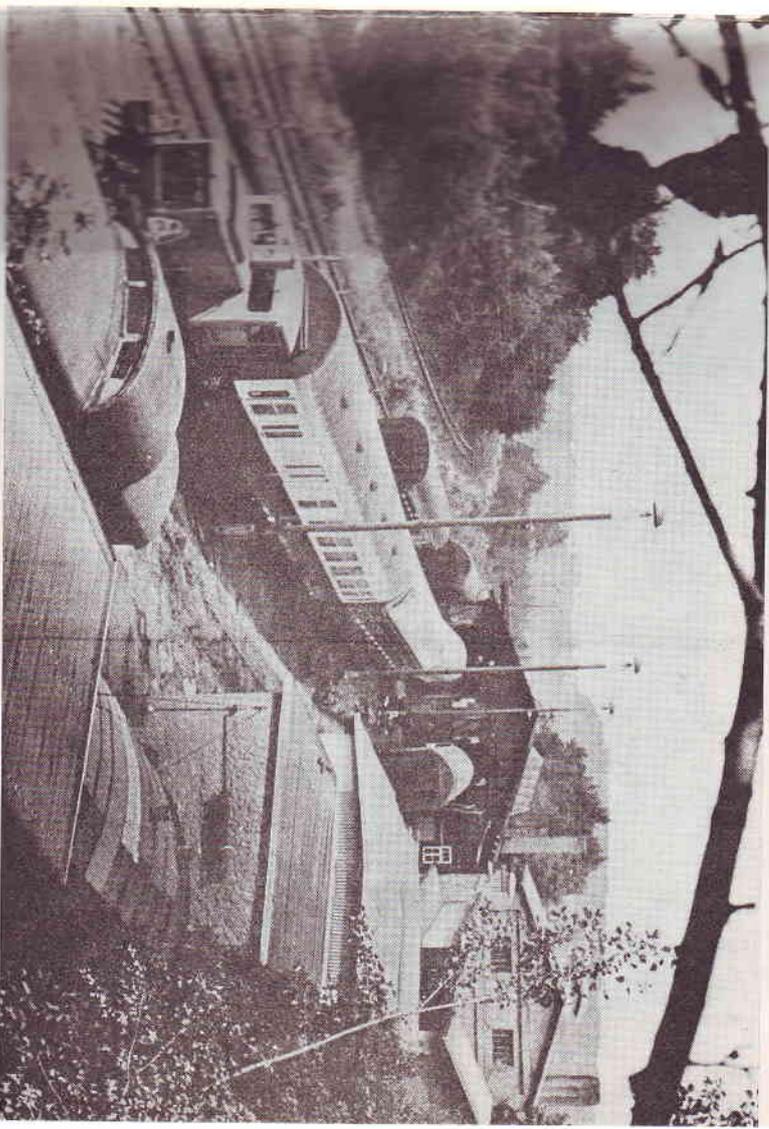


70 JAHRE

Bahnbetriebswagenwerk Löbau

1918 = 1988



BETRIEBSCHRONIK

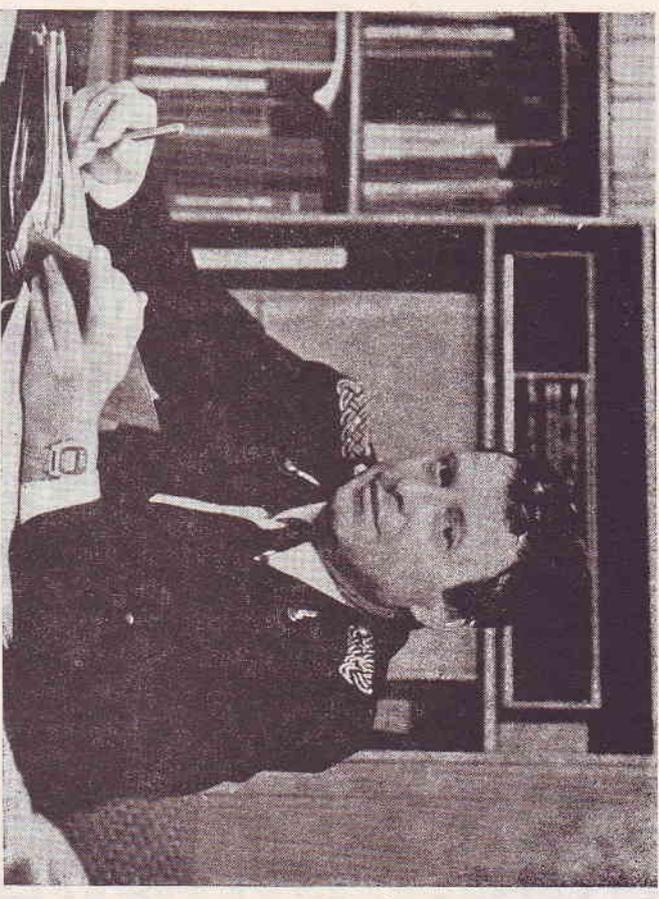
zusammengetragen von

Renate Riccius und Peter Emrich

70 JAHRE

Bahnbetriebswagenwerk Löbau

1918 = 1988



Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Am 1. April 1988 begehen wir gemeinsam den Tag des 70jährigen Bestehens unserer Dienststelle, des Bahnbetriebswagenwerkes Löbau.

Es ist das Anliegen dieser Chronik, allen unseren Beschäftigten und Freunden die geschichtliche Entwicklung unseres Betriebes nahezubringen.

Sie soll aufzeigen, welche Erfolge und Fortschritte durch unsere Beschäftigten in Vergangenheit und Gegenwart vollbracht wurden und welche Schwierigkeiten und Probleme in gemeinsamer Arbeit gemeistert werden mußten.

Wenn wir heute gemeinsam das sozialistische Verkehrswesen weiterentwickeln und vervollständigen, wenn für alle Menschen und somit auch für alle Eisenbahner die Arbeits- und Lebensverhältnisse gesichert sind, vergessen wir nicht, wie viele Opfer, persönliches Engagement und Kampf notwendig waren, um heute ein zuverlässiger, stabiler Partner der Volkswirtschaft zu sein.

Die Chronik soll Erinnerung und Dank an die Beschäftigten des Bahnbetriebswagenwerkes Löbau sein, die selbst aktiv diese Entwicklung mitgestaltet haben. Wir möchten hiermit alle Eisenbahner ansprechen, auch weiterhin das Erbe zu bewahren, ihre ganze Kraft bei der Erreichung hoher ökonomischer Aufgaben, beim Kampf um die Erhaltung des Friedens und zur Stärkung des Sozialismus in der DDR einzusetzen.

Auf dem Weg zu weiteren Erfolgen wünschen sich die Leitung, die Betriebsparteioorganisation und die Betriebsgewerkschaftsleitung des Bahnbetriebswagenwerkes Löbau eine gute Zusammenarbeit mit allen Beschäftigten, um die von der Partei der Arbeiterklasse gestellten Aufgaben zum Wohle des Volkes, zum Wohl unserer Eisenbahner, zu erfüllen.

Gerold Schoen

Rb.-Rat

Leiter des Bahnbetriebswagenwerkes Löbau

Vorwort

Es war nicht einfach, Daten und Begebenheiten aus der Vergangenheit, insbesondere aus der Zeit des Neubeginns nach dem zweiten Weltkrieg, zusammenzutragen. Wir hoffen, daß es uns gelungen ist, ein Bild aufzuzeigen, das beweist, wie notwendig und bedeutend unser Bahnbetriebswagenwerk Löbau in der Vergangenheit war und auch in der Zukunft sein wird, denn die Eisenbahn wird mit Sicherheit unser wichtigstes Verkehrsmittel bleiben.

Wir möchten an dieser Stelle allen Kolleginnen und Kollegen danken, die mit ihrer mündlichen und schriftlichen Zuarbeit sowie mit Bildmaterial zum Gelingen dieser Betriebschronik beitrugen. Besonders bedanken möchten wir uns bei Herrn Johann Böhmer, Emil Richter, Gottfried Tempel, Karl Langer, Rudi Laub und bei Frau Schwitzke vom Archiv der Rbd Cottbus.

Die Verfasser

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
– Aufgaben und Bedeutung des Bww Löbau	4
– Die geographisch-ökonomische Struktur der königlich-sächsischen Staatseisenbahn	5
– Planung und Bau des Bww Löbau	5
– Die geschichtliche Entwicklung des Bww Löbau bis zum Ende des zweiten Weltkrieges 1945	7
– Die Entwicklung des Bww Löbau in den weiteren Jahren der Eisenbahn in Volkes Hand	15
– Entwicklung des sozialen und kulturellen Lebens	23
– Entwicklung der Ferienbetreuung	25
– Bereich Materialwirtschaft	28
– Bereich Technische Anlagen	29
– Bereich technischer Wagendienst	32
– Wagenmeisterposten Löbau	33
– Wagenmeisterposten Görlitz	34
– Wagenmeisterposten Schlawroth	35
– Wagenmeisterposten Zittau	37
– Wagenmeisterposten Bautzen	38
– Wagengrenzstelle Görlitz	39
– Wagengrenzstelle Zittau	39
– Wagengrenzstelle Ebersbach	40
– Bereich Wagenbetrieb	42
– Wagenreinigung Löbau	42
– Lackfliegebrigade Löbau	42
– Wagenreinigung Görlitz	43
– Wagenreinigung Zittau	47
– Wagenreinigung Bautzen	48
– Bereich Wagenunterhaltung	49
– Wagenausbesserungsstelle Löbau	49
– Wagenausbesserungsstelle Görlitz	51
– Wagenausbesserungsstelle Bautzen	53
– Wagenausbesserungsstelle Zittau	53
– Bereich Fahrzeugelektrik	58
– Jugendarbeit	63
– Betriebsparteioorganisation und Betriebsgewerkschaftsleitung	65
– Quellennachweis	68

Aufgaben und Bedeutung des Bahnbetriebswagenwerkes Löbau

Das Bw Löbau ist eine örtliche Dienststelle des Hauptdienstzweiges Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn, das bis 1955 zur Rbd Dresden gehörte und danach der Rbd Cottbus zugeordnet wurde. Es ist verantwortlich für die Kontrolle des betriebssicheren Zustandes, die Wartung und Pflege sowie die Durchführung von Bedarfsausbesserungen und Instandhaltungsmaßnahmen von Reisezugwagen und Güterwagen.

Der betriebssichere Zustand des Fahrzeugparks wird durch die Wagenmeister auf den Betriebsgleisen und vor Abfahrt oder nach Eintreffen von Zügen in Löbau, Zittau, Ebersbach, Görlitz und Schlauroth kontrolliert.

Die Wartungs- und Pflegearbeiten, insbesondere bei Reisezugwagen, erfolgen in den Reisezugabstellanlagen und zu einem geringen Teil an den Bahnsteigen, wo auch die Innen- und Außenreinigung der Fahrzeuge durchgeführt wird.

Die Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen werden in der Reparaturhalle und WAs in Löbau und in den Außenstellen des Bw durchgeführt. Dem Bahnbetriebswagenwerk sind auch die Wagengrenzstellen Görlitz, Zittau und Ebersbach unterstellt. Diese sind verantwortlich für die Übernahme und Übergabe der Wagen zur PKP und ČSD.

