Wenn einst Dein Staub im Winde weht?
Ein leises Raunen nur und Sagen,
Das durch der Enkel Stuben geht,
Ein mattes Leuchten noch, das milde,
Aus Deines Namens Wohlklang strahlt,
Ein Staunen nur von Deinem Bilde,
Das sich in Lebensfülle malt.

Doch sieh, in Deines Enkels Blüte,
Der aufrecht noch ins Leben schritt,
Wallt Kunde noch von Deinem Mute,
Fließt Hoffen Deines Hoffens mit.
In seinen Träumen wirst Du schweben,
Sie geht noch in dem, was ihm gelingt,
In seinem Atem wirst Du leben,
Wenn er den Dank der Erde singt!"

(Rudolf Presber)

September 1945

Der Lokheizer Richard Siewert und der Wagenschlosser Hermann Grunow wählen den Freitod. Was sie dazu verführt hat, die Tür des Lebens hinter sich zuzuschlagen, mag in einem Anfall von Schwermut oder Ratlosigkeit zu suchen sein.

Unser Bw wird Lokbahnhof und gehört zum Betriebswerk Eberswalde. Im September bekommt Wriezen eine Lok. Es ist eine Rangierlok.

Oktober 1945

Mehrere Lokpersonale werden nach Pasewalk abgeordnet. In Wriezen sind nur einige Personale zurückgeblieben. Der Rangierdienst wird aufgenommen. Der Kollege Pautsch hat die Aufsicht über die Lokpersonale, Kohlenlader und sonstige Bedienstete.

November 1947

Die abgeordneten Lokpersonale kehren nach ihrer Heimatdienststelle zurück. Im Lokbetrieb hat sich nichts geändert.

Die Werkzeugmaschinen sind auf Anordnung der Rbd anderen Betrieben übergeben.

1948

Nach allem, was die Kollegen in den vergangenen Jahren erlebt haben, beginnen sie nun ihre Einstellung gegenüber der Welt und dem Leben zu revidieren. Sie stellen sich die Frage, ob sie ihr Leben richtig leben, ob sie den Sinn des Sinns richtig erfassen oder auf Grund falscher Lehren eine falsche Weltanschauung in sich aufbauten. Eine Fülle von Problemen und Fragen tauchte auf. Wie ernsthaft man sich mit "der sozialen Frage" im vorigen Jahrhundert beschäftigt hat, ist niemanden ein Geheimnis mehr. Marx hatte in seiner Jugend und auch noch im fortgeschrittenen Alter von seiner Insel aus die Welt bereist und sich durch seine mannigfachen Studien auf dem Gebiete der Wissenschaft, der Technik, der Politik usw. zu einer Art von Universalgenie von Reformator entwickelt. Marx schuf die brauchbare wissenschaftliche Weltanschauung der Arbeiterklasse und verband sie mit der Arbeiterbewegung. Es geht von der Idee der Gleichheit aller Menschen aus. Man hielt ihm das als Hirngespinnst entgegen. Er merkte aber bald, daß diejenigen, die das sagten, dabei verlieren würden. Von diesem Augenblick an hielt er ihre Durchführung für möglich. Von da an sah er in ihr allein das Glück seines Volkes. Wo Ungleichheit herrscht, können die Menschen nie glücklich sein.

Nur Gleichheit schafft Glück. Die Vorbedingung hierfür ist, daß der Staat alleiniger Besitzer aller Güter ist, die Angehörigen haben nur ihre Nutznießung. Bei ihrem Tode verfügt der Staat über dieselben. Diese Gleichheit macht Luxus unmöglich, da niemand mehr als sein Nachbar haben darf. Auch die Stände sind gleich. Durch diese Gleichheit wird Tatkraft und Vorwärtsstreben nicht ausgerottet, im Gegenteil wetteifert jeder mit dem anderen in Arbeit, Fleiß und Kunstfertigkeit und edeler Lebensführung.

Die Arbeitsproduktivität ist das Allerwichtigste, das Ausschlaggebende für den Sieg der neuen Gesellschaftsordnung. Der Kapitalismus hatte eine Arbeitsproduktivität geschaffen, wie sie unter dem Feudalismus unbekannt war. Der Kapitalismus kann endgültig besiegt werden und wird dadurch endgültig besiegt werden, daß der Sozialismus nun heute, weit höhere Arbeitsproduktivität schafft.

1948

So trostlos auch damals die Lage schien, selbst der größte Optimist hätte 1948 nie geglaubt, daß unser Betriebswerk nach 12 Jahren so wie heute dastehen würde. Mit nichts mußte angefangen werden. Mit nichts anzufangen ist das Schwerste.

Mehrmals trat bis zum Jahre 1949 ein Wechsel in der Leitung des Lokbetriebes ein.

1949

Im Herbst übernimmt der Kollege Georg Wilke zum zweiten Male die Geschäfte. Im Lokschuppen wird eine Trennwand aus Brettern zwischen Gleis 4 und 5 gezogen. Das Dach und die Schuppentore sind bis zur Trennwand, von kleineren Schäden abgesehen, erhalten geblieben. Die Kollegen schaffen einen Aufenthaltsraum, sowie einen Büroraum. Die Warmwasserheizung für die hergerichteten Räume wird instand gesetzt. Einen Monat später kann die Wasch- und Badeeinrichtung in Betrieb genommen werden. Aus dem Kesselraum wird wieder ein Ankleideraum.

