

nahmen, um die buntscheckigen Tarife dieser früheren Kleinbahnen zu vereinheitlichen und mit den Tarifen der Reichsbahn abzustimmen. Diese Kleinbahnen sind ehemals zu einem großen Teil Privatbesitz und Profitquetschen für irgendwelche Aktionäre gewesen. Ihre hohen Tarife für Fracht und Personenverkehr sind eine Quelle ständiger Verärgerung der Bevölkerung. Das war genau das, was Field und Konsorten in ihr politisches Konzept paßte. Wochenlang drehte und wand sich die Kreikemeyer-Bande in der Generaldirektion der Reichsbahn, um die Vereinheitlichung der Tarife zu sabotieren. Die faule Ausrede lautete ständig „Dauert noch sechs Monate, da kein geschultes Personal vorhanden“. Daß es aber schneller geht, wenn man sich nicht völlig entlarven will, beweist die Einführung des Berliner S-Bahntarifes bei der Niederrheinischen Eisenbahn.

### **Drosselung der Kohlentransporte durch Paragraphen**

Am tollsten aber war die skrupellose Ausnutzung alter, überholter Paragraphen zur Drosselung der Kohlentransporte. Im Juli dieses Jahres hatte die Landeskommision für Staatliche Kontrolle Brandenburg von einem Kumpel des Braunkohlenwerkes „Franz Mehring“ die Nachricht erhalten, daß im Senftenberger Revier die Kohlenhalden immer höher wachsen, die Briketts zerfallen, und die Kumpels fragen, ob es überhaupt noch einen Sinn hat, Wettbewerbe durchzuführen, wenn man das Ergebnis ihrer Arbeit verkommen läßt.

Angeblich sollte wieder einmal „Waggonmangel“ schuld sein.

Die Landeskommision für Staatliche Kontrolle untersuchte gemeinsam mit den Volkskontrollausschüssen der Kumpels diesen Mißstand und stellte fest, daß es nicht an den Waggonen, sondern u. a. an einer alten Bestimmung der Reichsbahn liegt. Die Reichsbahn hatte Mangel an Rangierlokomotiven vorgeschützt, aber gleichzeitig abgelehnt, Lokomotiven der volkseigenen Kohlengruben zu erlauben, „reichsbahneigene“ Geleise zu befahren, da das „privaten“ Maschinen und Lok-Führern verboten sei. Die Gruben hatten nämlich ihre Lokomotiven angeboten, um die bereitstehenden Leerzüge an die Verladepunkte rangieren zu helfen. Die Bösartigkeit der sturen Aufrechterhaltung dieses Verbotes ergibt sich daraus, daß es sich manchmal nur um das Befahren einer „reichsbahneigenen“ Strecke von etwa 300 bis 500 Meter handelte.

Als die LKK Brandenburg und die Volkskontrolle endlich diesem bürokratischen Sabotagespuk ein jähes Ende bereiteten, lagerten vor den Werkstoren etlicher Senftenberger Braunkohlenwerke bereits 7 515 Tonnen Briketts in Stapeln, 8 820 Tonnen geschüttete Briketts, 3 849 Tonnen Brikettbruch und 1 666 Tonnen Brikettspäne.

Es bedurfte nur weniger Tage, um diese Kohlen in Bewegung zu setzen.

Es mußte aber auch in anderen Fällen ständig festgestellt werden, daß es jedesmal erst eines massiven Eingriffes der staatlichen Kontrollorgane bedurfte, um angeblichen Mangel an rollendem Material plötzlich doch noch zu beheben.

**Die Zentrale Kommission für Staatliche Kontrolle hat nie verkannt, welche heroische Arbeit von der großen Masse der ehrlichen Eisenbahner im Kampf gegen tatsächliche objektive Schwierigkeiten in der Vergangenheit geleistet wurde und auch heute noch geleistet wird.**

### **Erst Entlassungen — dann Facharbeitermangel**

Eine besondere Spezialität aller Saboteure ist es, alles durcheinander zu bringen oder die von den anderen Saboteuren angerichtete Desorganisation zu dulden und zu entschuldigen.