Die geographisch-ökonomische Struktur der königlich-sächsischen Staatseisenbahn

Vor 1918 bestanden bei der damaligen königlich-sächsischen und preußischen Staatseisenbahn als maschinentechnische Dienststellen die drei Bahnbetriebswerke Bautzen, Görlitz und Zittau. Diese Dienststellen waren für die Lok- und Wagenunterhaltung zugleich zuständig. Auf dem Bahnhof Löbau bestand vor 1918 keine Wagenausbesserung. Die anfallenden Wagen wurden an die drei Bahnbetriebswerke weitergeleitet.

Aufgrund der vor diesem Zeitpunkt vorhandenen Wagenbauarten und der Verkehrsgrundlage im ostsächsischen und preußischen Raum war diese Art der Wagenunterhaltung vorerst ausreichend. Sie wurde jedoch durch die ständig steigenden Verkehrsaufgaben der Eisenbahn und die einsetzende technische Weiterentwicklung der Wagentypen immer unzulänglicher.

Es stellte sich damit in den letzten Jahren vor 1918 das Bedürfnis heraus, eine den Anforderungen gerecht werdende und der Verkehrslage entsprechende Dienststelle zu schaffen. Diese sollte die Wagenunterhaltung der Schmalspurbahnen Dürrennersdorf-Taubenheim, Herrnhut-Bernstadt und der Normalspurbahn des Bereiches Löbau als Hauptaufgabe betreiben.

Bei der Eisenbahndirektion Dresden wurde daraufhin im Jahre 1915 der Entschluß gefaßt, in Löbau ein Bahnbetriebswagenwerk als eigene Dienststelle für Ostachsen zu gründen.

Planung und Bau des Bw Löbau

Das Bw Löbau sollte örtlich zum Bahnhof gehören und doch nicht das vorhandene Bahnhofsgelände einengen. Als Standort wurde ein Gelände westlich in Richtung Weißenberg festgelegt. Aufgrund des geringen Belastungsgrades der Weißenberger Strecke sollte über diese die Zuführung der Wagen zur Werkstatt erfolgen. Dabei Benutzung dieser Strecke keine Ausfahrten des Bahnhofes Löbau gekreuzt werden mußten, wurden somit verkehrstechnische Schwierigkeiten ausgeschlossen. Damit war die Möglichkeit gegeben, Schadwagen von eingehenden Zügen über den Rangierberg auf die Güterwagen-seite abrollen zu lassen, die Überführung zusammenzustellen und diese über die Weißenberger Strecke bis zur Anschlußweiche in die Werkstatt zu fahren. Die Größe und Ausrüstung des Bw wurde entsprechend der damaligen Leistung aufgrund der vorauszustehenden Entwicklung bestimmt. Die Belegschaftsstärke war mit 20 Beschäftigten vorgesehen. Davon sollten 15 Beschäftigte in der Wagenunterhaltung als Werkstattpersonal und fünf Beschäftigte als Hilfs- und Verwaltungspersonal tätig sein. Die Wagenreinigung wurde in der damaligen Zeit von sechs Arbeitskräften des Bahnhofes Löbau ausgeführt.

Die Aufgabe des Bww war anfangs ausschließlich die Ausbesserung von Schwadwagen. Reisezugwagenuntersuchungen wurden nur im RAW ausgeführt. Die Leistung sollte täglich etwa 20 Wagen betragen. Dazu kam die Unterhaltung der beiden Schmalspur-Bahnen.

Als bauliche Anlage wurde das Bww Löbau wie folgt errichtet:

Bei km 1,8 wurde im Bogen der Weißenberger Strecke an der Abzweigung vom gemeinsamen Bahnkörper der Dresdener Strecke ein Gelände von 500 m Länge und 30 m Breite festgelegt. Auf diesem Gelände wurde eine Werkhalle in Holzbauweise in einer Länge von 50 m und einer Breite von 25 m gebaut. Innerhalb der Halle wurden an der herausgezogenen Seite die Werkstatt-räume, die Sozial- und Verwaltungsräume eingerichtet. Weiterhin wurde die Werkstatt mit zwei durchgehenden Gleisen und einem Stumpfgleis ausgerüstet, wobei die beiden ersten vorn und hinten in das Weißenberger Streckengleis eingebunden wurden. Das gesamte Gelände mußte, da dieser Streckenabschnitt und damit das Werkgelände in einem 5 m tiefen Einschnitt liegt, abgegraben und abgefahren werden. Es mußten dabei etwa 75 000 m³ gewachsener Boden bewegt werden. Die technische Ausrüstung der Dienststelle bestand im wesentlichen aus den beiden Arbeitskanälen in der gesamten überdachten Gleislänge und dem Arbeitskanal vor der Halle, einer Schmiede mit Rundfeuer, einer Tischlerei mit Bandsäge und drei Hobelbänken, einer Schlosserei mit Drehbank, Ständerbohrmaschine, Shaping und einer Lokomobile. Außerdem waren ein Wasch- und Umkleideraum mit Kochherd und zwei Duschzellen sowie das Materiallager, genannt „Magazin“, vorhanden. Die Heizung der Halle erfolgte durch vier gußeiserne sogenannte Hohenzollernöfen. Die Kohlen dazu lagerten in den abgedeckten Arbeitskanälen. Der Kanal auf Gleis 2 war für Briketts vorgesehen, der Kanal auf Gleis 3 war zur Aufbewahrung von Schmiedekoks verwendet worden. Zur Beleuchtung der Werkstatt waren Petroleumlampen vorhanden, wovon vier Stück in der Halle und zwei Stück für Außenbeleuchtung zur Verfügung standen.

Das Gelände der Werkstatt war bis auf die Gleiskörper mit Kies bestreut.

Die Schienen lagen überhöht, in der Halle waren sie fußbodengleich. Transportmittel gab es zu dieser Zeit außer einem Handwagen und einer eisernen Schubkarre nicht. Der Hallenfußboden war mit Holzplaster versehen, so daß er den damaligen Ansprüchen vollauf genügte. Der Zugang zum Bww erfolgte auf dem noch heute benutzten Zufahrtsweg von der Weißenberger Straße am Ortsausgang Löbau, der allerdings nur als Feldweg existierte. Der Eingang zum Bww selbst bestand aus einer Treppe an der jetzigen Einfahrt, die 22 Stufen hatte und in Holzschwellen ausgeführt war. Weiterhin war für Lagerzwecke das jetzige Materiallager als Holzschuppen vorhanden und zwei Wagenkästen für Ersatzteile, Öl usw.

Die geschichtliche Entwicklung des Bww Löbau bis zum Ende des zweiten Weltkrieges 1945

Da im gesamten oststädtischen Raum für den Aufbau und die Leitung eines Bahnbetriebswagenwerkes keine speziellen Fachkräfte zur Verfügung standen, wurde von der Direktion Dresden im dortigen Bereich nach solchen gesucht. Der in der Werkabteilung des RAW Dresden in Radebeul beschäftigte Hilfsverführer Alwin Noack wurde nach seiner Zustimmung mit der Tätigkeit als Vorsteher betraut. Er kam im Herbst 1917 nach Löbau und begann hier mit den Vorbereitungsarbeiten für die Einrichtung der Dienststelle, zu der außerdem baulichen und technischen Maßnahmen auch die Lösung der Personalfrage gehörte. Auf dem Versetzungswege brachte er sechs Kollegen der verschiedenen Berufsgruppen von seiner alten Dienststelle mit, die in Löbau das neue Stammpersonal bildeten. Mit diesen Kollegen und den in Löbau gewonnenen Kollegen wurde am 1. April 1918 das Bahnbetriebswagenwerk Löbau in Betrieb genommen. Dieser Tag, ein Ostersonntag, war der Einweihung der Dienststelle gewidmet. Die erste Leistung, das heißt die ersten ausbesserten Wagen, verließen am 4. April 1918 die Werkstatt. Seitdem arbeitet die Wagenwerkstatt Löbau ohne Unterbrechungen, bis auf die Ausfalltage zu Zeiten der Kurzarbeit in den Jahren 1928 bis 1931. Der erste Vorsteher der Dienststelle, Alwin Noack, war für diese Aufgabe hervorragend geeignet. Von der maschinentechnischen Seite her war er mit dem gesamten Komplex eingehend vertraut und besaß gute fachliche Kenntnisse. Er hatte ein ausgezeichnetes Organisations Talent und war eine stark ausgeprägte Persönlichkeit, die Festigkeit und Menschlichkeit in sich vereinigte.

Die erste Struktur des Bww war im Aufbau folgendermaßen gestaltet:

1 Vorsteher, 1 Bürokräft, 2 Schlosser, 2 Stellmacher, 1 Maler, 1 Schmied und 3 Hilfsbandwerker.

Die Gesamtbeschäftigtenzahl betrug somit elf Personen, darunter eine Frau. Im Betrieb befanden sich damals die vielen Wagen der verschiedensten Länderbauarten. Diese Fahrzeuge, ausgerüstet mit den verschiedensten Bauteilen, die sich vom Laufwerk über alle Teile des Wagens erstreckten, einschließlich der verwendeten Formeisen und Materialien, brachten in der Arbeitsorganisation erhebliche Schwierigkeiten mit sich. Die auch damals freizügig verkehrenden Wagen hatten unterschiedliche Achsbuchsen und damit Lagerschalen, verschiedene Achshalter und die verschiedensten Formen der Wagenkästen. Die Arbeitsweise entsprach damals der rein handwerklichen, was unter den gegebenen Verhältnissen, den Bauarten der Fahrzeuge und der technischen Ausrüstung der Werkstatt gar nicht anders sein konnte. Die hauptsächlichsten

Arbeiten waren Holzarbeiten und Ausbesserungsarbeiten am Wagenkasten (dem Formeisengerippe). Das Kastengerippe bestand aus den früher üblichen materialintensiven Profilen und war durchweg genietet, so daß die Nietarbeiten beim An- und Abbau eine ganz wesentliche Rolle spielten, besonders im Hinblick darauf, daß Druckluft am Anfang ebenfalls nicht zur Verfügung stand. Alle Richtarbeiten mußten nach Abbau der Teile auf dem Rundfeuer der Schmiede ausgeführt werden, so daß ersichtlich wird, mit welcher körperlichen Beanspruchung unter den damaligen Verhältnissen gearbeitet werden mußte. Der Prellhammer zum Abschlagen der Nietköpfe im kalten Zustand, der in Verbindung mit dem Vorschlaghammer verwendet wurde, ist heute unter den Kollegen der Werkstatt gar nicht mehr bekannt. Als besonders erschwerend wurde von den älteren Kollegen, die noch mit diesem Hammer gearbeitet haben, das Ab- und Annieten der Ekrungen genannt.