1952

Unsere Lokstation hat drei Lokomotiven in Betrieb. Jede Lok ist mit einer Brigade besetzt. Brigadeführer sind: Völker, Schwarz und Thiebe.

Dezember 1953

Unser kleiner Haufen hat die alte Welt der sozialen Unterschiede und Ungerechtigkeiten aufgegeben und hat sich eine neue Welt geschaffen, ohne die alten Fehler. Sie alle gehen an die Arbeit, jeder ist ein Rädchen in dem Getriebe, das nicht entbehrt werden kann. Einer ist dem anderen gleichgewertet, hat gleiche Pflichten und gleiche Rechte. Eine kleine parodische Welt unser Lokbetrieb. Liebe erzeugt Liebe und selbst die raue Natur widersteht ihrer Gewalt nicht auf immer. Es ist eine alte Erfahrung, daß bössartige Naturen nie durch Gewalt, nie durch Strafen zu bessern sind, daß gerade der Mensch, der vielleicht von Geburt an eine schiefe Neigung mitbekam und daher wenig Vertrauen erweckte, überall abgestoßen wurde und wie ein Aussässiger neben der Menschheit herlief, eine rührende Dankbarkeit, Anhänglichkeit und Treue bewahren kann, wo sich ihm ein gütiger Mensch in den Weg stellt. Diese kleine paradistische Welt feiert zum ersten Male das Weihnachtsfest gemeinsam mit den Frauen im Wartesaal unseres Bahnhofs. Die Kollegen Wilke und Mieseler treffen die Vorbereitung zu dieser Feier. Eine wundervolle Harmonie unter den Anwesenden, wie man sie ganz selten findet.

Der Kollege Gerhard Beeß und seine Schwester Hildegard umrahmen dieses unvergeßliche Beisammensein durch Gesang und Vorträge. Die Gewerkschaftsleitung, die so lange in den Händen des Kollegen Georg Wilke lag, geht durch Wahl an den noch jungen Kollegen Horst Mieseler über. Mieseler, ein guter Gewerkschaftler, bringt erstmalig Leben in die Gewerkschaftsarbeit.

Was mit einer guten Gewerkschaftsarbeit verbunden ist, erläutert er in Versammlungen immer wieder. Es ist verständlich, daß unsere Gewerkschaften unter den Bedingungen einer volksdemokratischen Ordnung nicht auf dieselbe Arbeit arbeiten können, wie im kapita-

listischen Staat, denn mit der Ergreifung der Staatsmacht durch die Arbeiterklasse ändert sich auch der Charakter der gewerkschaftlichen Tätigkeit. Die aktive Mitwirkung der Gewerkschaften am Aufbau der sozialistischen Wirtschaft und Kultur unserer Republik ist ein Ausdruck ihrer weiteren Rechte und einer erhöhten Verantwortung. Die Gewerkschaften gehen davon aus, daß die sozialistischen Betriebe in der Industrie und Landwirtschaft die beste Gewähr für den ständig steigenden Wohlstand der Bevölkerung bieten. Alle in diesen Betrieben erzeugten Werte kommen unseren arbeitenden Menschen selbst zugute. Die Gewerkschaften setzten sich deshalb für die Wettbewerbe und für die Produktionsberatungen ein, mit deren Hilfe die Arbeitsfreudigkeit sowie die Arbeitsproduktivität gesteigert und die Selbstkosten gesenkt und die Erfüllung sowie Übererfüllung der Produktionspläne erreicht werden können. Eine wichtige Aufgabe besteht ferner darin, die Arbeiterklasse zu immer besserer Leitung des Staates zu befähigen. Die Gewerkschaften betrachten es deshalb als ihre Pflicht, ihre Mitglieder zu sozialistisch denkenden und handelnden Menschen heranzubilden, die es immer besser lernen, ihre eigene Wirtschaft zu führen und zu verwalten. Die Gewerkschaften entwickeln aus diesem Grund die kulturelle Massenarbeit zur wichtigsten Methode der Erziehungs- und Bildungsarbeit und der Vermittlung hoher wissenschaftlicher und kultur-technischer Kenntnisse. Die gewerkschaftliche Tätigkeit berührt nahezu alle Lebensgebiete unserer Werktätigen. Die Sozialversicherung, die Erholung, die Lohngestaltung, den Arbeits- und Gesundheitsschutz, das Arbeitsrecht und die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des Lebensbedarfs sowie den Wohnungsbau.

Durch die beharrliche Überzeugungsarbeit des Kollegen Mieseler und der Vertrauensleute verpflichtete sich die überwiegende Mehrheit der Betriebsangehörigen, mehr und mehr Anstrengungen zu machen. So wurde diese Verpflichtung von großer Bedeutung für den materiellen und kulturellen Fortschritt erstmals im Be. Diese Anstrengungen sollen keineswegs darauf gerichtet sein, die schon körperlich schwere Arbeit noch zu steigern, sondern mehr und mehr zu beseitigen, daraus erwachsen die Anforderungen an die wissenschaftlich-technischen und ökonomischen Kenntnisse aller Werktätigen. Die wesentlichen Unterschiede zwischen der

geistigen und körperlichen Arbeit werden allmählich beseitigt.

