

dieser Lokomotiven nach dem Bahnhof Artern (Sachsen-Anhalt) an, um sie auf diese Weise der Schrotterfassung zu entziehen. Kreikemeyer, der von diesem Vorgang Kenntnis erhielt, tat nichts, um die Schuldigen zu bestrafen.

Als die Forderung nach Schrott immer dringlicher wurde, konnte Kreikemeyer seine bisher sture ablehnende Haltung nicht mehr aufrechterhalten, wenn er nicht Gefahr laufen wollte, sich völlig als Saboteur zu demaskieren. Er erfand eine neue „Theorie“. Er ordnete an, daß nur so viel Schrott abzuliefern sei, wie die Industrie dafür Material an die Reichsbahn liefern würd.

Aber auch diese feindliche Maßnahme zerschlug ihm die ZKK. Nunmehr begann der Saboteur Kreikemeyer eine andere Linie zu beziehen.

Er erklärte sich; plötzlich bereit, die Schrottaktion mit allen Kräften zu „unterstützen“.

Das sah dann in der Praxis u, a. so aus:

Im Jahre 1945 hatte die faschistische Wehrmacht die Peene-Brücke bei Karnin, an der Strecke Ducherow-Swinemünde, gesprengt. Es handelte sich um eine der größten und modernsten Eisenbahnbrücken im Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik. Die Sprengung dieser Brücke hatte zwar Etlichen Schaden an dem Material angerichtet, aber der überwiegende Teil der Stahlträger, etwa 2 200 Tonnen, war intakt geblieben. Anstatt die Demontage der Brücke anzuordnen und dafür zu sorgen, das Trägermaterial an anderer Stelle für die Wiederherstellung zerstörter Brücken zu verwenden, duldete Kreikemeyer plötzlich die Verschrottung und die Zerschneidung des wertvollen Trägermaterials in Enden zu je einem Meter.

Es bedurfte auch hier erst eines energischen Eingriffes der ZKK, um eine, solche Art „Schrottaktion“ zu unterbinden.

Volkskorrespondenten hatten des öfteren in der Tagespresse auf den Unfug hingewiesen, Stahlschwellen, also besten Stahlkernschrott, als Zaunmaterial bei der Reichsbahn zu verwenden. Kreikemeyer störten diese Hinweise nicht im geringsten.

Als die ZKK ihn energisch aufforderte, die Stahlschwellenzäune durch anderes Material zu ersetzen, verfügte er an alle Reichsbahndirektionen, eine bürokratisch-umständliche Untersuchung durchzuführen, um ausrechnen zu lassen, wieviel Holz, Nägel und sonstiges Material benötigt würden, um die Stahlschwellenzäune ersetzen zu können. Die von ihm so erstellte Milchmädchenrechnung präsentierte er der ZKK mit der dummfrechen, provokatorischen „Bitte“, ihm bei der Beschaffung des Materials und der Finanzmittel zur Ersetzung der Stahlschwellenzäune behilflich zu sein.

Wie sicher sich die Saboteure unter dem Protektorat eines Kreikemeyer fühlten, beweist der Fall Kirchmöser.

Das dortige Reichsbahnausbesserungswerk hatte am 1.3. 1950 nur 325 Tonnen Schrott gemeldet.

Eine Nachprüfung der Volkskontrolle ergab aber darüber hinaus noch folgende verheimlichte Bestände:

400 Tonnen Mischschrott
100 Tonnen Stahlschrott
50 Tonnen Maschinengußbruch
10 Tonnen Buntmetallschrott (unsortiert)
500 Tonnen Ofentopf- und Hartgußbruch.

Verheimlichung der Bestände an Tiefbohrmaterial

Es gibt im Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik etliche Stellen, in denen in der Zeit vor dem Jahre 1945 mit Erfolg nach Erdöl und Erdgas geschürft worden ist. Nach dem Jahre 1945 hat sich bei uns niemand ernsthaft um dieses volkswirtschaftlich außerordentlich bedeutungsvolle Problem gekümmert.

Die Geologische Landesanstalt der Deutschen Demokratischen Republik lief jahrelang vergeblich von einer Stelle

zur anderen, um Tiefbohrgeräte und Bohrröhre zu erhalten. Sie klopfte auch bei der Reichsbahn an, die sich jedoch taub stellte.

