

MK  
Aug 19  
I/6991POLAND.COMMUNICATIONS  
RailwaysZustande bei der Eisenbahn.

SOURCE MUNICH : A 70-year-old locomotive driver who worked for the railway administration at VOSSWALDE (WOSCOWSKA) until his escape in June 1952.

DATE OF OBSERVATION: Until June 1952.

\* \* \*

Uebertriebene Leistungssteigerung kennzeichnet heute den Betrieb bei der Eisenbahn (PKP). Neben dem seit 1950 laufenden, grossangelegten Kohlesparprogramm sind die Laufzeiten fuer Lokomotiven und rollendes Material wiederholt stark gekuerzt worden. Es wird mit Betriebsmitteln und Ersatzteilen gespart, und in periodisch wiederkehrenden Abschnitten werden die Realloehne gesenkt. Tatsaechlich aber koennen heute bei einem so gut eingespielten und durchorganisierten Apparat, wie ihn ein Eisenbahnnetz darstellt, keine ins Gewicht fallenden Einsparungen oder Leistungssteigerungen mehr erzielt werden, es sei denn, die menschliche Arbeitskraft wird bis ueber das Maximum ihrer Leistungskraft angespannt, oder es werden Leistungsspitzen auf einem Teilgebiet erzielt, deren ueberhoechste Kosten und negativen Auswirkungen an anderer Stelle erscheinen muessen. Verschwendung von Arbeitskraft und optimale, auf ein kurzfristiges Ziel konzentrierte Ausnutzung des technischen Apparates ohne Ruecksicht auf unwirtschaftlichen Verschleiss sind unuebersehbare Symptome einer klassischen Kriegswirtschaft. Ohne dass in vorliegendem Fall ein Widerspruch besteht, koennen alle diese Merkmale ebenso auf eine Planwirtschaft zurueckgefuehrt werden, die zur Erreichung fester Planabschnitte jedes vernuenftige, von der Rentabilitaet bestimmte Denken ueber Bord wirft. Die einzige Moeglichkeit einer echten Leistungssteigerung, naemlich durch Modernisierung und Verbesserung des technischen Apparates, wurde bisher nicht beobachtet.

Seit 1950 wird Kohle gespart, seit dem Fruhjahr 1952 ist das Heizen der Loks auch mit Kohlestaub obligatorisch und geschieht auf "Wunsch" der Heizer. Fuer die Einsparung von je einer Tonne hochwertiger Fetta- oder Flammkohle wurden fruher 400 Zl gezahlt, seit diesem Fruhjahr 200 Zl. Als Ersatz fuer die gute Kohle muss Kohlenstaub oder Braunkohle verfeuert werden. Der offiziell errechnete Spar-

(Over)