1954

Am 1. Januar wird unsere Lokstation dem Bw Pbf Frankfurt unterstellt. Im Bw Pbf Fko wird im II. Quartal desselben Jahres der erste Wettbewerb gestartet, an dem auch unsere Lokbrigaden beteiligt sind. Brigade Thiebe errang den zweiten Preis. Auch im III. Quartal errang dieselbe Brigade wiederum den zweiten Preis.

Im November werden Lokomotiven der Baureihe 89 zwecks Unterhaltung unserer Lokstation zugewiesen. Einige Lokpersonale verrichten auf der Oderbruchbahn Dienst.

Was ist, läßt sich steigern, läßt sich ausbauen und immer vollkommender machen. Von diesem Grundsatz ließ sich der Kollege Wilke leiten.

Arbeitskräfte fehlen, von irgendwo holt er sie sich herbei. Zu seiner Unterstützung hat er die Kollegin Liefert und den Kollegen Mieseler im Büro aufgenommen. Unser Betrieb vergrößert sich mehr und mehr. Alle Kollegen unterstützen den Kollegen Wilke bei der Förderung unseres Betriebes. Man darf dabei nicht erröten, wenn jemand zu sagen wagt, hier hat sich bisher der Aufbau aus eigenen Kraft vollzogen.

1.4.1955

Die Lokstation Wriezen wird wieder selbständiges Betriebswerk. Mit der Erhebung zum selbständigen Bw werden ihm die Lokstationen unterstellt:

Groß-Neuendorf - Fürstenwalde
Müncheberg, Kietz, Beeskow und die Lokbekohlung Dolgelin.

Es haben sich herausgelöst:

vom Bw Pbf Frankfurt: Die Lokstation Wriezen, Groß-Neuendorf,
Fürstenwalde, Müncheberg und Dolgelin

vom Bw Vbf Frankfurt: die Lokstation Kietz und Beeskow.

Zur Erstellung eines Betriebsplanes wurden von der Rbd Berlin Pl folgende Kräfte zunächst festgelegt:

Produktion	180 Köpfe
Verwaltung	17 "

übernommen wurden:

Produktion	168 Köpfe
Verwaltung	8 "

Die Werkstatt arbeitet mit 6 Kollegen in einer Schicht.

An Lok's wurden übernommen:

Betriebslokomotiven	24
Reservelokomotiven	10

davon sind 1 Lok der Baureihe 93

1 "	"	"	52
4 "	"	"	55
28 "	"	"	89

1955

Mit der Neugründung des Bw wurde auch ein Dienststellenleiter bestellt. Es ist ein Kollege aus Frankfurt (Oder). Sein Name ist Erich Mertsch.

Er kommt nicht allein mit dem Zuge von Frankfurt. Mit ihm kommen noch einige Kolleginnen und Kollegen aus der Verwaltung.

Im Korridor unseres Verwaltungsgebäudes verteilen sie sich auf die vorhandenen Räume. Es fehlen noch Räume für das Verwaltungspersonal. Mertsch macht seinen Rundgang. Er läßt sich über Eingänge oder sonstiges berichten. Dann geht er in sein Zimmer. Er setzt sich auf den Stuhl vor seinen Schreibtisch und sieht "in Gedanken vertieft" vor sich hin.

Zwischen Daumen und Zeigefinger hält er eine Zigarette. Er führt sie oft und bedächtig zum Munde, doch die Rauchwölkchen, die er vor sich hinpafft, sind kaum zu erkennen. Bald ist der Schreibtisch mit Büchern, Papieren und Zeitschriften belegt. Es ist eine notwendige Unordnung. "Verdammt, es gibt hier noch viel zu tun." Er kennt die Schwierigkeiten bisher so wenig wie jeder andere.

Und wenn man alles weiß, gibt es doch noch unendlich viel mehr, was man nicht weiß. Der Satz ist prima zurechtgedacht, er lachte, lachte über sich selbst. Und das gab ihm Mut und Zuversicht.

Erich Mertsch, wie oft hatte er seinen Namen vor sich hingesagt. Wieder denkt er lange nach und dabei kehrt sein Lächeln zurück.

