

Größere Beträge nannte auch Generaldirektor Busch, als er in der britischen „Welt“ für das laufende Jahr langfristige Kredite von monatlich etwa 30 Millionen D-Mark forderte, die 300 Millionen DM aus der Marshallplan-Kasse nicht eingerechnet.

„Die Reichsbahn benötigt weiter einen Betriebsmittel-Kredit in Höhe von 150 bis 200 Millionen DM, um endlich der drückenden Sorgen enthoben zu werden, wie sie bei konjunkturellen Schwankungen und an den Tagen mit besonders hohen Zahlungsverpflichtungen, wie beispielsweise an den Lohn- und Gehaltstagen, die notwendigen Barmittel bereitstellen soll.“ So schrieb Fritz Busch.

Eisenbahner-Gewerkschaftsführer Jahn im Hochhaus am Frankfurter Main kann gerade wegen dieser prekären Finanzlage der Eisenbahnen besonders böse werden, wenn er an den „Salonwagen“ denkt.

„Wir haben uns im vergangenen Jahr, aus der bitteren Erkenntnis heraus, daß wir den Krieg verloren haben, bereit erklärt, 45 000 Eisenbahner zu entlassen“, doziert er. „Da wir auch heute noch in Not sind, haben wir schweren Herzens von 100 000 Eisenbahnarbeitern verlangt, ihre wöchentliche Arbeitszeit um fünfeinhalb Stunden zu kürzen und den damit verbundenen Lohnausfall auf sich zu nehmen.“

Außerdem sollen die Arbeiter in einer freiwilligen Sparaktion der Reichsbahn von ihrem 40-DM-Wochenlohn Mittel zur Verfügung stellen, die ihnen als Kredite gutgeschrieben werden.

„Natürlich machen die 68 000 DM im Millionenetat der Reichsbahn nicht so viel aus“, sagt Jahn, „aber der psychologische Effekt auf die Arbeiter, die mit 40 DM Wochenlohn in der Tasche nach Hause gehen, ist bitter“.

„Und gerade diese Arbeiter bringen Opfer über Opfer im Interesse der Eisenbahn und damit der deutschen Wirtschaft. Die Aermsten der Armen erweisen sich wieder einmal als treue Söhne des deutschen Volkes. Wir empfinden es deshalb als besonders schmerzlich, daß die Leute in den oberen Stellen nicht auch Opfer bringen“. Jahn denkt da an die 68 000 DM. „Trotz offensichtlicher Armut. Es ist beschämend.“

Räder müssen rollen

720 an einer Lok

Der Güterzugverkehr auf der Interzonenstrecke Berlin — Marienborn könne zur Zeit im gleichen Umfange wieder aufgenommen werden wie vor der Blockade, untermalte Erich Kramer, stellvertretender Generaldirektor der Osteisenbahn, die Blockade-Endgespräche von Lake Success. Ein wohlklingendes Wort für russische Ohren. Denn der Berliner Nachrichtenmarkt hatte gerade die Meldung feil, aus Moskau liege Befehl vor, die Aufhebung der Verkehrssperre sofort technisch vorzubereiten.

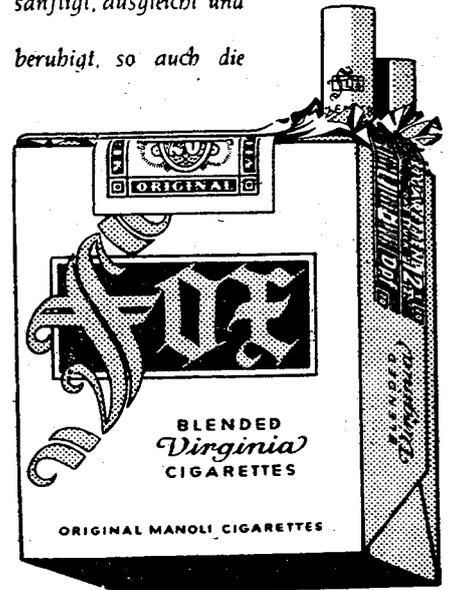
Die vier Jahre davor hatte sich die SMA nie um die Kritik an der verwaorsten ostzonalen Eingleis-Eisenbahn gekümmert. SMA-Transportgeneral Kwaschnin, in Ost-Berlins Wenden-Schloß am Langen See, sagte vier Jahre lang: „Nitschewo“.

Nur das Fließband der Reparationen ließ er nie abreißen. Auch der mit Hammer und Sichel bemalte „Blaue Expres“, Luxuszug für Moskauer Prominenz, startete jeden Tag pünktlich von Berlins Schliesischem Bahnhof. Alles auf einem Gleis über Frankfurt/Oder—Brest-Litowsk. Die zweiten Gleise rollten schon 1945 nach Rußland. Als Reparation.