In der ersten Ausrüstung der Dienststelle ist weder eine Kö-Lok, noch eine Seilspille, noch eine Schweißanlage oder ein Lufthammer zu finden. Sämtliche Rangierarbeiten mußten durch die Dampfloks der Überführungsfahrt vorgenommen werden oder in der Zwischenzeit von den Beschäftigten der Werkstatt selbst durch Verschieben der Wagen mit Hand erfolgen. Rangiert wurde damals nur in geringem Maße. In der Regel wurde auf dem gesamten Werkgelände gearbeitet, soweit dies den Witterungsbedingungen entsprechend möglich war. Wagen mit fehlenden Teilen wurden abgestellt bzw. dem RAW zugeführt. Radsatzwechsel wurde damals nur in Ausnahmefällen vorgenommen und war ohne Kranbahn eine zeitraubende und umständliche Arbeit. Er erfolgte mit einem Flasenzug in Höhe des Hochbehälters durch Herausnahme des Stirnbords und der Achse bei ständigem Verschieben des Wagens, da der Flasenzug als solider Feststand. Dabei mußte der Wagen viermal verschoben werden und die Achsen zweimal mit Holzknüppeln aus dem Gleis geprellt werden. Später wurden Handwinden benutzt mit untergestellten Holzböcken. Eine örtliche Behandlung der Achsen erfolgte nicht. Trotz dieser Arbeitsweise wurden täglich in der Werkstatt etwa 20 Wagen ausgebessert. Wenn auch damals noch keine Druckluftbremse behandelt wurde und die Wagen nicht den Beanspruchungen ausgesetzt waren wie heute, so ist doch durch die fehlenden technischen Hilfsmittel die damals gebrachte Leistung auch heute noch hoch einzuschätzen.

Am 1. April 1920 kam es durch Vereinigung aller Länderbahnen zur Gründung der Deutschen Reichsbahn. Damit wurde auch eine einheitliche Uniformordnung eingeführt. Die Belegschaft vergrößerte sich in den Jahren bis 1920 auf 24 Beschäftigte. Sie wurden durch die folgenden schweren wirtschaftlichen Zeiten mit ihrer Arbeitsstelle immer enger verbunden. Daraus ist uns auch das zielgerichtete Streben der Belegschaft verständlich, das Bwv Löbau zu einer leistungsstarken und technisch voll ausgerüsteten Dienststelle zu machen.

Als erste entscheidende Verbesserung des Werkstattbetriebes wurde 1922 innerhalb der Werkhalle ein Kesselhaus mit einem Hochdruckkessel eingerichtet. Damit war die Heizung für die gesamte Werkhalle als Dampfheizung sichergestellt, und die Öfen in der Werkstatt und in den Nebenräumen konnten entfernt werden. Damit konnte eine größere Arbeitsfläche geschaffen werden. Die Kohlelagerung wurde später durch die Errichtung eines Kohleplatzes am Hang der Weißenberger Seite des Bwv vorgenommen. Zur Bedienung des Kesselhauses war ein Maschinist vorhanden, der die Heizung bediente und andere Maschinenarbeiten durchführte. Die Lokomotive betrieb, bis dahin die vorhandenen Maschinen angetrieben hatte, wurde zu dieser Zeit durch einen Elektromotor ersetzt. Ebenso wurde die Beleuchtung auf elektrischen Strom umgestellt, der über ein Erdkabel dem Bwv zugeführt wurde.

Die weitere Verbesserung des Maschinenparks wurde in diesen Jahren durch die Beschaffung einer Achsschenkelbank, der Gewindeschneidmaschine, eines Satzes Hebeböcke 40 t und 1927 der Kreissäge und der Hobelmaschine in der Tischlerei vorangetrieben.

Mit jeder Neuerung wurde auch die Verbindung der Beschäftigten zum Betrieb enger, da durch den gemeinsam erlebten Auf- und Ausbau der Dienststelle der Kollektivgeist wuchs.

Von der Leitung und Belegschaft wurde jede sich bietende Gelegenheit benutzt, die Dienststelle als Arbeitsplatz zu erhalten. So wurden in den Jahren 1924 bis 1928 Sonderprogramme zur Verbesserung des Wagenparks ausgeführt. Eines dieser Sonderprogramme war die Ausrüstung von Wagen mit Luftleitungen, als die generelle Einführung der Druckluftbremsen erfolgte. Es mußten damals auf die erforderlichen Rohre Gewinde geschnitten werden, Halterungen an die Wagen gebaut und Luftanschlüsse angebracht werden. Ein weiteres Programm Ende der zwanziger Jahre war die Verstärkung der Zug- und Stoßvorrichtung. Dabei wurden verstärkte Zugfedern und Hülsenpuffer angebaut, wobei die Schraubenlöcher im Kopfstück von $\frac{7}{8}$ " auf 1" aufgedornt werden mußten, was mit zwei Kollegen unter Verwendung von zwei Vorschlaghammern erfolgte. Es wurde auch eine Dampfdruckpumpe aufgestellt sowie das Luftleitungsnetz in begrenztem Umfang gebaut.

Danach erfolgte der weitere Ausbau von technischen Einrichtungen. Als erstes wurde 1926 die Schmiede errichtet und dabei das Materiallager an der Werkhalle erweitert. Danach wurde die Wasserversorgung durch die Verlegung einer Wasserleitung mit 1,5 km Länge von der Fichtestraße zur Werkstatt gesichert. Vorher war lediglich ein Brunnen vorhanden, der sich zwischen Schmiede und Werkhalle befand. Aus diesem wurde mittels einer Pumpe das benötigte Wasser für den Hochbehälter in der Werkhalle gefördert. Da der Brunnen wenig ergiebig war, mußte dies im Laufe des Tages dreimal vorgenommen werden. Die Trafostation wurde ebenfalls im Zuge der technischen

Ausrüstung der Dienststelle im Jahre 1927 gebaut. Dabei wurde auch der Einzelantrieb der Werkzeugmaschinen, Holzbearbeitungsmaschinen usw. realisiert. Der Lufthammer wurde 1928 beschafft, um die körperlich schweren Arbeiten in der Schmiede, die durch die Struktur der Dienststelle mehr als in anderen Dienststellen anfielen, wirtschaftlicher zu gestalten. Im Jahre 1929 wurde dann die Kompressoranlage errichtet und das Luftleitungsnetz erweitert. Für die Dienststelle wurde ab diesem Zeitpunkt die Zwischenbremsuntersuchung an Güterwagen eine Hauptaufgabe. Zur Durchführung derselben wurden die Kandle mit verschiebbaren Bremsprüfgeräten ausgerüstet, so daß hier die Arbeit nach dem Takverfahren erfolgen konnte. Die Seilspille wurde 1930 zu diesem Zweck am Gleis 2 stationiert, ebenso die Gleiswage. Die Umlenkrollen ermöglichten eine Benutzung der Spillanlage auch für das Gleis 3. Die Arbeitsorganisation war zu dieser Zeit so, daß auf Gleis 2 die Zwischenbremsuntersuchungen und auf Gleis 3 die übrigen Schadwagen, genannt „Wilde Wagen“, behandelt wurden. Die Beschäftigten waren damals in zwei Schlosserkolonnen und eine Stelmacherkolonne eingeteilt, wozu noch der Schmied kam. Die Unterhaltung der Anlagen und ihre Pflege wurde von den Werkstattbeschäftigten selbst ausgeführt, so daß ein mustergültiger Unterhaltungszustand zu verzeichnen war. 1930 erfolgte die Errichtung der Kranbahn über Gleis 2 und 3, die Beschaffung der elektrischen Hebeböcke am Gleis 3 mit 40 t Tragkraft und 1931 der ersten Kö-Lok. Rückblickend kann gesagt werden, daß dies die erste Etappe des Ausbaues des Bw Löbau war. In der Folgezeit wurde 1932 das Seitengebäude neben der Werkstatt mit den Aufenthalts-, Wasch- und Umkleideräumen gebaut; 1938 wurde dieses Gebäude durch Schaffung eines Überwachungsraumes, der ab 1945 als Küche genutzt wurde, und der Abortanlage sowie einem Raum für das Notstromaggregat 50 kVA erweitert, letzteres war schon eine Maßnahme der Vorbereitung des zweiten Weltkrieges. Die freierwendenden Sozialräume in der Werkhalle wurden als Büros eingerichtet. Der Personalbestand in der Werkstatt Löbau war in dieser Zeit auf insgesamt 36 Beschäftigte angewachsen.

Die Wagenreinigung, die zum Bahnhof Löbau gehörte, wurde von zwei Wagenmeistern beaufsichtigt und hatte eine Stärke von 12 Arbeitskräften. Sie wurde 1930 in der schon damals angestrebten Spezialisierung der Dienststellen zum Bw umgesetzt. Die planmäßige Untersuchung der in Löbau beheimateten Reisezugwagen durch das Bw begann ebenfalls in den dreißiger Jahren, wenn auch schon vorher immer einzelne Schadwagen behandelt wurden.

1934 bis 1936 wurde das Gleis 1, das bis dahin als Stumpfgleis vorhanden war, in die bestehenden Gleisanlagen eingebunden. Bei Rangierarbeiten war es nun möglich, die Werkhalle zu umfahren. In den gleichen Jahren wurde auch das Gleis 4 mit einer doppelten Kreuzungswache versehen. Zur Ausrüstung des Gleises 4, das besonders für die Reisezugwagenbehandlung vorgesehen war, wurde ein Rohrleitungskanal für Dampf und Luft verlegt.

Die Entwicklung der Arbeitstechnik spiegelt sich auch in der Arbeitsweise der Werkstatt wider. So wurde 1924 das Autogenschweißen als modernes Arbeitsverfahren im Bw Löbau eingeführt. Der erste Schweißer war der Schmied Arno Berndt. Der Umfang der Schweißarbeiten war dabei allerdings noch gering, da die Wagen nicht den heutigen Beanspruchungen ausgesetzt waren. Auch mußte sich das damals neue Arbeitsverfahren in der Praxis erst durch seine Überlegenheit über die altgewohnten Arbeitsverfahren durchsetzen. Die dem Neuen stets aufgeschlossene Belegschaft der Dienststelle begriff sehr schnell, welche Vorteile damit verbunden waren. Es wurden ein Azetylenentwickler und ein Flaschenwagen und ab 1941 eine elektrische Schweißmaschine beschafft, die bald durch eine zweite ergänzt wurde. Bei dem damaligen Ausrüstungsstand der Werkstatt vor allem in der Größenordnung des Bw Löbau, war dieses nicht allgemein üblich. Die Dienststelle hatte im Laufe der Entwicklung verschiedene zusätzliche Aufgabengebiete bzw. Dienstposten mitzubetreuen. In den ersten Jahren nach Schaffung des Bw unterstanden diesem die zwei Schlosser der Lokwerkstatt Löbau, das Lokpersonal unterstand dem Bahnhof.

Erst in den beginnenden zwanziger Jahren wurde hier ein selbständiger Lokbahnhof gebildet, der dem Bw Zittau unterstand. Mit dem zunehmenden Ausbau der elektrotechnischen Anlagen in den Dienststellen wurde ein Starkstromposten gebildet. In Löbau war dieser dem Bw unterstellt. Weiterhin gehörte es zum Aufgabengebiet der Dienststelle, die Wagen der Schmalspurbahnen Bernstadt-Herrnhut und Dürrenersdorf-Taubenheim zu unterhalten, woran zwei Kollegen aller 12 Wochen eine Durchsicht ausführten. So wurde von der Dienststelle ständig versucht, das Aufgabengebiet zu erweitern und die Auswirkungen der krisenhaften Wirtschaftslage für die Beschäftigten einzudämmen.

Kurzarbeit mußte aber in den folgenden Jahren um 1928 bis 1931 doch in Kauf genommen werden, was eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der einzelnen Kollegen zur Folge hatte. In dieser Zeit wurden zusätzlich Gleitlager für Lokomotiven für ganz Ostachsen im Bw ausgegossen.

In der Zeit des Hitlerfaschismus wurde, bedingt durch das Rüstungsstreben, eine erhöhte Bereitstellung von ausgebesserten Schadwagen erforderlich. Damit war auch die Werkstatt wieder voll ausgelastet.