Es wurden folgende Sofortmaßnahmen eingeleitet:

1. Antrag auf Ausbau der Ruine, des früheren Verwaltungsgebäudes.
2. Einstellung von Lokschlossern für die Werkstatt.
3. Infolge der wenigen Räume und der damit verbundenen schlechten Unterbringungsmöglichkeiten, werden sofort 4 Wagen und Arbeitswagen angefordert, die auch als Büroräume hergerichtet werden müssen.
4. Die personelle Besetzung mit Verwaltungskräften wurde in Angriff genommen. Kollegen von Frankfurt ziehen die Kündigung vor, als daß sie ihren Dienst im Bw Wriezen verrichten.
5. Für die Lokleitung sind Lokleiter einzusetzen, ebenfalls auch von Frankfurt, auch diese weigern sich, nach Wriezen zu kommen.
6. Der Buchhalter für das Bw Wriezen wurde beantragt, war aber bis Ende des Monats noch nicht eingesetzt.
7. 2 Kollegen von Frankfurt werden eingesetzt, welche jedoch noch im Bw Vbf Fko ausgebildet werden müssen.
8. Auch Verwaltungskräfte (Lokwirtschaft) müssen zwecks Ausbildung nach Frankfurt abgeordnet werden.
9. Die Werkstatt muß in ihrer maschinellen Ausrüstung verbessert werden und zwar:
 - 1 Shaping aufstellen
 - 1 Motor für die Bohrmaschine beschaffen
 - 1 E-Aggregat beschaffen
 - Kohlenkräne überarbeite, Drehkräne (Wasserkranne) untersuchen, Drehscheibe und Strahlen-
gleise aufarbeiten

Analyse über den 1. Monat selbständiger Arbeit.

April 1955

Das auf der Dienststelle gebildete Rentabilitätskollektiv traf am 2.6.1955 erstmalig zusammen, um die geleistete Arbeit im April

zu analysieren.

Die Auswertung war eine ungenügende, da noch immer auf der Dienststelle der Buchhalter fehlt. Der Buchhalter des Bw Pbf Frankfurt war trotz Zusage nicht auf der Sitzung erschienen.

Monat Mai 1955

Der Lokbestand hat sich um 2 Lok's erhöht und zwar um je eine Lok der Baureihe 93 und 91.

Die Werkstatt arbeitet ab 9.5.55 in zwei Schichten, um den Lokstillstand weitgehendst herabzusetzen.

Um die Rentabilität unbedingt zu erreichen, wurden Maßnahmen eingeleitet, daß nach Möglichkeit alle Lok's im Bw Wriezen instandgesetzt werden. Wir sind bestrebt, uns immer mehr vom Bw Pbf Fko unabhängig zu machen. Es fehlen immer noch Handwerker.

Die Lokleitung konnte noch immer nicht planmäßig besetzt werden. Kollege Wilke und Mieseler wurden kommissarisch eingesetzt. Besonders hemmend ist die Tatsache, daß noch kein Buchhalter im Bw Wriezen vorhanden ist. Die Lohnrechnung arbeitet ab 1.5.55 selbstständig.

Die Sachbearbeiter Kader und Planung nehmen im Mai ihre Tätigkeit in Wriezen auf.

Die Sachgebiete TAN und Wettbewerbe konnten personell noch nicht besetzt werden.

In der Werkstatt wurden aufgestellt:

- 1 Shaping in Betrieb genommen
- 1 Bohrmaschine angeschlossen
- 1 Gießofen in Betrieb genommen
- 2 Kohlendrehkräne überarbeitet
- 1 E-Aggregat in Betrieb genommen.

Vom Bw Vbf Frankfurt wurde ein Kesselschweißer übernommen.

Zur Verbesserung der Arbeit wurde der erste Perspektivplan erstellt, nach dem der weitere Aufbau des Bw erfolgt.

Dem Bw wurde der erste Strukturplan durch das MfV genehmigt. Danach wurden folgende Köpfe festgelegt:

Produktion 206

Verwaltung 28

Analyse über den zweiten Monat selbständiger Arbeit.

Mai 1955

Das Rentabilitätskollektiv trat am 26.8.1955 zum zweiten Male zusammen, um die Arbeit des genannten Monats zu überprüfen.

Ausgehend von den Erfahrungen des ersten Monats konnte diese zweite Auswertung intensiver vorgenommen werden, da der Buchhalter des Bw Pbf Fko anwesend war und allen Angehörigen des Kollektivs Einzelheiten erläuterte. Es wurde festgestellt, daß das Bw Wriezen im Mai besser gearbeitet hat als im Vormonat, jedoch im Reisezug- und Rangierdienst keine Besserung eingetreten war. Das befriedigte unseren Vorsteher Erich Mertsch nicht. Er sagte sich, eine grundlegende Form des Zusammenhangs der materiellen Welt ist die Kausalität.

Wenn wir einer Sache auf den Grund kommen wollen, fragen wir nach dem "Warum". Warum hat nun, um ein Beispiel zu nennen, ein Betrieb seinen Produktionsplan nicht erfüllt? Wonach fragen wir mit dem Warum? Wir fragen nach der Ursache. Die Wirkung nämlich, die Nichterfüllung des Planes, ist uns bekannt. Nun wollen wir die Ursache dieser Erscheinung finden, denn nur wenn wir diese Ursache kennen, sind wir imstande zu verstehen, wie es zur Nichterfüllung des Planes gekommen ist. Das Udenkbare wurde denkbar.

Die Ursache ist in der schnellen und unrealen Planung bei der Erstellung des Betriebsplanes zu suchen.

Juni 1955

Um die planmäßig zu befördernden Nahgüterzüge mit voller Auslastung fahren zu können, wurde beantragt, die Lokbaureihe 55 gegen die Baureihe 52 auszutauschen.