Hilfsgerät zum Setzen von Tabakpflanzen

Wie AMERIKAS Tempo und Rhythmus mitreißt, beschwingt und anregt, wie des ORIENTS gelassene Beschaulichkeit beseänftigt, ausgleicht und berubigt, so auch die



Eine Virginia Cigarette, blended mit selektierten Orient Tabaken, eine «BLENDED VIRGINIA CIGARETTE», die alle bevorzugten Charakteristika der bedeutendsten Anbaugebiete AMERIKAS und des ORIENTS in sich vereint.



mild und süß

Die Sperrung des Interzonenverkehrs nach der sowjetischen Blockierung Berlins steigerte die Verwirrung. Sie ging zuletzt sogar dem Russen über die Geduld.

In den Sowjet-AGs häuften sich die Fertigwaren. Bei Krupp-Gruson in Magdeburg standen ganze Zement- und Zuckerraffinerieanlagen wochenlang herum, verpackt in Reparationskisten. Im Hüttenwerk Thale stapelten sich die Emailletöpfe und -eimer. Die halbe Ukraine bezieht ihre Kochtöpfe aus dem Harz. In Sachsen-Anhalt mußte die Zementproduktion gestoppt werden, weil die Silos überquollen, und im sowjet-dirigierten Leuna-Werk (jetzt: Kombinat „Kautschuk“) waren die Oeltanks überlaufvoll.

„Wir können keine Löhne mehr zahlen, wenn die fertigen Waren nicht endlich abgerufen und fortgeschafft werden“, kabletten die Volksbetriebe Notrufe an die Ostzonen-Wiko in Berlin. Sie landeten bei der Hauptverwaltung Verkehr.

Dort amtierte als roter Reichsbahn-generaldirektor der ehemalige Schalterbeamte Willi Besener, vereinigter Sozialdemokrat. Besener hat den großen Köder nie verdaut. Beim Rapport im Wenden-Schloß wurden seine Vorträge immer ungeduldiger aufgenommen.

Er verlas die Liste der Engpässe: eingeleiste Strecken, fehlende Siederöhre, Asbestpackungen, Rotgußteile für die kranken Loks, fehlende Bandagen für Stahlgußräder. Auch 1949 werden noch keine Wagons für den deutschen Bedarf gebaut.

Generalmajor Kwaschnin hörte sich die weinerlichen Erklärungen nicht lange an. Besener fiel. Darüber beklagte er sich öffentlich im RIAS.

Willy Kreikemeyer hieß der neue Mann, der in die Reichsbahn-Hauptverwaltung an der Voßstraße gegenüber den Reichskanzlei-Trümmern einzog. Er fährt jetzt Beseners Salonzug. Vorher amtierte der ehemalige Dreher als Chef der RBD-Berlin.

Der 53jährige hat andere Verdienste aufzuweisen als der bürgerlich-zahme Besener: vor 1933 aktiver KP-Funktionär und roter Gewerkschaftssekretär. 1933 Emigrant in der CSR. Dann stand Legionär Kreikemeyer in Rot-Spaniens Brigade zusammen mit heutigen Polit-Büro-Größen: Franz Dahlem und Wiko-Chef Heinrich Rau. Anschließend tauchte der Landarbeitersohn in Frankreich unter.

Die sowjetischen Wenden-Schloß-Herren wollten endlich Taten sehen. Kreikemeyer erfand die Schwerlastzüge. Adjutant Erich Kramer war Inspirator. Als Techniker versteht er einiges vom Betriebswesen. Er avancierte zum stellvertretenden Generaldirektor der Ostseebahn.

Die Güterzüge hatten auch in Ostelbien früher kaum mehr als 120 Achsen. Kreikemeyer ließ doppelte Achsenzahlen an die Loks koppeln. Im verkehrsreichsten Zonenbezirk Halle fuhren im März und April monatlich rund 410 solcher Züge mit 3000 bis 4000 Tonnen Last.

Die Aktivisten der Hennecke-Loks hatten bald genug von diesen Schwerlastzügen. Da sie mit Braunkohle feuern, müssen sie schon ohne Schwerlast die dreifache Kohlenmenge schippen. Ein Hennecke-Anwärter, der kürzlich auf dem Bahnhof Schöne-weide ankam, hatte von Kottbus bis Berlin mehrmals die Lok wechseln müssen. Auf 144 km. Dreimal war ihm der Kohlenzug vor der Einfahrt auseinandergerissen. Es war ein Kreikemeyerscher Schwerlastzug: 360 Achsen. Zeitverlust: vier Stunden.

„Dann müssen wir eben auf die alten Nazis zurückgreifen, wenn Ihr das nicht könnt“, strafte Kreikemeyer die Hennecke-Aktivisten aus den Einsatzbrigaden ab. Er

holte die alten Pg-Lokführer. Aber auch die Zurückbeordneten konnten keine friedensmäßige Zirkulation in den amputierten Gleiskörper bringen, obwohl sie Fachleute sind.

Im Wenden-Schloß munkelte man von Sabotage. Generalmajor Kwaschnin ließ sowjetische Dienstvorschriften aus Moskau kommen. Sie wurden deutsch umgedruckt. Das Fahrpersonal mußte sie auswendig lernen.