Wenn auch das Dienststellenkollektiv, das sich in der ersten Zeit des Aufbaues der Dienststelle stabil gebildet hat, nicht so ohne weiteres gesprengt werden konnte, so wurde doch versucht, die faschistische Ideologie unter der Belegschaft zu verbreiten. Dieses erfolgte z. B. durch Zuordnung faschistisch ausgerichteter Beschäftigter in leitende Stellungen. So wurde auch der erste Vorsteher der Dienststelle, Alwin Noack, ausgewechselt und 1938 zu einem anderen Bw versetzt. Bis 1945 wurde für die Leitung der Dienststelle der Vorsteher Ernst Kunath eingesetzt.

Der Umgangston der Beschäftigten wurde in dieser Zeit vorsichtiger, und Spannungen untereinander blieben nicht aus. Trotz allem hielt jedoch ein großer Teil der Beschäftigten zusammen.

Mußte in dieser Zeit auch alles, was an Meinungen ausgetauscht wurde, mit Vorsicht geschehen, so waren doch die Beobachtungen der Kriegsvorbereitung wachsam verfolgt worden. Das Abborden von O-Wagen nahm einen erheblichen Umfang an und mußte von den Beschäftigten zum großen Teil in zusätzlicher Arbeitszeit ausgeführt werden. Wehrmachtzüge mußten in der ganzen Umgebung, z. B. Bahnhof Ebersbach, Pommritz, Schlauroth, untersucht und ausgerüstet werden, wobei Kraftfahrzeuge nicht zur Verfügung standen und damit lange Ausbleibezeiten auftraten. Ein Teil der Beschäftigten der Dienststelle wurde zur Wehrmacht einberufen, und andere wurden zu Eisenbahneinheiten abkommandiert. Daß dazu stets Kollegen genommen wurden, die unbequem waren und abgeschoben werden sollten, ist wohl selbstverständlich. Auf persönliche Belange wurde dabei keine Rücksicht genommen, wie das wohl von einem faschistischen Regime nicht anders zu erwarten war. Die Auswirkungen des Eroberungskrieges traten in der täglichen Arbeit immer wieder in Erscheinung, so z. B. beim Ablagern von Drehgestellen ausgetrauteter erbeuteter Reisezugwagen, was eine besonders körperlich belastende Arbeit für die Kollegen war, da sie ohne wesentliche technische Hilfsmittel ausgeführt werden mußte.

Um die entstandenen Lücken in der Belegschaft aufzufüllen, wurden, wie damals üblich, Kriegsgefangene zur Verstärkung gebracht. Zuerst wurden französische und später sowjetische Kriegsgefangene in der Werkstatt eingesetzt. Von seiten der Beschäftigten wurde z. T. ein gutes Verhältnis mit ihnen angestrebt, da die gemeinsame Arbeit als ein verbindender Faktor wirkte. Das Los der Kriegsgefangenen, die wenig und schlechtes Essen bei voller Arbeitsleistung erhielten, rief das Mitgefühl bei den meisten Beschäftigten wach. So wurde in dieser Zeit den Gefangenen von vielen Kollegen oft heimlich Essen und Rauchwaren zugesteckt, was immer mit Gefahren für beide Teile verbunden war. Die Kriegsgefangenen wußten auch solches Verhalten zu würdigen, indem sie die Arbeit bei Zuordnung zu diesen Kollegen ohne Beanstandungen ausführten. So trat selbst auf dieser Ebene einer für den anderen ein, wurde praktische Solidarität geübt.

Von der faschistischen Art der Kriegführung konnten sich wohl alle Beschäftigten durch ihre Verbindung mit dem Transportgeschehen ein Bild machen. Vor allem dann, wenn auf dem Bahnhof Löbau Beutzüge aus dem Osten eintrafen und wenn G-Wagen-Züge mit Juden den Bahnhof berührten, über deren Schicksal kaum einer im Unklaren war. Führen diese Züge in West-Ost-Richtung, so waren es später die Flüchtlingszüge in Ost-West-Richtung, die den Beschäftigten die Augen über die Folgen der faschistischen Hitlerdiktatur öffneten. Als sich 1945 das Ende des Krieges durch die herandrückende Rote

Armee immer deutlicher abzzeichnete, mußte auch die Belegschaft des Bww Löbau Aufträge ausführen, die die Sinnlosigkeit und Verantwortungslosigkeit der faschistischen Kriegführung deutlich machte, z. B. sollten Güterwagen abgeacht werden, um sie der Benutzung der Roten Armee zu entziehen. Ähnlich verhielt es sich mit den Anweisungen zur Evakuierung der Dienststelle, die Mitte April 1945 durch den Abbau von Maschinen und Verladung derselben in Güterwagen mit dem verschiedensten Handwerkszeug sinnlos erfolgte. Diese Güterwagen erreichten bis zum Kriegsende nur den Bahnhof Dürenhennersdorf. Eine Rückführung war nicht möglich, da die Brücken in Großschweidnitz und Altöbau gesprengt waren.

Bei Siegeralarm und Siegerangriffen

Läufe der Eisenbahnbetriebe werden
werden Bahnhöfe möglichst rasch – auch vor
planmäßiger Abfahrzeit – von bestellten
Zügen geräumt
fahren Züge unter Umständen auf Bahnhöfen ohne Halten durch
darf beim Halten eines Zuges auf freier
Strecke nicht ausgeflogen werden
ist beim Halten auf Bahnhöfen ruhig auszu-
bleiben und der nächste Sammelstuhlsraum
(oder Schuttaben) aufzusuchen, auf den
zahlreiche Schilder hinweisen
ist jeder unnötige Aufenthalt auf Bahnhöfen
zu vermeiden
sind die Verdünnungsmaßnahmen der
Reichsbahn in den Zügen ganz besonders
sorgfältig zu beachten

Deutsche Reichsbahn

Informationsblatt aus dem zweiten Weltkrieg

Die Entwicklung des Bw Löbau in den weiteren Jahren der Eisenbahn in Volkes Hand

Am 12. Mai 1945 wurde von den ersten Eisenbahnern der Dienststelle die Arbeit im Bw wieder aufgenommen.

Es waren etwa acht Kollegen der Werkstatt, die die ersten Aufräumungsarbeiten ausführen und damit die Ordnung in der Werkstatt wieder herzustellen begannen. Der Betriebsrat Bruno Junge übernahm als erster die provisorische Leitung der Dienststelle. Der Auftrag dazu erfolgte von dem Kollegen Binner der Güterabfertigung Löbau, der von der damaligen sowjetischen Kommandatur mit der Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes im Komplex Löbau betraut worden war. Die erste fachliche Leitung der Dienststelle wurde ebenfalls aus den Reihen der Kollegen selbst gestellt und erfolgte durch den Hilfs-
werkführer Helmut Wendler.

Weitere Vorsteher nach dem Krieg waren der Kollege Paul Kohnke bis 1949, Konrad Strauß bis 1957, Gottfried Tempel bis 1958 und bis 1973 Herbert Trentzsch. Seit 1973 ist der Kollege Gerold Schoen als Leiter der Dienststelle tätig.

Wie in der Werkstatt, so mußten auch auf dem übrigen Reichsbahngelände in erster Linie Aufräumungs- und Wiederherstellungsarbeiten ausgeführt werden. Für die Dienststelle war dabei als besonderes Einsatzgebiet die Mitwirkung bei der Errichtung provisorischer Brücken vorgesehen. Dazu wurde der überwiegende Teil der Beschäftigten eingesetzt. Es wurde auch ein Teil der Brückenelemente des Löbauer Viaduktes in der Werkstatt Löbau bearbeitet. Ab der zweiten Hälfte des Mai waren dann wieder 25 Kollegen in der Dienststelle, die auch die ersten Schadwagen nach dem Krieg ausbesserten.

Der Aufbau einer neuen Friedenswirtschaft brachte auch für die Werkstatt ein reiches Betätigungsfeld. Im Vordergrund stand die Ausbesserung von Güterwagen, die von der erstarrenden Volkswirtschaft dringend benötigt wurden. Die Ausbesserung von Reisezugwagen stieg verhältnismäßig langsam an, da 1945 im Bereich des Bw Löbau keine Reisezugwagen beheimatet waren. Zur Ausbesserung gelangten nur Wagen fremder Bw's.

Ausbesserungsleistung an Reisezugwagen in der Werkstatt Löbau:

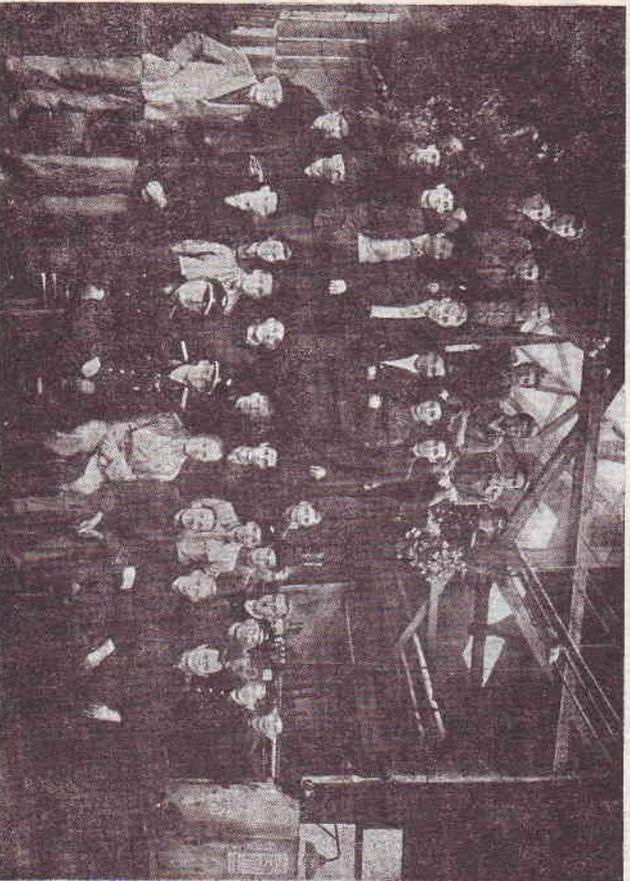
- 1945 keine Wagen,
- 1946 19 Wagen,
- 1947 17 Wagen,
- 1948 29 Wagen.

Für die Wagenausbesserung standen 1948 folgende Arbeitskräfte zur Verfügung: 23 Schlosser, 2 Schweißer, 8 Stellmacher, 1 Maler und 1 Magazinhalter.

Durch die Vielfalt der Güter- und Reisezugwagen gab es große Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Material und Ersatzteilen. Ein großer Teil der Werkzeuge und Hilfsstoffe mußten anfertigt werden. So wurden z. B. Zuschlaghammer, Maulschlüssel, Schmiedezangen, Nieten, Nägel, Bauklammern geschmiedet.

Mangels Schweißdraht wurden sämtliche Eisendrähte gesammelt, in Karbid-schlamm getaucht und in der Sonne getrocknet. Wer zum Schweißberlehrang fuhr, mußte anfangs noch seinen Schweißdraht mitbringen. Anfangs gab es auch Mängel und Schwierigkeiten in der Leitungs- und Verwaltungsarbeit der Dienststelle. Die Entlohnung wurde nur als Abschlagszahlung aus Mangel an Fachkräften und meßbaren Arbeitseinheiten in der Produktion vorgenommen. Der von einem Sonderauftrag zurückgeholte Kollege Rudi Laub lenkte die Verwaltungsarbeit wieder in geordnete Bahnen. So sind die Leistungen der Kollegen, die sich als erste wieder für die Inbetriebnahme des BwW einsetzen, gar nicht hoch genug einzuschätzen.