Es wurden zunächst auf Grund dieses Antrages 2 Lok Baureihe 55 gegen 52er vom Bw Pbf Fko ausgetauscht. 52-2477 und 52-5457.

Die Belegschaft stieg im Juni von 192 auf 197 Köpfe.

Erich baut auf. Teilchen an Teilchen, Stück auf Stück, erst langsam, dann schneller. Unermüdlich sitzt er vor seinem Arbeitstisch, ändert und baut neue Gedanken ein und dann muß es verwirklicht werden. So groß wie seine Begeisterung ist seine Ausdauer. Er hat auch tüchtige Menschen um sich, Fachleute, Spezialisten, die ihm fördernd zur Seite stehen, trotzdem bleibt für ihn immerhin

das Schwerste. Erich steht noch im besten Alter, wenn er sich auch bereits den Jahren nähert, wo man von den Nächsten mehr Ruhe als alles andere erhofft.

Über 1 1/2 Jahre arbeitet er nun schon am Aufbau unseres Bw. und gleichzeitig am Aufbau des Sozialismus. So steht er da, die Hände tief in den Hosentaschen vergraben und setzt sich im Geiste mit dem Entwicklungsbegriff auseinander. Den Frieden der Entwicklung brauchen wir, nicht aber den Frieden der Ruhe, Ruhe ist Stillstand und bedeutet soviel wie Tod, Entwicklung aber ist Fortschritt.

Im IV. Quartal 1956 errang unser Bw die Wanderfahne des MfV. Die ökonomische Zielsetzung im Massenwettbewerb der Eisenbahner dient der Verbesserung des Transportprozesses der Deutschen Reichsbahn. Dementsprechend gelten in den einzelnen Betriebszweigen folgende Wettbewerbsbedingungen:

Verwaltung der Maschinenwirtschaft:

1. Höchste Senkung der Selbstkosten über den Plan
2. Höchste Senkung des spez. Kohledarfverbrauchssatzes für
1 Mio / Brtkm
3. Höchste Steigerung der störungsfreien Loklaufleistungen
4. Betriebssicherheit
5. Übererfüllung des Planes der Massenbedarfsgüter und Industrieproduktion.

Das MfV bestätigt gemeinsam mit dem ZV der IG Eisenbahn die Sieger im Wettbewerb um die Wanderfahne des MfV und verleiht die Wanderfahne verbunden mit einer Urkunde des MfV und ZV der IG Eisenbahn und einer Geldprämie.

Die Wanderfahne wird anlässlich der Auszeichnungsfeier von einer Delegation des bisherigen Siegers in der Wettbewerbsgruppe dem Sieger überbracht und durch den Beauftragten des MfV übergeben. In dieser Feierstunde sind die besten Eisenbahner auszuzeichnen.

Am 15. Juli übernimmt Erich Mertsch die Leitung des Bw Vbf Frankfurt. Auf Grund seiner guten Arbeit im Bw Wriezen setzt man ihn in das Vertrauen, das weit größere Bw im Sinne seines Vorgängers, des Kollegen Rose, weiterzuführen.

Der Lohn für seine Tätigkeit in unserem Bw war gering und dennoch schaffte er im Geiste eines wahren Künstlers, der stets bewiesen

hat, daß nicht allein der hohe Sold der höchste Lohn ist, sondern die Freude am Werk und daß jedes Werk der Gesamtheit zugute kommt. Man hat den Dienstvorsteher wohl von hier fortgenommen, aber vergessen, an dessen Stelle einen anderen zu beordern "oder noch nicht vergessen?" Vielleicht war auch keiner da, den man an den Haaren heranziehen konnte. Der Gruppenleiter der Lokunterhaltung Fritz Nawroth soll einspringen. Fritz arbeitet mit Hypothesen und Fiktionen wie ein Philosoph, als dieser Posten ihm aufgetragen wird. Gewiß kann er den Posten ausfüllen, davor war ihm nicht bange, wie oft hat er den Dienststellenleiter vertreten. Wie lange das dauern konnte, - nur Tage? Seine Gesundheit - daran muß er denken. Seine Gesundheit ist erheblichen Schwankungen unterworfen. Er macht kein Aufheben von seinem Befinden, Ob ihm ein Kopfschmerz zu schaffen macht oder eine bleierne Müdigkeit niederdrückt, kein Mensch sollte davon etwas merken. Er steht im Alter, wo man sich zur Ruhe setzen könnte. "Der Staat braucht gesunde Rentner", sagen einige Kollegen spöttisch, wenn jemand das 65. Lebensjahr erreicht hat.

Tage aber wurden zu Wochen, zu Monaten. So gradlinig verläuft nun einmal nichts, sei es wo es sei. Störungen hier und da. Der Mensch weiß das alles, und dennoch ersehnt und verlangt er einen reibungslosen Ablauf.