Dazu kamen Aufrufe an die technische Intelligenz. Erfinder aller Kategorien meldeten sich mit kühnen Projekten. Professor Draht von der Technischen Universität Berlin bot seine Generatorenlok an. Eine Vergasungsanlage soll die mitgeführte Braunkohle in Gas verwandeln. Zum Kesselheizen. Für die serienmäßige Konstruktion solcher Lokomotiven fehlt es der Ostzone jedoch an Rohren. Eine kleine Rohrwalzanlage wird gerade erst wieder in Riesa montiert.

Den Plan, einen Teil der Ostzonen-Loks auf Braunkohlenstaubfeuerung umzustellen, steuerte die Kammer der Technik bei. Auch diese Hennecke-Lösung wurde zu den Akten gelegt, nachdem im Braunkohlen-Kombinat Nachterstedt bei Halberstadt eine solche Lok in die Luft flog.

„Alles Quatsch!“, sagte Walter Ulbricht in der letzten Sitzung des SED-Polit-Büros. „Was wir brauchen, ist ein zweiter Kaganowitsch.“

Dann erinnerte er in russo-saxonischem Emigrantendeutsch an parallele Erscheinungen in der Sowjet-Union. Das rote Reich hatte das größte Verkehrs-Chaos nach den Interventions-Kriegen. Bis Lasar Kaganowitsch, Stalins Schwiegervater, als Volkskommissar für das Transportwesen eingesetzt wurde. Er postierte längs den verstopften Bahnstrecken linientreue Kommunisten, die lösten das Verkehrsproblem. Ohne Rücksicht auf Zugunfälle.

Nach gleichem Muster will die SED ihre linientreuesten Genossen in den Eisenbahndienst delegieren. Die RBD-Präsidenten müssen wie Wachhunde an den Strecken patrouillieren und mit tüchtigen Polit-Aktivisten den Lokführern Dampf machen. Die Drohung, der nächste so-



Steigende Aussichten
Sowjetdienst: Kreikemeyer

wjetische Bahnhofsoffizier werde die Verantwortlichen zur Rechenschaft ziehen, soll die chronische Verstopfung jetzt beheben.

Nur der Kaganowitsch für die Ostseebahn fehlt noch. Um diese Kommando-

höhe sind heftige Cliquen-Kämpfe entbrannt. Einige stolperten schon. Eisenbahngewerkschaftsführer Theodor Kotzur mußte gehen — ehemaliger Sozialdemokrat. Roman Chwalek wechselte vom Vorsitz des Berliner FDGB auf seinen Platz. Für einen Kaganowitsch-Imitator hat auch er kein Format — dagegen einen dunklen Punkt: Das Politbüro schreibt den kolossalen Parteiprestige-Verlust in Berlin Chwaleks Temperamentlosigkeit zu.

Seit einiger Zeit strahlt Wenden-Schloß-Wohlwollen hell auf Erich Kramer, Urheber der Meldung von der Bereitschaft auf dem Gleis Marienborn-Berlin. Der wetterfeste Alt-Kommunist avancierte im Hennecketempo zum stellvertretenden General-Direktor. Er hat in der Moskauer Emigration Schweigen und Partei-Disziplin gelernt. Im Sommer 1941 ließ ihn NKWD-Chef Jeschow, wie viele deutsche Emigranten, einkertern. Freilassung erfolgte erst nach Pflichtschwur zum aktiven Kampf gegen Hitler-Deutschland. Kramer sagte ja. Er wurde Sprecher der deutschsprachigen Sendungen des Moskauer Rundfunks. Jetzt hat er Kaganowitsch-Aussichten. Russisch spricht er schon.

Liebe im Hafen

Out of bounds

Jede Woche wieder muß Amtsrichter Dr. Frers vom Schöffengericht Nordenham bis dato geachtete Bürgerfrauen wegen des anrühigen Delikts der Kuppelei verurteilen. Gegen Bezahlung von 20 bis 25 DM je Nacht stellen sie ihre Ehebetten leichten Mädchen und schweren Fahrrens-



Lösende Aussichten
Gesundheitsdienst: Müller

leuten zur entsprechenden Verfügung. „Skrupellose Mütter scheuen sich nicht, ihre Kinder bei Eintreffen ausländischer Dampfer am Hafeneingang als Zuhälter zu verwenden“, berichteten Gerichtssaalreporter von der Unterweser.

In Nordenham wurde ausgerechnet, daß jede Schiffsbesatzung der US-Army-Nachschub-Transporter etwa 6000 Dollar in die Unterweserschenken laufen läßt. Trotz scharfer Zollkontrolle werden sie bei Rowold, Tabell, in der Viktoria-Bar, im Deutschen Haus, Café Zentral oder „Zukunftseck“ in Feuerwasser umgesetzt. Veronikas holen bisweilen beim morgendlichen Kasenssturz Bündel von roten D-Mark-Hun-