Zur Entlastung der Reichsbahnausbesserungswerke wurde 1953/54 in durchgängiger Dreischichtarbeit ein Güterwagen-Jahresuntersuchungs-Programm durchgeführt. In diesem Zeitraum wurden 1000 Güterwagen der Baureihe 41 behandelt. Zur Bewältigung dieser Aufgabe stieg die Anzahl der Beschäftigten auf 80 an. In einem umfangreichen Qualifizierungsprogramm wurden Brems-



Der 1000. Wagon des Güterwagenuntersuchungsprogramms ist geschafft

schlosser, Elektro- und Gasschweißer, Kö-Lokführer, Rangierer und Kesselwärter ausgebildet. Darin zeigte sich eine große Bereitwilligkeit innerhalb der Belegschaft, die auf eine gute Überzeugungsarbeit zurückzuführen war. Am 1. Januar 1955 wurde durch Veränderung der Rbd-Grenzen der Rba-Berzirk Bautzen und damit auch das BwW Löbau der Rbd Cottbus zugeteilt. Zum gleichen Termin wurde auch die Dienststelle als zentrales BwW, unter Einbeziehung der Wagenausbesserung und -reinigung der Bw's Görlitz, Zittau und Bautzen umgestaltet.

Zu diesem Zeitpunkt entstand der Hauptdienstzweig Wagenwirtschaft. Leiter der Verwaltung Wagenwirtschaft der Rbd Cottbus war von 1955 bis 1982 Genosse Johannes Gallert. Ihm folgte der jetzige Verwaltungsleiter Genosse Klaus Herold.

War erst eine laufende Zufuhr von Schadwagen aus dem Raum Dresden das Hauptaufkommen für die Dienststelle, so entstand durch den erst später zur vollen Auswirkung kommenden Braunkohlenbergbau im Bezirk Cottbus vorübergehend eine gewisse Schwierigkeit bei der Auslastung der Dienststelle. Auch die Verwaltung der Dienststelle mußte vollkommen neu aufgebaut werden, da eine Gesamtbeschäftigtenzahl von 260 Arbeitskräften erreicht wurde. Durch Aufstellung von zwei Wohnwagen konnte ein Teil der Verwaltungskräfte untergebracht werden. Später erfolgte der Ausbau von Räumen am Lokbahnhof, die 1957 bezogen wurden. Als 1963 der Bau von Baracken oberhalb des Bahndamms am Eingang der Werkstatt fertiggestellt war, konnten weitere Büroräume eingerichtet werden.

Die Meister der Werkstatt waren in dem sogenannten „Hungerturm“ untergebracht. Dieser war ein kleiner umglaster Hochstand in der Werkhalle. Anfang der sechziger Jahre wurde der „Hungerturm“ abgerissen. Die Meister zogen in das jetzige Meisterbüro in der Werkhalle. Nach dem zweiten Weltkrieg wechselten die Werkstattmeister in rascher Folge: Paul Merke, Erich Trabs, Heinz Deppe, Paul Warkus, Herbert Näth, Kurt Schletze, Walter Bartsch, Horst Lehmann. Als langjährige Meister haben sich die Kollegen Martin Neumann von 1951 bis 1977 und Kurt Pielot, von 1959 bis heute tätig, ausgezeichnet.

1977 erfolgte die Zusammenlegung der Wagenmeisterei und des BwW Löbau als Gesamtdienststelle BwW Löbau. Im Verwaltungsgebäude der ehemaligen Wagenmeisterei ist seitdem der Leiter der Dienststelle des BwW Löbau, der Abteilungsleiter und der Gruppenleiter technischer Wagendienst untergebracht.

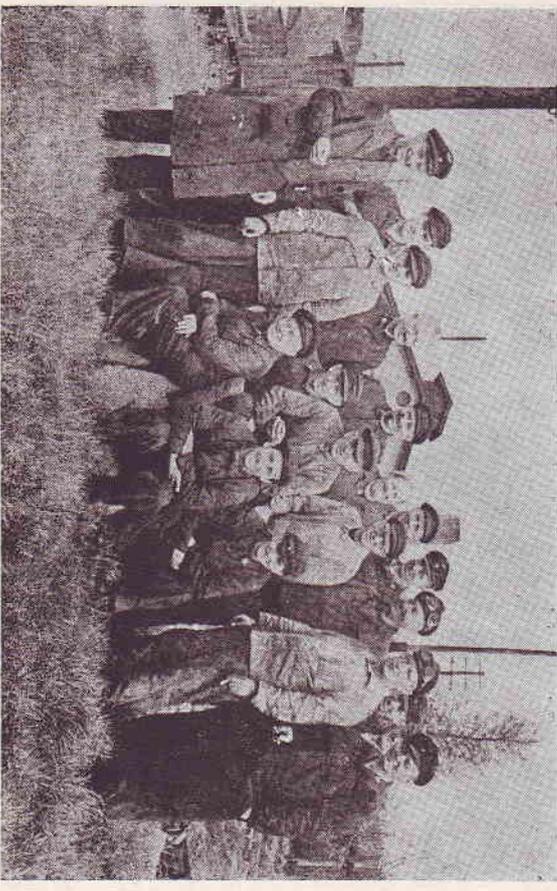
In den Jahren ab 1960 wurde die Werkstatt immer mehr zur Ausbesserung von Reisezugwagen und Güterwagen mit schweren Schäden genutzt. Die Anzahl der Reisezugwagen erhöhte sich ständig, so daß die Güterwagenausbesserung auf die Außenstellen verlagert werden mußte.



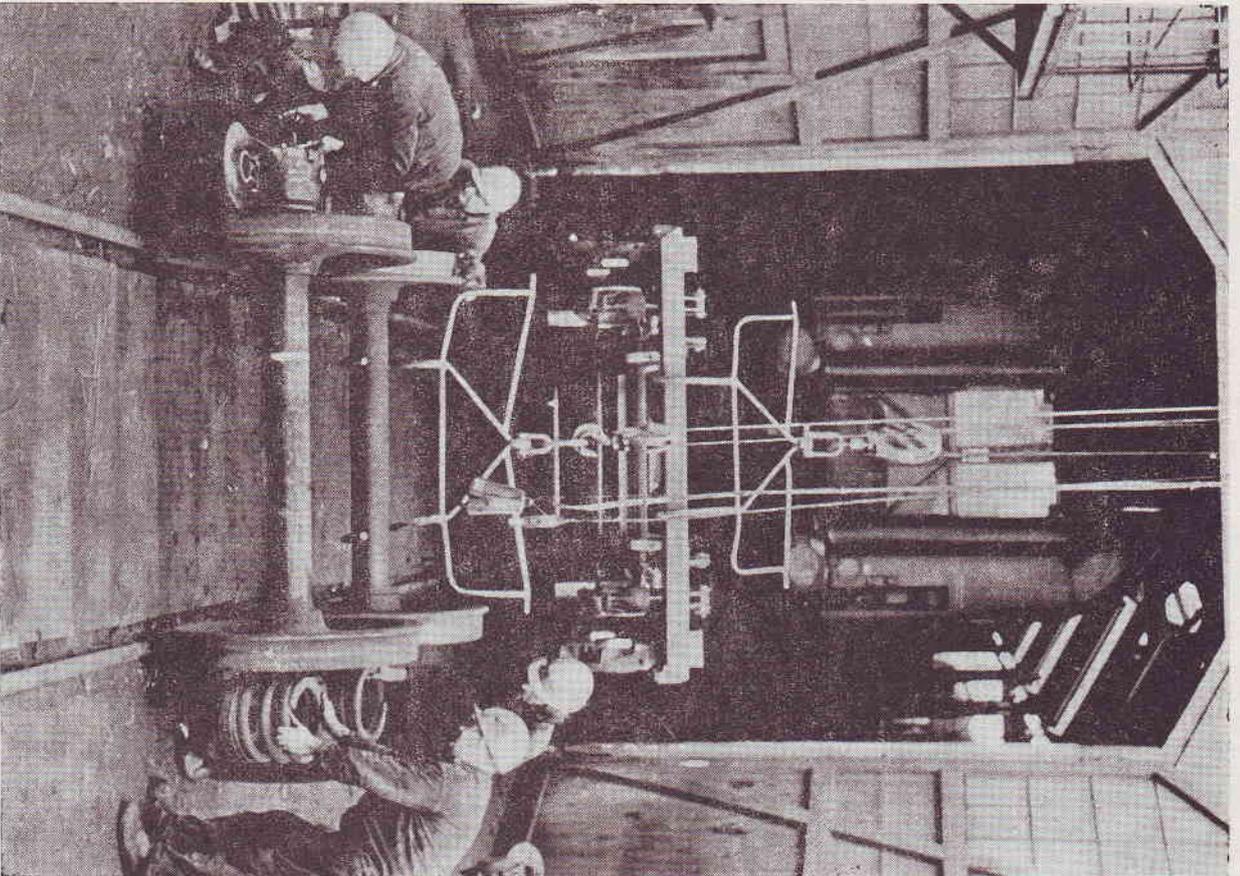
Titelbild der „Fahrt frei“ vom 1. Mai 1955



Ausbesserungsbrigade Raußendorf



Ausbesserungsbrigade Bretschneider



Radsatzwechsel an einem Reisezugwagen

Die technische Ausrüstung wurde im Laufe der Jahre immer weiter verbessert:

- 1961 Bau einer Kranbahn für die Achsenlagerung,
- 1973 Erneuerung der E-Schweißanlage,
- 1975 Neuinstitution der Hallenbeleuchtung,
- 1982 neue Hubböckanlage.

Als 1971 die Abstellgruppe Löbau-Nord in Betrieb genommen wurde, erfolgte eine Umstellung der Rangiertechnologie in der Werkstatt. Die Bedienung wurde nun von der Rangierlok der Werkstatt vorgenommen. Die Einbindung der Gleise 1 und 2 vom Weißenberger Gleis aus wurde beseitigt.

1972 wurde auch der Personenverkehr auf dem Weißenberger Gleis eingestellt und die Gleisanlagen ab Kittlitz abgebaut.

1980 mußten die Hochdruckheizkessel außer Betrieb genommen werden. Die Versorgung der Werkstatt und der Reisezugwagen mit Dampf wurde ab diesem Zeitpunkt im Sommer von einem Heizkesselwagen und im Winter von einer Lokomotive vorgenommen. Das brachte große Schwierigkeiten bei der Besetzung mit Heizern mit sich, da diese Arbeitskräfte vom Bww selbst gestellt werden mußten. Um diese Situation wieder zu verbessern, wurde 1986 mit dem Bau einer Niederdruckheizung begonnen. Von den Ausbesserungsbrigaden wurden trotz der widrigen Arbeitsbedingungen hohe Ausbesserungsleistungen erbracht. Dieses zeugt von einer vorbildlichen Einstellung der Kollektive zu ihrer Arbeit. Gegenwärtig sind in den beiden Werkstattbrigaden 16 Fahrzeugschlosser beschäftigt. Als langjährige Brigadiere sind die Kollegen Manfred Neigenfindt und Heinz Buchhorn tätig. Die Norm bei der durchgeführten Zweischichtarbeit beträgt 50 Reisezugwagen je Woche.