Ein Dienstvorsteher ist da. Die Belegschaft weiß seinen Namen - sonst nichts weiter. Er wurde im September eingewiesen, es ist seine erste Dienststelle. Kollege Nawroth geht am 15. Oktober 1958 in den Ruhestand. Am 4. Juni 1958 hatte der Lokführer Hugo Thiebe, am 12. Oktober der Lokführer Karl Kolberg und am 19. Dezember gleichen Jahres der Lokführer Hans Schirrmeister einen Betriebsunfall, alle II. Grades. Wie alle Unfälle ihre Ursachen haben, so geschahen auch diese durch Nichtbeachten der Vorschriften. Die Kollegen sind bestraft. Der Dienststelle aber ist ein größerer finanzieller Schaden durch die Unfälle entstanden und zwar durch geringere Zuwendung aus dem Prämienfonds. So konnte für dieses Jahr recht wenig Geld an die Bediensteten ausgeschüttet werden.

Wie nun einmal die Menschen sind, einige trauern um den Verstorbenen, einige freuen sich. So auch hier, einige bedauern den

einen oder anderen Kollegen, einige freuen sich herzlich. Aber könnte es nicht sein, bevor Deine letzte Sekunde tickt, daß Du Deinen Fuß an einen Stein stößest, den Du nicht beachtet hast? Immer noch tickt und tickt die Pendeluhr in Sanssouci, noch kreist der Zeiger über das Zifferblatt, der Zeiger, den damals die Pompadour, wie auch der alte Fritz kreisen sah. Die Uhr hat alle überdauert. Ruhig, unbeirrbar geht ihr Schlag, Sekunde um Sekunde verändert das Bild im Weltgeschehen. Auch Dein wildes und schadenfreudiges Herz hört einmal zu schlagen auf. Viele werden trauern, viele werden sich freuen. Do Du hättest es gern, sie trauern alle, sie marschieren ohne Ausnahme hinter Deinem Sarge.

Die guten und die schlechten Merkmale im Menschen sind relative Begriffe. Es ist Deine und meine Aufgabe, den anderen Menschen zu laben, seinen seelischen Durst zu stillen, um ihn geistig zu erneuern. Beide Merkmale sind gewissermaßen der Inhalt eines Kelches, dessen der Mensch je nach Bedarf und Geschmack sich einverleibt. Das Gute wie das Schlechte sind Bestandteile einer naturgegebenen Kraft.

Wir sehen zu viel und doch wieder zu wenig. Wir sehen so oft Häßliches und gemeines, das uns anekelt. Warum sehen wir nicht all das Schöne in Natur und Kunst und so viel verbrogendes Gut in der Menschenseele? Wir sehen immerfort nur das, was uns trennt. Wollen wir nicht auch das sehen, das uns verbindet?

1959

Langsam schwanken dun knarrend rumpelt der Zug des Fortschritts unseres Betriebswerkes bergauf. Oft geht es nicht weiter, mitunter rollt er ein gutes Stück rückwärts, doch es gelingt den Freunden des "Fortschritts" nicht schnell genug, die "Bremsklötze" an die Räder zu legen.

Die Welt ist das Sinnbild aller Entwicklung in der Natur, wie im Menschenleben. Nichts in der Welt schreitet gradlinig vorwärts, alles Geschehen verläuft in Wellenlinien, Wellenbergen und Wellentäler folgen einander. Prüfe einmal Dein Leben und auch Du wirst darin Höhepunkte und Tiefstände entdecken. Wir alle Wandern über lichte Höhen und durch dunkle Täler - das ist der Pulsschlag aller ablaufenden Vorgänge, dessen Ursachen allen Menschen unbekannt sind.

Schon nach 8 Monaten seines Dienstantritts verläßt der Dienststellenleiter unser Betriebswerk. Am Tage seines Fortgangs machte er den Eindruck, als habe er eine Bitte. Er sprach sie nicht aus. Vielleicht war es diese? "Fragt nicht - warum ich gehe, fragt nicht warum". War es diese? Man weiß es nicht.

"Nun verschwand, was sonst ersetzlich,
Uniform und Mantels Pracht
Und auch Du? es ist entsetzlich
Letzte Hoffnung! Gute Nacht!

In der Zeit vom 15. Mai 1959 bis 18. November des gleichen Jahres übernimmt der Tb-Gruppenleiter Kollege Fritz Schwartz kommissarisch die Leitung des Bw. Man sollte bedenken, daß diese Zeit für unseren Kollegen Schwartz nicht leicht war. Gegen viele Schwierigkeiten hatte er zu kämpfen.

Die Kollegen: Fritz Schwartz, Emil Schwarz, Karl Knoll, Kurt Gutmann, Hugo Thiebe, Georg Regling, Karl Kolberg, Fritz Beeß und Bruno Luer sind 40 Jahre im Dienst der Deutschen Reichsbahn.

Vor 40 Jahren erfaßte diese, damals noch jungen Menschen, ein Grauen, wenn sie an die Zeit dachten, die noch vor ihnen lag. Vierzig Jahre tagein, tagaus in den Sielen zu liegen, ist kein Spaziergang. Sie gleichen eher einem Lastträger auf unendlichem Weg, der abwechselnd ansteigt und abfällt. Für sie galt diese Zeit, die vor ihnen lag als eine Ewigkeit. Und wie schnell rollt doch die Zeit von 40 Jahren dahin, wenn auch die dünnen Jahre langsam wie Schnecken kriechen, die fetten Jahre bringen den Ausgleich. Die Veteranen haben sich eine unruhvolle Zeit ausgesucht, um ihren Lebensfaden von der Rolle abzuwickeln. Durch Stürme und Kriege mußte sich dieser Lebensfaden schlängeln, verwunderlich eigentlich, daß er noch nicht abriß. Und immer noch müssen sie lavieren, um den Faden klar zu halten. Das Glück rollt lachend vorüber, aber Frau Sorge humpelt an Krücken und will sich nicht von ihnen trennen. Aber einmal wird auch Frau Sorge und ihre Komplizen im Nebel der Vergangenheit verschwunden sein.