ertrag betrug auf dem kleinen Bahnhof VOSSWALDE im Jahre 1951 ganze 45 Tonnen. Diese Menge wird nun von der zu liefernden Kohlenmenge abgezogen und als Ersatz 45 Tonnen Kohlenstaub geliefert und 12 Tonnen Braunkohle. Kohlenstaub und Braunkohle geben nicht die benoetigten Heizwerte; die Heizer sind darueber hinaus gezwungen, ununterbrochen nachzulegen, das Manko also durch ihre, in diesem Fall nichtbezahlte Arbeitskraft auszugleichen. Waehrend die schlesische Steinkohle 7,000 Kalorien besitzt, hat Braunkohle nur 2,690 Kalorien. Die Feuerungsraeume der Loks sind darueber hinaus nicht fuer die Verwendung dieser Brennstoffe eingerichtet, sodass zusammen mit ein hoeherer Prozentsatz des Heizwertes infolge ungenuegender technischer Ausruestung, verloren geht. Hinzu kommt noch, dass diese Ersatzbrennstoffe infolge ihres hohen Gehalts an Brennrueckstaenden die Anlagen verschmutzen und laufende Reinigung der Anlage, wieder auf Kosten des Personals, notwendig machen. Zeigt sich bereits hieraus, wie problematisch der "Sparertrag" ist, wird das Ganze zur Farce, wenn man den tatsaechlichen Hintergrund kennt. In der Regel besorgen sich die Eisenbahner von den Kohletransporten hochwertige Kohle und schaufeln den Staub auf die Strecke. Laeuft man in Polen ueber die Gleisstrecken, kann man ueberall die Spuren der Selbsthilfe der Eisenbahner finden. Auch hier kann wieder der Bahnhof VOSSWALDE als Beispiel dienen. Die Bestaende an guter Kohle reichen nicht mehr zum Anschluss an die naechste, die vierte Quartallieferung. Also besorgt sich die Leitung des Bahnhofs einige Waggon Kohle von den Zuegen, die von dem Personal des Bahnhofs VOSSWALDE gefahren werden. Das geschieht, obwohl Anfang 1952 der Parteisekretaer des Bahnhofs gerade wegen Kohleschiebungen einige Unannehmlichkeiten hatte und deshalb abgeloeest wurde. PECZAK Stefan war unter anderem fuer die Praemienberechnung verantwortlich und hatte gemeinsam mit den Lokfuehrern gegen Beteiligung von einem-drittel des Praemiensatzes bei der Kontrolle der verwendeten Kohle beide Augen zugedrueckt. Der Kohlestaub wurde auf der Strecke verstreut, die Braunkohle schwarz als Hausbrand verkauft und die Einsparungspraemien kassiert. Der jetzige Leiter des Bahnhofs, GUKOKA (fnu), sieht sich den gleichen Problemen gegenueber, und er muss den gleichen Weg gehen, wenn er nicht, trotzdem er alter Genosse ist, wegen Unfaehigkeit oder Sabotage hereinfallen will.

Infolge der auf die Spitze geschraubten Forderungen an die Eisenbahner und der Senkung der Sparpraemie fordert das Lokpersonal Erhoehung der Ration um 200 g Speck oder Fett woechentlich und einen weiteren Liter Milch taeglich, sowie eine Praemie in der urspuenglichen Hoehe.

Die normale, taegliche Fahrzeit fuer Lokfuehrer betraegt sechs Stunden und entspricht der ueblichen Arbeitszeit. 1e

(Over)

Eisenbahner arbeiten aber trotzdem bis 260 Stunden monatlich, da sie sich 'freiwillig' verpflichten müssen, sogenannte "Einsatzzeiten" zu fahren. Ueberstunden werden doppelt bezahlt, aber dieser erhöhte Lohn ist kein Ansporn, da die Eisenbahner ueberarbeitet sind.

Der Lohn der Eisenbahner im Fahrdienst richtet sich nach der Fahr- und Dienstzeit. Bei zehnjährigem Dienst als Lokführer werden bei 200 Fahrstunden im Monat zwischen 550 und 600 Zl gezahlt. Dazu müssen Praemien und Ueberstunden gerechnet werden. Bei 260 Fahrstunden kommt ein Lokführer auf 900 bis 1,000 Zl. monatlich.

Fuer die Dienstkleidung muss der Eisenbahner 25 Prozent des Kaufpreises zahlen. Die Dienstkleidung selbst bleibt Eigentum des Staates und muss beim Ausscheiden aus dem Eisenbahndienst an die Dienststelle zurueckgegeben werden. Fuer politische Anlaesse und fuer Beamte in gehobener Stellung innerhalb der Eisenbahnbetriebe werden Tuchuniformen zur Verfuegung gestellt. Diese müssen ebenfalls mit 25 Prozent bezahlt werden und verbleiben ebenfalls Eigentum des Staates.