Die Ausbesserungsbrigaden (Schlosser) arbeiten im Prämienzeitlohn nach folgenden Vorgabezeiten, Stand 1986:

Reisezugwagen

RUO 2	4achs. Neubau	10,0 h
RUO 2	4achs. Altbau	7,5 h
RUO 2	4achs.	4,5 h
RUO 1	2achs.	8,5 h
RUO 1	4achs.	4,0 h
ROW	2achs.	7,0 h
ROW	2achs.	5,0 h
R 1		12,0 h

Bei Wagen mit Hochnahme werden die Vorgabezeiten um 1 h erhöht.

Güterwagen

GOW	7,3 h
GUO	8,0 h

Im Bereich des Bwv Löbau ist seit dem Fahrplan 1986/87 folgender Reisezug-Wagenpark beheimatet:

Bahnhof Löbau:

- | | |
|---------|-----------|
| 1 Ag | 4 Bagtr |
| 37 Bghw | 2 Baagtre |
| 2 ABg | 17 Bacg |
| 3 Boge | 1 Baagtr |
| 19 Bag | 10 Dac |

Bahnhof Görlitz:

- | | | |
|---------|---------|--------|
| 8 A10m | 62 Bmh | 3 Dage |
| 4 B10m | 81 Bghw | |
| 64 B11m | 17 Bge | |
| 9 A4B6m | 9 ABge | |
| 2 BDms | 3 BDghw | |
| 6 Ds | 1 Dg | |
| 8 Age | 2 Dge | |

Bahnhof Zittau:

- | | | |
|---------|------------|------------------|
| 14 Bmh | Schmalspur | Expreßgüterwagen |
| 32 Bge | 28 KB4 | 2 Glnms |
| 8 ABge | 20 KB4tr | 6 Gbgrs |
| 7 BDghw | 10 KD4 | |
| 4 Bgre | | |

Zyklen der Reisezugwagenuntersuchung:

- | | |
|-------|-------------------------------|
| RUO 2 | jeden 6. Monat |
| RUO 1 | jeden 3. Monat zwischen RUO 2 |
| ROW | Bedarfsausbesserung |

Entwicklung des sozialen und kulturellen Lebens

Im Jahre 1920 bestand innerhalb der Werkstatthalle ein Wasch-, Umkleide- und Küchenraum für die 24 Beschäftigten der Dienststelle. Weiterhin war ein Speiseraum, das jetzige Meisterbüro, vorhanden. Wie damals üblich, wurden die Kaffeekrüge und Essenbehälter mitgebracht. Im Umkleideraum befand sich ein genauere Herd, auf dem die Essenbehälter gewärmt werden konnten. Nach 1945 wurde die kostenlose Abgabe von Malzkaffee eingeführt. Oftmals brachten sich die Kollegen kleine Säckchen mit gestopelten rohen Kartoffeln mit, die sie in einem eigens dafür gefertigten Behälter mit kochendem Wasser hängten, bis sie gar waren. Diese wurden dann mit selbst zubereitetem Sirup aus Rüben verzehrt.

Der Befehl 234 des Oberkommandierenden der sowjetischen Streitkräfte in der damaligen sowjetisch besetzten Zone brachte in vielen Betrieben, so auch bei uns, die Regelung des warmen Mittagessens. Dieses wurde von einem Koch und der Kollegin der Essenausgabe für die etwa 100 Beschäftigten in der Werkstatt Löbau selbst zubereitet, bis die Herstellung zentral durch die Betriebsküche des Bahnhofs Löbau vorgenommen wurde. Es war nicht immer leicht, die Zutaten für eine Mahlzeit zu beschaffen. Oftmals war es nur möglich, einen Eintopf zuzubereiten. Bei besonderen Anlässen gab es Klöße aus „schwarzem“ Mehl mit einer Scheibe Pferdefleisch oder Pferdequasch.

Die erste Betriebsküche befand sich in der Kirschallee in Löbau, neben dem Cunewalder Gleis. 1951 wurde dann die Betriebsküche auf der Ladestraße in Betrieb genommen.

An Sonnabenden und Sonntagen werden für die im Dienst befindlichen Eisenbahner Gaststätten- und Mitropa-Essen geliefert. Der Zuschuß aus dem zentralen Fonds der Rbd Cottbus ist seit dem Befehl 234 stets so festgelegt, daß die Eisenbahner für eine Portion Mittagessen nur einen Betrag von 0,60 M bezahlen müssen. In kalter und heißer Jahreszeit werden kostenlosen Getränke an die Beschäftigten verabreicht.

Die erste Schutzkleidung wurde im Jahre 1924 ausgegeben. Diese erhielten anfänglich nur die Autogenschweißer und bestand aus einem Schutzanzug, einem Paar Schuhe und Handschuhe. Nach und nach wurden dann die Berufsgruppen mit besonderem Verschmutzungsgrad einbezogen und für die Stellmacher zwecks Reparatur der Güterwagendächer später auch Dachdeckschuhe ausgegeben. 1985 wurden in der Dienststelle etwa 45 000 M für Schutzkleidung ausgegeben.

Zur Entwicklung der sozialen Verhältnisse gehört auch die Betrachtung der Entwicklung des Verdienstes der Beschäftigten.

Im Jahre 1924 betrug das Monatseinkommen eines Handwerkers in der Werkstatt etwa 100 RM, 1931 war das Einkommen auf etwa 200 RM, bis 1968 auf etwa 550 M gestiegen und liegt 1986 bei etwa 850 M bis 950 M Bruttoverdienst.

Auch in der Arbeitszeit gingen Veränderungen in Richtung einer Verbesserung der Lebenslage der Werktätigen vor sich. 1919 war die 48-Stunden-Woche die reguläre Arbeitszeit mit sechs Arbeitstagen in der Woche. Die von 1939 bis 1945 eingeführte tägliche Arbeitszeit von 10 Stunden wurde nach dem Sieg über den Faschismus wieder auf die 48-Stunden-Woche gesetzlich festgelegt. Durch gesetzliche Maßnahmen der Partei und Regierung wurde dann 1956 die 45-Stunden-Woche und später der freie Sonnabend in zwei Etappen eingeführt. Die wöchentliche Arbeitszeit beträgt ab 1967 43,75 Stunden für einschichtig arbeitende Werktätige. Ab diesem Zeitpunkt betrug die wöchentliche Arbeitszeit im 4-Brigade-Plan 42 Stunden und ab 1976 40 Stunden.

1974/75 wurde vom Ministerium für Verkehrswesen die Zahlung von Schichtprämien für Nacht- und Wochenendarbeit eingeführt. Ab 1976 erfolgte auch die Zahlung von Erschwerniszuschlägen für alle Beschäftigten, die Arbeiten unter erschwierenden Bedingungen ausführen. Ab 1986 wurden zur Weiterentwicklung der materiellen Stimulierung für Beschäftigte, die ständig im Mehrschichtsystem arbeiten, ein leistungsorientierter Schichtzuschlag in Höhe von 80 bis 200 M gewährt.

Auf kulturellem Gebiet ist in der Entwicklung der Dienststelle ebenfalls von den ersten Jahren des Bestehens bis zum heutigen Tage eine ständige Aufwärtsentwicklung zu verzeichnen. Ursprünglich war von einem kulturellen Leben in der Dienststelle keine Rede. Die Beschäftigten hatten in der Dienststelle lediglich ihren Arbeitsplatz gefunden, mit dem sie eng verbunden waren, der aber doch nur ihr Arbeitsplatz blieb. Der erste kulturelle Höhepunkt war das 10jährige Bestehen der Dienststelle.

In der Folgezeit wurden durch Privatinitiative einzelner Eisenbahner, besonders des Vorstehers des BwW, Alwin Noack, Gesellschaftsfahrten in die nähere und weitere Umgebung organisiert, deren Teilnahme für alle Eisenbahner aus dem Komplex Löbau möglich war. Während der Jahre 1939 bis 1945 wurde dann jedes kulturelle Leben unmöglich.

Die ersten Anfänge kulturellen Lebens auf Dienststellenebene begannen im Jahre 1946 in Form von Betriebsvergünstigen.

Dringend benötigte Gegenstände des Alltags, z. B. Nähkästen, Werkzeuge und Küchengeräte waren als selbstangefertigte Tombolagegegenstände begehrte Artikel für die Beschäftigten. Es kann gesagt werden, daß kaum ein Beschäftigter diesen Veranstaltungen fern blieb. Von den Organisatoren wurden in diese Veranstaltungen oftmals Kulturprogramme eingebaut, zu deren Finanzierung der inzwischen für die Dienststelle, wie für alle volkseigenen Betriebe, zur Verfügung stehende Kultur- und Sozialfonds herangezogen werden konnte. In Abwechslung der gemeinsamen Betriebsveranstaltungen wurden auch Ausfahrten mit Omnibussen oder mit der Bahn und Schiff durchgeführt, was zu einer allseitigen Bildung bei gleichzeitiger Festigung des Kollektivs beitrug.

In den letzten Jahren wurden überwiegend Brigadeveranstaltungen in den einzelnen Kollektiven durchgeführt, die den Wünschen der Beschäftigten entsprachen.

Zur Förderung des geistig-kulturellen und sportlichen Lebens und zur sozialen Betreuung werden auch zweckgebundene Limitbeträge bereitgestellt für:

- diensttunde Eisenbahner Weihnachten/Neujahr
- Tag des Kindes
- Rentnerbetreuung
- Internationaler Frauentag
- Kurzuschüsse und Krankenpräsente
- sowie für persönliche und gesellschaftliche Höhepunkte wie Dienstjubiläen, Rentnergeburtstage, Verabschiedungen aus dem Rb-Dienst usw.

1985 wurden dafür 20 850 M ausgegeben.

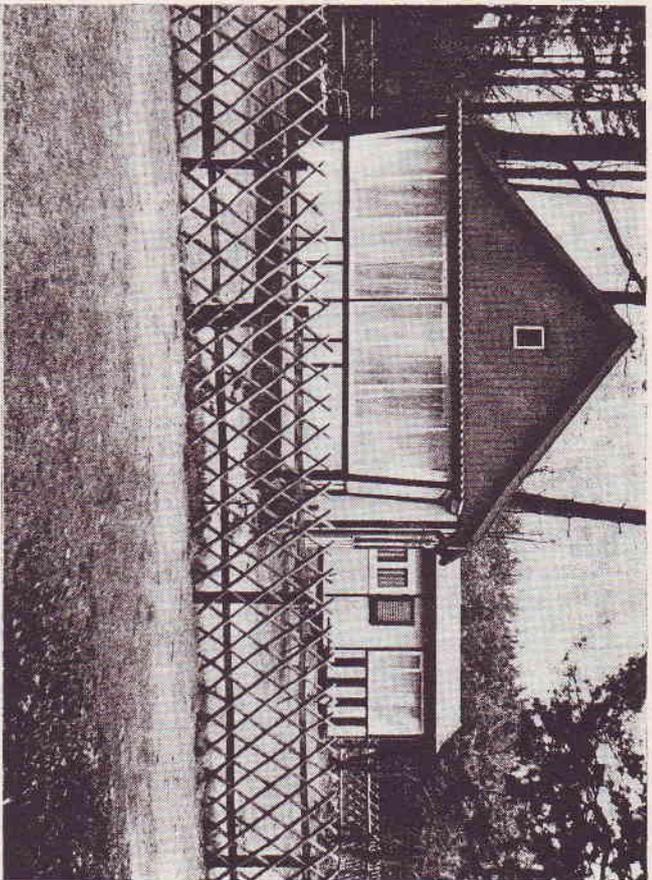
Entwicklung der Ferienbetreuung

Zur Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten der Eisenbahner wurde Ende der fünfziger Jahre angestrebt, zu den jährlich angebotenen FDGB-Ferienplätzen weitere Urlaubspplätze zu finden. Deshalb bekamen 1959 der Oberwagenmeister Alfred Hummel und der Wagenmeister Gerhard Gnauck den Auftrag, nach Landsuche für den Bau eines Betriebsbungalows auf der Insel Usedom. In Koserow ergab sich die Möglichkeit, Pachtland für zwei Bungalows zu erwerben. Das gesamte Material und die vorgefertigten Teile für die beiden Bungalows mußten mit der Bahn von Zittau nach Koserow transportiert und vom dortigen Bahnhof mittels Pferdefuhrwerk zu der abgelegenen Baustelle „Am Kiefernhein“ gefahren werden.