Sieht man überall da, wo Menschen leben, noch einen idealen Manne, schnüffelt man in den Lebensgeschichten bedeutender Männer, wie Diogenes, der in einer Tonne hauste, oder in der Goethes, eines der hervorragendsten Menschen, man findet ihn nicht. Ist der einzelne Mensch als Masse und da wo er als Masse wirkt und auftritt, keine sehr verträuliche Naturerscheinung. Immer sind es einige, wenige gewesen, die den Fortschritt in jeder Beziehung brachten,

als Führer, als Staatsmänner, Forscher, Erfinder, Dichter, Lehrer. Wie das eine ohne das andere nicht denkbar ist, so auch hier. Ein Gehirn kann kein Werk vollbringen, es bedarf der Glieder, so kann das Genie immer nur das Gehirn der Masse sein und kann der Masse als ausführendes Organ nicht entbehren.

Das weiß die Masse, aber sie muß auch fühlen, daß das Genie das Schöpferische, das Führende ist.

Es darf auch nicht so weit gehen, daß die Massen nur zum Objekt der Führung werden. Sie müssen Anteil haben an der Gestaltung ihres Daseins. Das große Glück eines Volkes, eines Unternehmers oder eines Betriebes ist, den rechten Mann als Führer oder Leiter zu haben, nicht den bequemsten, der es mit keinem verderben will und es jedem recht macht, sondern den starken Kopf, den großen Könnner und Woller.

Am 18. November 1959

übernimmt der Dienstvorsteher des Bw Eberswalde, Kollege Heinz Obst, als Vorsteher unseren Betrieb.

Er ist jung und lebhaft, hat es immer "eilig", das ist alles, was wir in den ersten Tagen an ihm sehen. Es ist noch für fast alle Betriebskollegen ein Rätsel, für Hellseher natürlich nicht. Irgend-einer wird schon dahinterkommen. Man muß die Frage genau präzisieren. Eine präzise Frage stößt schon die Tür des Geheimnisses auf. Die Meister finden die Frage und die Schüler die Antwort.

Für den sittlich empfindenden Menschen gehört außerordentlich viel Takt und Lebenskunst dazu, so zu handeln, daß sein Vorteil nicht zum Nachteil der anderen Menschen wird.

Lieber Kollege Obst!

Das ich nun zu sagen habe,
Präge Dir das Verschen ein
Und von Stund an bis zum Grabe
Laß es Dein Geleite sein!
Also wolle Dich bedeuten
Mein bescheidenes kleines Lied,
Auch zu allerschwersten Zeiten
Bleibst Du Deines Glückes Schmied.

Trägst so hoch, so tief den Scheitel,
Wie Du selbst es Dir bestimmst,
Alles ist so wahr, so eitel,
Wie Du's wahr und eitel nimmst!

Fahl wär ohne dunkle Töne
Unser Daseins Farbenspiel,
Gegensatz erhebt das Schöne
und Du lebst, und das ist viel!
Bist Du alt, so bist Du weise,
Bist Du jung, was willst Du mehr?
doppelt glücklich also war?

Rasch zum Krösus wird der Arme,
Wenn nach Könnern er schaut.
Doch das Glück, das Glück umarmen
Wo sichs in den Weg Dir traut.

(von Gustav Hochstetter, gekürzt)

Der V. Parteitag der SED hat dem gesamten deutschen Volk den Weg zu Glück und Wohlstand gezeigt und hat die konkreten Aufgaben zum Sieg des Sozialismus in unserer Republik, der im Interesse jedes Werktätigen liegt, beschlossen. Nach dem Bekanntwerden setzt stoßartig eine große schöpferische Initiative der Werktätigen ein. Auf allen Gebieten des gesellschaftlichen Lebens unserer Republik entwickelt sich aus dem Neuen das Neueste. Die Werktätigen leisten oft erstaunliches im Wettbewerb zur Erfüllung des Siebenjahrplanes. Die Entwicklung der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit ist der Übergang vom Ich zum Wir. Ein großer Teil der Werktätigen ist bereits dazu übergegangen, dem sich ständig weitere anschließen.

Auch die Werktätigen unseres Bw gehören zu denen, die diesen Schritt getan haben. Sie schufen zu Beginn des Jahres 1960 ein vorbildliches Beispiel der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit von Arbeitern und Angehörigen der Intelligenz. Die Jugendbrigade Oestreich, die als erstes Kollektiv um den Titel "Brigade der sozialistischen Arbeit" kämpft, folgen bald die übrigen Brigaden. Kein Arbeiter, kein Ingenieur, keine Brigade ist allein in der Lage, die Aufgaben zu lösen.