Inzwischen hatte die ZKK Kreikemeyer förmlich zwingen müssen, eine Untersuchung zuzulassen, über welche Art und wieviel Tiefbohrmaterial die Reichsbahn verfügt. Gründliche Nachforschungen bestätigten die Tatsache der Verheimlichung umfangreicher, ungenutzter Bestände an Tiefbohrmaterial verschiedener Art.

Bisher konnten etwa 10 000 m nahtlose Mannesmannrohre, Tiefbohrer und komplette Bohrgeräte, zum Teil unter Schrott versteckt, aufgefunden und der Geologischen Landesanstalt übergeben werden.

Bei der Ausfindigmachung dieser Materialien spielten sich unglaubliche Szenen ab, die im einzelnen darzustellen, zu weit führen würde.

Die ganze Bande der Saboteure stützte sich auf „ihren“ Generaldirektor, der am 28. Mai 1949 der damaligen Hauptverwaltung Materialversorgung der DWK wörtlich angedroht hatte: **„Ich habe deshalb veranlaßt, daß sämtliche Direktionen zum Schutze gegen unberechtigte Beschlagnahme und Materialentnahme Bahnpolizei einsetzen!“**

Erst am 12. 9. dieses Jahres erhielt die ZKK Nachricht, daß es auch jetzt noch immer wieder versucht wird, Bohrmaterial bei der Reichsbahn zu unterschlagen oder zweckwidrig zu verwenden, wie z. B. im RAW Engelsdorf bei Leipzig, im BW-Luckau/N. L. und im BW-Wittenberg.

„Mangel an Kesselwagen“ — und was dahintersteckte

Ein besonderes Kapitel bildete bei der Generaldirektion Reichsbahn die Kesselwagenangelegenheit. Mit fast tödlicher Sicherheit gab es immer Schwierigkeiten in der Versorgung mit Benzin und Dieselöl, wenn besonderer Bedarf zu decken war. Das war so zu den Zeiten der Frühjahrsbestellung, der Einbringung der Ernte oder zum Deutschlandtreffen der FDJ Pfingsten 1950 in Berlin.

Es wurde jedesmal festgestellt, daß die Produktion an Kraftstoffen nicht nur völlig ausreichend gewesen ist, sondern die Lagermöglichkeiten der Mineralölwerke häufig genug nicht ausreichten, die Produktion aufzunehmen, weil angeblich „Mangel an Kesselwagen“ die Verteilung behindere. Der „Mangel“ konnte immer erst dann behoben werden, wenn die Zentrale Kommission für Staatliche Kontrolle Kreikemeyer in ultimativer Form die Faust unter die Nase hielt. Eine im Sommer dieses Jahres durchgeführte Untersuchung der ZKK bestätigte noch einmal den von Kreikemeyer absichtlich zugelassenen Kesselwagenkandal. Dank des Eingreifens des Ministerrats, insbesondere des Genossen Otto Grotewohl, ist nunmehr endlich das scheinbare „Versäumnis“ Kreikemeyers nachgeholt worden.

Die Sabotage Kreikemeyers bestand darin, daß er ständig so tat, als ob die Kesselwagenangelegenheit ein „Problem“, eine „objektive“ Schwierigkeit sei. Das genaue Gegenteil ist erwiesen. Es wurde festgestellt, daß Kreikemeyer nie einen Finger krumm gemacht hat, um wenigstens zu versuchen, „das Problem“ zu lösen. Kreikemeyer wußte genau, daß die konsequente Nichtbeachtung des ständigen Versagens der Transporte von Kraftstoffen und flüssigen Chemikalien faktisch eine spürbare Sabotage an unserer Wirtschaft bedeutet.

Formal-bürokratische Methoden bei der Erstellung des einheitlichen Fahrpreis-Tarifs

Eine andere Form der von Kreikemeyer praktizierten Sabotage war die absichtliche Aufrechterhaltung veralteter Bestimmungen, um eine fortschrittliche Entwicklung bei der Reichsbahn zu hemmen.

Im Zuge der Durchführung gesetzlicher Bestimmungen waren die früheren Kleinbahnen der Reichsbahn eingegliedert worden. Kreikemeyer traf nicht die geringsten Maß-