In vierteljaehrlichen Abstaenden fuehrt die Gesundheitsbehoerde Kontrollen durch. Lokführer werden auf gutes Sehvermoegen und schnelle Reaktionsfaehigkeit untersucht. Es zeigte sich jedoch, dass viele Lokführer auch mit schwerwiegenden Leiden nicht aus dem Fahrdienst entlassen werden koennen, da kein Ersatz da ist, und die Berufsausbildung von Lokführern erst seit 1950 wieder verstaerkt eingesetzt hat. In VUSSWALDE betrug das Durchschnittsalter der Lokführer 55 Jahre.

Vor dem Kriege wurde jede Lokomotive, je nach Grosse und Verwendung, nach 75,000 bis 100,000 Kilometern generalueberholt. Diese Strecke legt eine Maschine in etwa einem dreiviertel Jahr zurueck. Nach dieser Fahrstrecke wurden die Verdampfungsroehren von Kesselstein gereinigt, wurden Achsenlager erneuert, die Kolben und Zylinder ueberprueft und eventuell ausgewechselt, die Ventile nachgesehen und neu eingebaut, und die allgemeine Betriebssicherheit durch genaue Dampfdruckmessungen ueberprueft. Heute betraegt die uebliche Strecke 155,000 Kilometer. Auf diese Kilometerzahl verpflichten sich die Lokführer und Heizer 'freiwillig'. Die Lokomotiven liegen dadurch 370 Tage auf der Strecke, denn diese 155,000 Kilometer muss die Maschine ohne groessere Reparaturen laufen, da andernfalls die Kosten der Reparatur in einem Hauptbetrieb der ganzen Belegschaft des Nebenbetriebes aufgebuerdet werden, angefangen vom Leiter bis zum Hilfsarbeiter, und jeder versucht dies zu verhindern.

Bei den verwendeten Loks handelt es sich ausnahmslos um Vorkriegemodelle, und deshalb mussten Betriebspruefungen schon

(Over)



bei 50,000 Fahrkilometern vorgenommen werden, da die Maschinen sich in einem sehr schlechten Zustand befinden. Da aber nur 10 Prozent des Lokomotivparks zur Reparatur herausgezogen werden koennen, muessen die Verpflichtungen freiwillig heraufgeschraubt werden. In VOSSWALDE erreichte eine Lokomotive die oberste Grenze mit 250,000 Fahrkilometern. Nach einer solchen Fahrstrecke sind die Lager ausgefahren, die Ventile undicht und unzuverlaessig, sodass Kesselexplosionen und Heisslaufen von Achsen und Lagern haeufig vorkommen. In VOSSWALDE fielen zwischen dem Juli 1951 und April 1952 zwei Loks wegen Maschinenschaden aus, darunter eine wegen Kesselexplosion, die zwei Todesopfer forderte. Bei den uebrigen Ausfaellen handelte es sich um Achsenbrueche, Versagen von Ventilen, etc.; diese Schaeden wurden in VOSSWALDE behoben.

Nach 155,000 Kilometern werden Lokfuhrern und Heizern Praemien bis zu 3,000 Zl gezahlt. Diese Summe wird auf neun Monate verteilt und kommt mit dem Lohn zur Auszahlung. Niemand vom Lokpersonal weiss, wie die Lohnsteile diese Praemien errechnet, und Reklamationen in dieser Hinsicht sind zwecklos. Um diese Entfernung jedoch bewaeltigen zu koennen, muessen die Lokfuhrer und Heizer die notwendigsten Reparaturen selbst durchfuehren, natuerlich ausserhalb der Dienstzeit und ohne Bezahlung. Sie arbeiten dabei eng mit der Schlosserei ihres Betriebes zusammen. Die Betriebswerkstaetten selbst sind daran interessiert, moeglichst wenige Maschinen in die Hauptreparaturwerkstaetten ueberfuehren zu muessen, da sie alle an diesen Reparaturen zu zahlen haben. So werden in den kleinen Betrieben, mit unzuellaenglichen Mitteln, Lager geschmiedet, Ventile erneuert, Achsen gewechselt und Kolben und Zylinder nachgeschliffen. Hinzu kommt, dass viele Ersatzteile nicht geliefert werden und selbst angefertigt werden muessen. Besonders ist das Fehlen von Buntmetallen, wie Messingstuecken, auffallend, und da Ventile aus Stahl oder Eisen einen starken Veraenderungskoeffizienten aufweisen, sodass ihre Verwendungsdauer nur Monate betraegt, erhielt im Herbst 1951 die Werkstaett in VOSSWALDE eine eigene Drehbank. Dadurch wurde das schwierigste Problem, naemlich die Versorgung der Loks mit Kesselventilen, behoben, da man diese jetzt selbst herstellen kann.