1. April 1960

50 Jahre trauere Dienste bei der Deutschen Reichsbahn. Diesen ehrenvollen Tag begeht am 1. April 1960 der Brigadelokführer Emil Schwarz.

Zum Vorsitzenden der Betriebsgewerkschaftsleitung wird der Kollege Willi Oestreich gewählt.

7. Dezember 1960

Jubiläumsfeierlichkeit anlässlich des 125. Geburtstages der Deutschen Reichsbahn wird zum historischen Höhepunkt der Eisenbahner.

Silvester 1960

Wir stehen nachdenklich vor dem zerrupften Skelett des alten Kalenders und hängen versonnen den neuen auf. Da stehen wir nun in der Unrast des Lebens von heute, umgeben von Menschen, die sich verzehren im Wunsch nach Fortschritt, selbst gepeinigt, dem Gedanken Stillstand ist Untergang. Moden jeder Art, von den Kleidern bis zu den Idealen, wechseln, das Neue hat Anklang und verliert an Wert, wenn das "Neueste" erscheint.

So wird das Gewesene, wenn es sich nicht bewährt, herausgenommen und an dessen Stelle das Bessere hineingesetzt. Wir verstehen und lächeln! Eine wunderbare Kraft liegt doch in den Gedanken, wenn sie lebendig werden.

Unsere erste Aufgabe im abgelaufenen Jahr war, die Überarbeitung der Lokdienstpläne mit dem Ziel, die erhebliche Anzahl von Fahrgastfahrten zu vermeiden. Dabei wird zunächst der Güterzugplan überarbeitet und festgestellt, daß durch die Leistung der Durchgangsgüterzüge 6793/92 die bisher notwendigen Fahrgastfahrten gänzlich in Fortfall kommen.

Aus dem Güterzugplan wurden die Reisezüge Wriezen - Werneuchen - Neurüdnitz herausgelöst. Zu diesem Zweck wurde eine Brigade für Reisezüge aufgestellt.

Die erste Personenzuglokomotive der BR 38 wird uns vom Bw Berlin-Lichtenberg überwiesen.

Im Zuge der erweiterten Verbesserung unserer Lokfahrpläne wird es notwendig, ausreichend Lokpersonal zu qualifizieren. Insgesamt

wurden bis 31.12.1960 = 45 Kolleginnen und Kollegen für eine höhere Tätigkeit qualifiziert.

- 4 Kollegen in der Verwaltung
- 5 Kollegen zum Lokomotivführer
- 27 Kollegen zum Lokomotivheizer
- 5 Kollegen der Betriebsmeisterei
- 4 Kollegen in der Werkstatt

Durch die vorgenommene Qualifizierung sind wir in der Lage, zusätzlich Leistungen vom Bw Lichtenberg und Bw Pbf Frankfurt zu übernehmen. Der Bestand der Personenlokomotiven der Baureihe 38 hat sich auf 8 erhöht. Gleichzeitig waren wir in der Lage, im September 1960 den Jahresplan 100 %ig zu erfüllen. Daraus resultiert und steht damit im Zusammenhang, daß im Jahr 1960 unsere Dienststelle im Massenwettbewerb der Bw (Wettbewerbsgruppe II) den ersten Platz eingeommen hat. Durch die hervorragenden Leistungen der Kolleginnen und Kollegen wurden insgesamt 42.000,-- DM zur Verfügung gestellt.

Zur Verbesserung der innerbetrieblichen Arbeit wurde für 1960 der TOM-Plan erarbeitet und zu 100 % erfüllt. So wurde unter anderem die Drehscheibe generalüberholt, zwei neue 25 t Lechler-Heber beschafft, eine Kolbenabpreßvorrichtung, eine Tenderkuppelvorrichtung, ein Schaumgerät, zwei Farbspritzbehälter, eine Rohrreinigungsmaschine und zur Verbesserung der Kohleentladung ein elektrischer betriebener Greiferkran beschafft.

Zur Verbesserung des technologischen Ablaufes im Rangierdienst wurde anstelle einer Lok der Baureihe 52 eine Lok der Baureihe 55 beschafft.

Die sanitären Einrichtungen der Dienststelle wurden verbessert und anderes mehr. Aus eigenen Mitteln wurde eine vorbildliche Übernachtung gebaut. Ein Aufenthaltsraum für Lokpersonale geschaffen. Die Lokdienstleitung zweckbestimmt hergerichtet. Das Verwaltungsgebäude einschließlich Wasch- und Umkleideräume wurden mit einem Kostenaufwand von 6.000 DM renoviert.

Zur Hebung der theoretischen Kenntnisse wurde im Februar 1960 die Betriebsakademie eröffnet. Insgesamt beteiligten sich 24 Kollegen daran.

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Ich habe versucht in vorliegenden Schilderungen einen kurzen Abriss von dem zu geben, was in einer Zeitspanne von 42 Jahren hinter uns liegt, was gewesen ist.

Nun lege ich die Feder aus der Hand und gebe den Raum frei für den Kollegen, der von dem berichten soll, was noch kommen wird.

Tfz-Führer Hugo Tiebe