

»ein sollte.) Die Stoßbrigaden sind schon Anfang Januar auf völlig freiwilliger Grundlage gebildet worden. Sie leisten zusätzlich nach Feierabend oder an Sonntagen Dienst. Am ersten März-Sonntag steht der Präsident auf den Gütergleisen Halle, wo über 50 freiwillige Aktivisten am Werke sind. Der Führer einer Kolonne „beschwert“ sich, daß die Männer für ihre Zusatzarbeit den normalen Lohn erhalten sollen. Sie wünschten keinen Lohn dafür, sagt er, sondern betrachteten diese Leistungen als freiwillige Ehrenarbeit!

Ein alter sozialistischer Eisenbahn-Gewerkschafter aus der Vorhitlerzeit, der Genosse Kreisel, jetzt Reichsbahnrat, erzählt, wie er seine Kollegen warb: „Hier geht es um unsere Sache. Es handelt sich darum, daß wir nicht von den Besatzungsmächten oder dem ausländischen Kapital die Hilfe erwarten, sondern uns selbst helfen, aus eigener Initiative und mit eigener Kraft.“ Das verstehen die Arbeiter. Noch am gestrigen Sonnabend hatte Kreisel in Bitterfeld in einer solchen Aufklärungsversammlung gesprochen. Heute wird dem Präsidenten bei seiner Inspektion berichtet: „Die Lok 525 488 ist durch freiwillige Sonntagsarbeit einer Stoßbrigade repariert worden und geht in wenigen Stunden in Dienst.“ Ähnlich war es in Falkenberg (Elster). Zunächst war keine Stoßbrigade vorhanden. Zum 15.2.1947 hatten Gewerkschaft, Betriebsrat und Betriebsgruppe eine Betriebsversammlung mit diesem Thema einberufen, und über die folgenden fünf Tage gab die Stoßbrigadenleitung des Bw Falkenberg bereits am 22.2.1947 folgenden Bericht: 44 Mann leisteten 208V³ Stunden zusätzliche Arbeit (Schweiß- und Dreharbeiten an Loks, Eisbeseitigung usw.). Die Betriebsgruppe des Bw Dessau schreibt: „Wir haben die Stoßbrigaden ... organisiert. Es ist uns dadurch möglich geworden, den durch den Frost entstandenen hohen Reparaturstand der Loks zu bewältigen ...“

So ist es gelungen, seit Januar 1947 sechsendreißig Züge für den werktätigen Berufsverkehr mehr einzusetzen und beizubehalten. 10 Loks waren über den Plan hinaus innerhalb von 6 Tagen für Personenzüge zu reparieren. Das Ziel wurde erreicht. Diese Erfolge, die Schaffung der Stoßbrigaden, ihre freiwillige Mehrarbeit und die Verstärkung des Berufsverkehrs hat der FDGB unter initiativer Mitwirkung der SED-Betriebsgruppen erzielt. Damit wurde bisher ein Teil der Aufgaben bereits erfüllt, die der FDGB und unsere Partei im Rahmen des Volksaufgebots 1947 als Verpflichtung übernommen haben.

Inspeziert der Präsident, so sammeln sich sofort um ihn die Vertreter des Betriebsrats, der Gewerkschaft, der Betriebsgruppe. Mit ihnen spricht er als alter Fachmann und Kollege, als Antifaschist. Sie kommen freimütig mit