Die Wagenmeister Herbert Hummel und Werner Thomas bauten beide Bungalows auf. 1960 wurde der erste Bungalow für zwei Familien mit acht Betten und 1963 der zweite Bungalow für ebenfalls zwei Familien mit sechs Betten fertiggestellt.

1986 wurde die bis dahin mit Handpumpe betriebene Wasserversorgung durch eine elektrische Hauswasserversorgung ersetzt.

Der Aufbau dieser Bungalows in Koserow war nur möglich durch finanzielle Unterstützung von seiten der Betriebsgewerkschaftsleitung der Wagenmeister Löbau. Es wurde auch ein großer Teil der Zuschüsse aus dem Kultur- und Sozialfonds dafür verwendet. Der Leiter der Wagenmeisterei Löbau, Kollege Wolf, unterstützte dieses Vorhaben vorbildlich.



Der Bungalowkomplex in Koserow

1965 wurde von dem BGL-Vorsitzenden Emil Richter und dem Kollegen Alfred Hummel das Gelände für einen Bungalow in Lindow ausfindig gemacht. Dieses Gelände war eine ehemalige Schuttgrube und mußte erst von den Beschäftigten der Wagenmeisterei planiert werden. Die Vorfertigung der Teile für den Bungalow erfolgte in Zittau, und der Transport wurde mittels Bahn bis Bahnhof Lindow durchgeführt.

Die Kollegen Winfried Thiele, Alwin Tischer und Herbert Hummel fertigten die Fundamente und stellten den Bungalow auf. Sie bauten auch einen Brunnen für die Trinkwasserversorgung, die mittels Handpumpe betrieben wurde. 1977 erfolgte der Bau eines 22 m tiefen Gemeinschaftsbrunnens für fünf auf diesem Gelände befindliche Bungalows durch eine Brunnenbaufirma. Der vorher gebaute Brunnen wird nicht mehr genutzt.

Der Bungalow bietet Platz für eine Familie mit vier Personen.

1973 wurde der Kauf eines im Rohbau befindlichen Bungalows im Bielatal in der Sächsischen Schweiz vorgenommen. Der Innenausbau wurde dann von den Kollegen Winfried Thiele und Herbert Hummel durchgeführt. Der Bungalow ist ein Ferienhaus im Blockhausstil für eine Familie mit vier Personen. Den Urlaubern bietet sich ein herrlicher Blick auf das schöne Bielatal.

1964 wurde von drei Kollegen des Bw Löbau, den Kollegen Fritz Brinke, Gottfried Tempel und Horst Hahn, das Land für einen Bungalow in Flecken Zechlin am Zechliner See als Pachtland zum Bau eines Bungalows gewonnen. Das Fundament wurde dann von den Kollegen Günter Ritter, Fritz Brinke, Gottfried Tempel, Horst Hahn, Peter Unger und dem Kollegen Karl Eizel von der Hbm Cottbus gefertigt und der gesamte Aufbau unter Anleitung des Kollegen Kurt Schlette fertiggestellt. Auch für diesen Bungalow wurden die gesamten Baumaterialien mit der Bahn nach Zechlin und weiter mit Lkw an den Bestimmungsort gebracht.

Der Bungalow umfaßt zwei Zimmer mit Kochnische und einen Aufenthaltsraum. Als Erweiterung erfolgte der Anbau eines dritten Zimmers und eines Schuppens.

Nicht nur für den Aufbau, sondern auch zur Unterhaltung der Bungalows wurden von Beschäftigten des Bw hervorragende Leistungen vollbracht. In den vergangenen Jahren ging es vor allem darum, die Einrichtungen der Bungalows zu verbessern. So wurden Kühlschränke, Fernseh- und Rundfunkgeräte beschafft und die Sanitäreinrichtungen erweitert.

Die niedrigen Preise für eine Belegung sind seit jeher konstant geblieben und betragen:

In der Vor- und Nachsaison für Erwachsene 25 M, Kinder 10 M
und in der Saison für Erwachsene 30 M, Kinder 15 M

In den Bungalows des Bw Löbau erhalten in jedem Jahr 99 Familien einen Ferienplatz. Außerdem werden vom FDGB jährlich Ferienplätze in alle Erholungsgebiete unserer Republik bereitgestellt.

Durch gute freundschaftliche Beziehungen zur ČSD ist seit 1973 ein Urlauberaustausch mit tschechischen Eisenbahnern des Wagendepots in Hradek Králové vereinbart worden. So besteht die Erholungsmöglichkeit für unsere Beschäftigten in das Riesengebirge nach Horní Maršov und für die ČSD-Eisenbahner nach Koserow, Lindow und Flecken Zechlin.

Bereich Materialwirtschaft

Durch die Gruppe Materialwirtschaft erfolgt die Bedarfsermittlung, Planung und Bereitstellung des Materials sowie Erfassung, Ablieferung und Abrechnung der Sekundärrohstoffe für alle Bereiche der Dienststelle.

Das benötigte Material für die Reparatur des Wagenparks zu beschaffen, war in der Zeit des Neubeginns mit großen Schwierigkeiten verbunden.

Im März 1946 wurde von einzelnen Kollegen der Werkstatt Löbau im Wald bei Weissenberg Holz gefällt, zum Bahnhof Weissenberg geschafft und mittels Gütertransport nach Löbau gebracht. Das Sägen für die benötigten Abmessungen des Holzes erfolgte dann im Sägewerk Berthold in Löbau auf der Fichtestraße. In der Schmiede der Werkstatt Löbau erfolgte mit dreischichtiger Besetzung die Anfertigung von Werkzeugen und Ersatzteilen.

Schrauben und Muttern für die Wagenausbesserung wurden in der Dreherei gefertigt. Dabei wurden große Initiativen gezeigt, so daß andere Dienststellen der Rbd Dresden mit versorgt werden konnten.

1955 wurden alle Wagenausbesserungs- und -reinigungsstellen, die bis dahin den jeweiligen Bahnbetriebswerken unterstellt waren, ins Bw Löbau eingegliedert. Damit wurden auch höhere Anforderungen an die Materialversorgung gestellt. Die Stammbesetzung mit Mw-Leiter Kurt Weise, Lagerverwalter, Geräteverwalter und drei Mitarbeitern, reichte nicht mehr aus. So wurde das Materiallager mit Materialausgebern besetzt. Eine Kollegin zur Essenausgabe und vier bis sechs Betriebsarbeiter wurden eingestellt.

Von 1971 bis 1985 war der Kollege Fritz Brinke und danach Peter Wünsche als Mw-Leiter tätig.

Um den technologischen Anforderungen gerecht zu werden, veränderte sich auch die Nutzung der Räumlichkeiten. Das frühere Materiallager und Mw-Büro war in der heutigen Tischlerei in der Werkhalle untergebracht. Durch Um- und Ausbau erfolgte die Schaffung des jetzigen Materiallagers sowie eines Ölkellers hinter dem Lager.

Hinter der Essenausgabe wurde ein kleiner Kulturraum angebaut.

Zu einem großen Teil entstanden durch Feierabendarbeit nach 1970 eine neue E-Karren-Garage, ein Schrottbunker, ein Papierschuppen, eine Überdachung für Holzteile, der Giftschuppen, das Eisenlager und der Achsenlagerplatz.

In den letzten Jahren bis 1985 wurden noch vier Garagen und zwei Container als Material- und Gerätelager errichtet.

Eine neue Mehrzweckhalle, die auch als Essenausgabe und Speiseraum genutzt wird, wurde 1986 in Betrieb genommen. Der bisherige Speiseraum wird als Umkleieraum genutzt.

Der Materialtransport zwischen den einzelnen Betrieben und innerbetrieblich war in den Anfangsjahren nach 1945 sehr kompliziert. Es gab anfangs nur einen E-Karren mit Fußlenkung. Da das Bw noch keine Lkw hatte, mußte das Material mittels Kurierwagen zu den einzelnen RAW gebracht und geholt und Ersatzteile getauscht werden. Ein Kollege von der Mw fuhr gewöhnlich mit und war oftmals eine Woche und länger unterwegs. Bis 1958 waren die Kollegen Gerhard Zestermann, Walter Lehmann und Wilhelm Eichler abwechselnd als „Materialkurier“ tätig.

Danach kam im Bw Löbau der erste Lkw zum Einsatz. Damit verbesserte sich die Beschaffung und Auslieferung von Material und Ersatzteilen wesentlich. Im Laufe der nächsten Jahre kamen noch zwei weitere Lkw hinzu. Um die schweren Be- und Entladearbeiten sowie den Transport zu erleichtern, erfolgte die Beschaffung von drei Gabelstaplern, einem Multicar und zwei E-Karren. 1970 wurde dem Leiter der Dienststelle ein Pkw als Havarie-Fahrzeug zugewiesen.

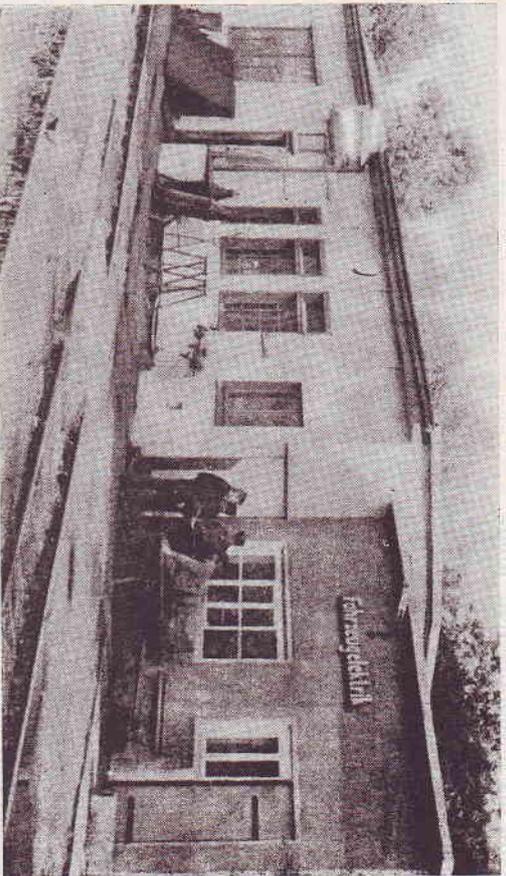
Zur Sicherung eines optimalen energiewirtschaftlichen Werkerkehrs und zur Erhöhung des Ausnutzungsgrades wurden die Lkw 1984 in die Fahrgemeinschaft des Dienstortes Löbau (Brückenmeisterei Löbau) umgesetzt.