Am 10. 11. 1949 hatte die ZKK dem Kreikemeyer einen Prüfungsbericht der LKK-Sachsen zugestellt. Dieser Bericht

enthielt das Ermittlungsergebnis der Überprüfung von Reichsbahnausbesserungswerken und Betriebswerkstätten der Reichsbahn im Lande Sachsen. In diesem Bericht wurde der Generaldirektor Kreikemeyer in Kenntnis gesetzt von 16 geradezu absurden bürokratischen Scheußlichkeiten in diesen Betrieben und um Abstellung der festgestellten Mißstände gebeten.

Es handelte sich u. a. um eine vorher durchgeführte Entlassung einer größeren Zahl von Facharbeitern und den später eintretenden Mangel an Facharbeitern. Dieser Fall bildete Punkt 1 der insgesamt 16 Feststellungen der LKK und der Volkskontrolle.

Zunächst ließ sich Kreikemeyer fünf Monate Zeit, ehe er sich zu einer Stellungnahme bequeme. Am 5. 4. 1950 schrieb er endlich der ZKK, nachdem er sich nicht mehr drücken konnte.

Lassen wir die anderen 15 Punkte und lesen wir nur, was der gelehrige Agent des Noel H. Field, Generaldirektor Kreikemeyer, wörtlich geschrieben hat:

**„Zu 1). Im Bw-Teil ist der Volkswirtschaftsplan mit 24,5 Prozent übererfüllt worden. Die zur Entlassung gekommenen Arbeitskräfte konnten nicht gehalten werden, weil Finanzmittel für unproduktiv weiter zu beschäftigende Arbeiter nicht vorhanden sind ...**

**Damit ist bewiesen, daß diese Entlassungen zu Recht bestehen.**

Bei den Reichsbahnausbesserungswerken in der RBD Dresden liegt im ganzen gesehen auch eine Übererfüllung des Volkswirtschaftsplanes vor. Hier hätte man allerdings die weitere Entlassung einschränken können, wenn die Reichsbahn in der Lage gewesen wäre, im Hinblick auf das erhöhte Arbeitsprogramm im Jahre 1950 die Arbeiter durchzuhalten.

**Finanzmittel für solche durchzuhaltenden Arbeitskräfte sind aber bei der Reichsbahn nicht vorhanden. Das hat allerdings dazu geführt, daß uns jetzt im Jahre 1950 Schwierigkeiten entstehen, die fehlenden Fachkräfte zu ersetzen.“<sup>11</sup>**

So kann nur ein auf frischer Tat ertappter Saboteur stammeln, der irgend etwas zu seiner Rechtfertigung vorzubringen versucht.

Ein Kommentar des materiellen Inhalts dieses Kreikemeyerschen Geschreibsels dürfte sich erübrigen. Es wäre zweckmäßig, wenn die verantwortlichen Stellen in der Reichsbahn, aber auch in der IG Eisenbahn, einmal die Resolution der BGL und der SED-Betriebsgruppe der Reichsbahndruckerei Dresden lesen würden, die diese am

24. 8. 1950 dem Zentralvorstand ihrer Gewerkschaft in der Frage der angeblichen „Zahlungsunfähigkeit“ der Reichsbahn bei Prämienzahlungen und in der Frage der Erstellung von Finanzplänen zugestellt haben.

### **Schutz den Saboteuren — Verhinderung jeder Überprüfung**

Der vom OSS an der Strippe gehaltene Kreikemeyer bemühte sich, seine Kreaturen zu schützen, solange es nur irgend möglich war.

Anfang des Jahres 1949 beschwerten sich Reichsbahnarbeiter beim Landesvorstand der SED Berlin über den Vertrauensarzt der Reichsbahn, Dr. Rauschenberger, Berlin SW, Bergmannstraße (Ami - Sektor). Rauschenberger hatte sich in der Öffentlichkeit der unfähigsten Beschimpfungen unserer antifaschistisch-demokratischen Ordnung und einer unglaublichen Anti-Sowjethetze schuldig gemacht. Die Beschwerde war dem Kreikemeyer von dem Amtsleiter der Bahnpolizei Berlin persönlich übergeben worden. Als dieser Tage einer der Arbeiter, die damals den Rauschenberger zur Anzeige gebracht hatten, erkrankte, erhielt er die Auflage, sich ausgerechnet bei dem „Vertrauens“-Arzt der Reichsbahn, Dr. Rauschenberger, untersuchen zu lassen. Dem Agenten Kreikemeyer war nämlich ein Fehler