all ihren Beschwerden und finden in allen begründeten Fällen größtes Verständnis, schnelle Hilfsbereitschaft. Wie in Wittenberg z. B., wo Eisenbahner und andere Bauarbeiter im Februar-März an der großen Elbebrücke eine heroische Leistung vollbringen, um den Schienenweg nach Berlin offenzuhalten. Zwei je 45 Meter lange Eisenbahnbrückenteile müssen errichtet und in eine Lücke eingeschoben werden. Bei Windstärke 8_A in kärglicher Kleidung den Schwaden spitziger Eiskristallgeschosse des Schneesturms ausgesetzt, heben, tragen, hämmern, feilen und schweißen sie an dem Werk, befestigen sie 19000 je ein Kilo wiegende Schrauben an der 10 Meter hohen Brückenkonstruktion. Tag und Nacht, unter Bedingungen, die zu normalen Zeiten jeden Bau stilllegen, geht die Arbeit vor sich. Sie muß vollendet sein, ehe der bevorstehende Eisgang die bisherige Notbrücke mit ihren hölzernen Pfeilern wahrscheinlich zum Einsturz gebracht haben wird. Den Arbeitern war die Lieferung eines warmen Zwischentrunks zugesagt worden. Sie beklagen sich bitter darüber, daß er ausblieb. Der Präsident hat in Minuten die für den Vorfall Verantwortlichen in Halle am Telefon und stellt energisch, ohne falsche Rücksicht, sicher, daß die Getränke innerhalb 24 Stunden an die Arbeiter gelangen. Erklärt auch, daß in Aussicht gestellte zusätzliche Nahrungsmittel so schnell wie möglich ausgeliefert wurden. Dieses Verständnis, das Mitgefühl mit den schweren Lasten der Arbeiter sichert dem Aufbau der Reichsbahn die besten Kräfte.

Jetzt kann schon ohne Schönfärberei gesagt werden, daß der tiefste Entwicklungspunkt des Reichsbahnbetriebes Sachsen-Anhalt überwunden ist. Das vorhandene Material an Güter- und Personenwagen reicht aus, wengleich noch manche Reparaturstunde darauf verwendet werden muß. Das Volksaufgebot macht es der Reichsbahn in Sachsen-Anhalt auch zur Pflicht, die zweigleisige Strecke nach Berlin wieder herzustellen. Passierten früher täglich 100 Züge die Strecke zwischen Berlin und Halle, so ist es jetzt nur die knappe Hälfte — im Hinblick auf die Materialschwierigkeiten, den Personalmangel eine allerdings noch immer anerkennenswerte Leistung. Das zweite Gleis wird Entlastung bringen; zwischen Halle und Wittenberg ist es schon vollendet, und die Reststrecke bis zur Direktionsgrenze Jüterbog wird 1947 fertig werden. Sämtliche Signalanlagen im eingleisigen Verkehr, sind umgebaut, während in anderen Bezirken noch mit der handmäßigen Stangen-Ring-Signalmethode gearbeitet wird. Alle diese Leistungen konnten nur vollbracht werden, weil sowohl Leitung als auch Arbeiter und Angestellte der Reichsbahn Sachsen-Anhalt von dem fortschrittlichen Geist des Aufbaus, vom Willen eines neuen Lebens durchdrungen sind.

Cs geht um das tägliche dfrrot!

Zum Volksaufgebot der Frühjahrsbestellung in Sachsen-Anhalt

Am 14. 2. 1947 hat das Zentralsekretariat der SED alle Vorstände und Mitglieder der Partei aufgerufen, sich mit ganzer Kraft für die Frühjahrsbestellung einzusetzen. Auch der gemeinsame Ausschuß der Einheitsfront der antifaschistischdemokratischen Parteien Deutschlands wandte sich zu demselben Zweck mit einer Kundgebung an das schaffende Volk. Auf der gleichen Linie liegt das Volksaufgebot der Blockparteien in Sachsen-Anhalt, die Initiative für eine planmäßige und intensive Durchführung der Frühjahrsbestellung zu ergreifen.

DieRedaktion

Das Volksaufgebot stellt sich die Aufgabe, durch Abschluß von Verträgen der Vereinigung der gegenseitigen Bauernhilfe (VdGB) mit Massenorganisationen der Werktätigen (FDGB, FDJ, Konsumgenossenschaften und Blockparteien) sowie mit anderen wirtschaftlichen, kulturellen und behördlichen Einrichtungen die Gesamtbevölkerung zur Mithilfe für die Sicherung unserer Ernährung heranzuziehen. Verantwortlich für die Durchführung ist die VdGB.

Ein Vertrag mit dem FDGB

In seinem Vertrag mit der VdGB hat der FDGB folgende Pflichten übernommen: Organisierung von Patenschaften der Industrie- und Handwerksbetriebe für die Dörfer, um insbesondere die Reparaturen landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte sicherzustellen und Hilfe beim Aufbau der neuen Maschinen-Ausleihstellen der VdGB zu leisten. Die Vermittlung der Patenschaften erfolgt im Kreismaßstabe. Der FDGB entsendet Reparaturkolonnen