Verschiedene Strecken im Gebiet um OPPEL (OPOLE) befinden sich in einem schlechten Zustand und muessen dringend erneuert werden. Die Strecke TARNOWITZ (TARNOWSKIE GORY) - VOSSWALDE (WOSOWSKA) - OPPEL (OPOLE) darf nur mit einer Hoechstgeschwindigkeit von 40 km befahren werden. Zwischen OELS (OLESNICA) und KREUZBURG (KLUZBORK) wird an der Strecke gearbeitet, waehrend die Strecke OELS (OLESNICA) - BRESLAU (WROZAW) im Vorjahre (1951) repariert wurde.

Fuer die Kohlentransporte von PRISKRETSCHAM (PRYSKOWICE) nach LUBLINIEC, auf die Strecke KATOWITZ - KREUZBURG -

BRESLAU, (KATOWICE - KLUCZBORK - WROCZAW) wurde 1951 mit dem Bau einer eingleisigen Linie begonnen. Diese ist bereits bis auf ein Teilstueck bei OSWALDE, (POZOMIA) fertiggestellt. Diese Strecke ist als Entlassung der Hauptlinie GLEIWITZ - OPPELN - BRESLAU (GLIWICE-OPOLE-WROCZAW) vorgesehen.

Der Rangierbahnhof in GROSS-STREHLITZ (STRZELCE OPOLSKIE) wurde innerhalb der letzten drei Jahre erweitert, da durch die verstaerkten Kohlentransporte aus dem oberschlesischen Raum nach Norden oft Stockungen eintreten. In OPOLE wurden die während des Krieges zerstörten Eisenbahnbetriebswerkstaetten wieder aufgebaut. Zwei Hallen fuer Kesselreparaturen und ein kleines Hammerwerk wurden diesen Reparaturbetrieben angegliedert.

WOSOWSKA durchlaufen taeglich etwa 32 Kohlentransportzuege aus dem oberschlesischen Raum, und rund 24 Zuege mit verschiedenen Guetern passieren den Bahnhof in anderer Richtung. Die Transporte werden in STRZELCE OPOLSKIE zusammengestellt und sind fuer WARSCHAU, LODZ und POSEN bestimmt. Transporte nach dem STETTINER Raum laufen nur selten ueber WOSOWSKA. In WOSOWSKA findet Personal- und Lokwechsel statt. Fuer Maschinen aus WOSOWSKA betraegt die normale Fehrstrecke der Loks rund 250 bis 300 Kilometer. Bewachte Transporte wurden im April nur zweimal beobachtet. Bei diesen zwei Transporten wurden die Maschinen nicht gewechselt. Wahrscheinlich handelte es sich um Erztransporte nach der UDSSR. (Uran?).

EVAL. COMMENT : All names of localities and railway lines confirmed. A new railway link between PYSKOWICE and LUBLINIEC (under construction) confirmed - see "Kurier Godzienny" of 1 January, 1952. PECZAK Stefan and GUKOKA (fnu) - the last name seems to be misspelt - UNCONFIRMED. Wages and premiums are within the known limits. Coal economy on the railways is much recommended by the press, and the crews are urged to carry on minor repairs on their own. The report shows the real effect of the economy and socialist competition propaganda campaign.