Für die Planjahre 1984 und 1985 wurde die Dienststelle beauftragt, im Werte von je 2000 M Konsumgüter herzustellen. Aufgrund der vorhandenen Materialien und Maschinen wurde die Fertigung von Holzbausteinen als Kinderspielzeug festgelegt. Zwei Kollegen der Mw-Gruppe übernahmen die Anfertigung dieser Kästen aus Kiefern- und Hartholzabfällen. Die jährliche Auslieferung erfolgte in Höhe von 200 Stück.

Bereich Technische Anlagen

Durch die Vergrößerung des Maschinenparks in der Werkstatt Löbau und die immer umfangreichere Herstellung von Werkzeugen und Ausbesserungsmaterialien machte sich die Schaffung einer TA-Gruppe erforderlich. Aus diesem Grunde wurde 1946 der sich etwa 60 m vor dem heutigen Prüffeld befindliche Kleinlokschuppen abgetragen und als Schlosserwerkstatt wieder aufgebaut. Zur technischen Erstausrüstung dieser Werkstatt gehörten zwei Drehbänke, eine Gewindeschneidmaschine, eine Bohrmaschine, eine Schleifscheibe und eine Werkbank mit drei Schraubstöcken. Mit den Arbeitsaufgaben waren ein Dreher und zwei bis drei Schlosser betraut, die unter der Leitung des Vorarbeiters Max Lange standen. Hauptaufgabe der Arbeitsausführung war die Feinbearbeitung des in der Schmiede angefertigten Werkzeuges. Außerdem wurden bis Ende 1952 dringend benötigte Schrauben und Muttern für die Wagenausbesserung hergestellt. Die Herstellung erfolgte nicht nur für den eigenen Bedarf, sondern auch in großem Umfang für das RAW Görlitz.

Die Schlosser der TA-Gruppe waren gemeinsam mit den Schlossern der Wagenausbesserung untergebracht. 1963 bekamen die TA-Schlosser einen eigenen Umkleideraum in den Baracken oberhalb des Bahndammes. 1952 konnten die Räume der Schlosserwerkstatt durch Anbau eines Kleinlokschuppens vom Bahnhof Herrnhut erweitert werden. Zwischen beiden Gebäuden wurde ein Schrankraum errichtet, der später als Büroraum und danach als Materiallager genutzt wurde.

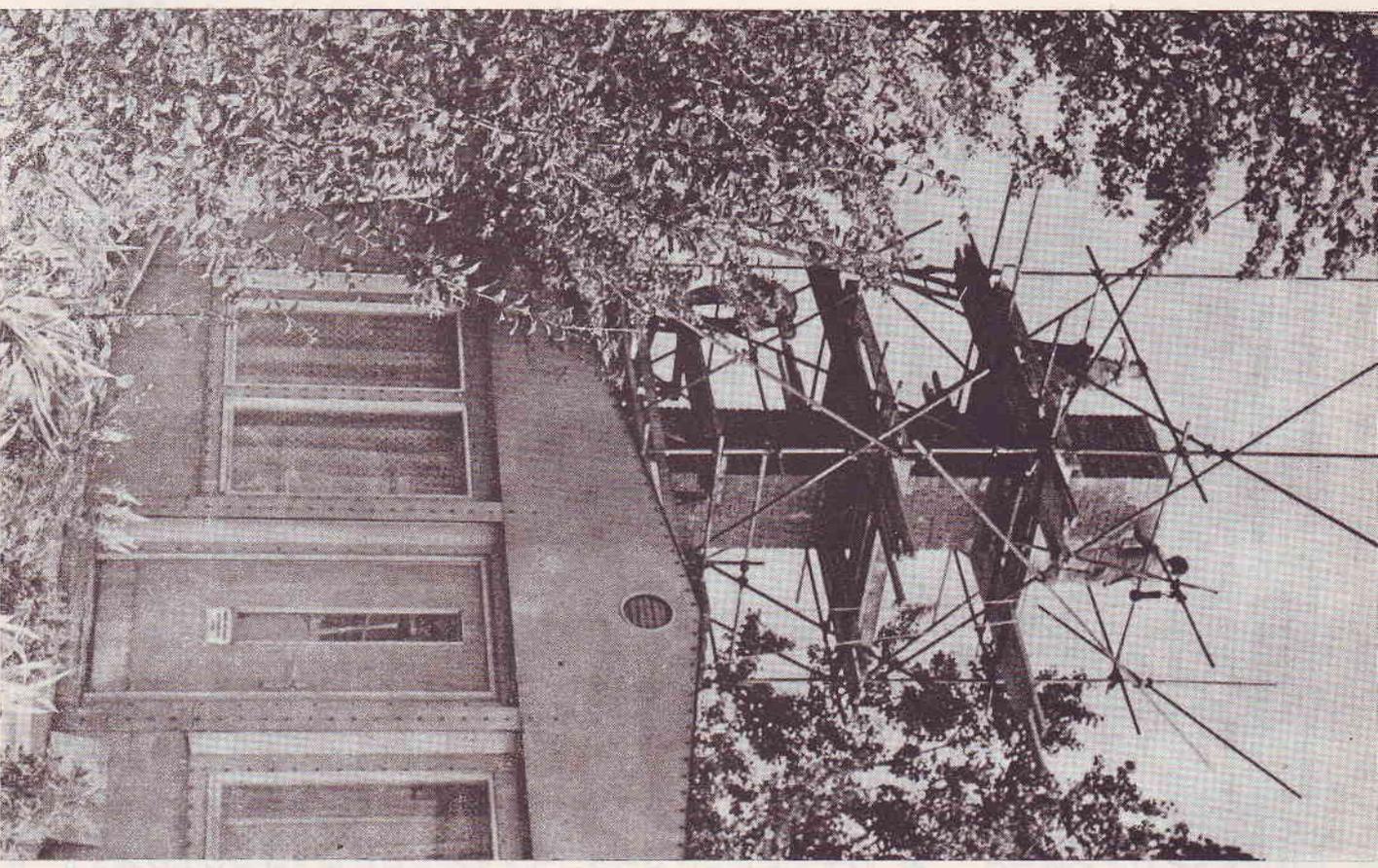


Schlosser- und Elektrikerwerkstatt

Von 1954 bis 1960 bildeten die Meister der TA Arbeitskräfte als Schlosser aus. Die theoretische Ausbildung führte der Berufsschullehrer Kaiser nach Feierabend durch.

1955 erweiterte sich der Aufgabenbereich der TA-Gruppe, da die Außenstellen der Wagenausbesserung und Wagenreinigung in das Bww Löbau einbezogen wurden. Die TA-Gruppe war danach für die Wartung und Instandhaltung der Maschinen, maschinenartigen Anlagen, Geräten und Werkzeugen der Werkstatt und der Außenstellen verantwortlich. Auch die Aufstellung von Maschinen und der Bau von Anlagen wurde von der TA-Gruppe unter anderem selbst realisiert.

- 1966 Errichtung der Schweißgerätwerkstatt Was Zittau
- 1968 Bau der Druckluftversorgungsanlage Bf. Görlitz
- 1971 Bau der Druckluftversorgungsanlage Was Bautzen
- 1973 Bau der Sauerstoffringleitung Was Görlitz
- 1981 Errichtung des Schornsteines für die Vorheizanlage Bf. Görlitz
- 1984 Bau der Druckluftleitung Was Löbau
- 1985/86 Bau des Gebäudes und Schornsteines für die Niederdruckumlaufheizung der Baracken Werkstatt Löbau



Bau des 10 m hohen Schornsteins für die Niederdruckheizungsanlage

Eine der größten Baumaßnahmen war die Errichtung der Großwaschanlage GWA-4 in Görnitz in den Jahren 1963/64. In diese Anlage wurde 1975 das Säureteil eingebaut und ab diesem Zeitpunkt das sauer-alkalische Waschverfahren angewendet. Die Erhaltung der Funktionstüchtigkeit der GWA-4 erfordert von der TA-Gruppe einen hohen Arbeitsaufwand, um einen guten Außenreinigungszustand der Reisezugwagen zu gewährleisten.

Der Arbeitskräftebestand der TA-Gruppe ist seit 1970 mit durchschnittlich zehn Kollegen konstant geblieben.

Als Meister waren seit 1955 eingesetzt: Manfred Vöhl, Herbert Näth, Albert Seidel, Horst Hahn, Walter Schröter und ab 1969 Peter Voigt.

Besonders anzuerkennen sind die guten Arbeitsleistungen des langjährigen Brigadiers Günter Ritter.

Bereich technischer Wagentdienst

Die Gruppe technischer Wagentdienst ist verantwortlich für die Überwachung des technischen Zustandes der schienenengebundenen Fahrzeuge auf Reichsbahnstrecken. Um dieses zu garantieren, wurde der Dienstposten Wagenmeister geschaffen.

Auf dem Bahnhof Löbau waren die Wagenmeister dem Bw Löbau unterstellt, auf den anderen Bahnhöfen dem jeweiligen Bw zugeordnet. Diese Struktur bestand bis 1953.

Zu diesem Zeitpunkt erfolgte dann das Herauslösen der Wagenmeister aus der Maschinenwirtschft und dem Bw Löbau und Bildung einer selbständigen Wagenbetriebsstelle. Zwei Jahre später wurde diese in „Wagenmeisteri Löbau“ umbenannt. Die Leitung übernahm als erster der Kollege Walter Sauer, danach Herbert Trentzsch, Johannes Matthes und von 1958 bis 1977 Heinz Wolf.

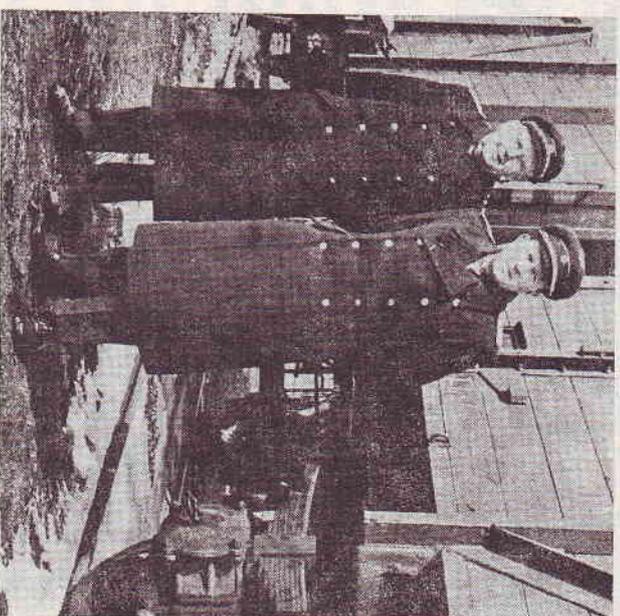
Ab 1977 erfolgte dann die Zusammenlegung der Wagenmeisteri und des Bahnbetriebswagenwerkes Löbau zu einer Dienststelle unter der Dienststellenbezeichnung „Bahnbetriebswagenwerk Löbau“.

Die Wagenmeister unterstehen dem Gruppenleiter technischer Wagentdienst, Dienstbezeichnung seit 1977 Gruppenleiter WW-1.

Folgende Wagenmeisterposten mit je einem Oberwagenmeister als Leiter sind zur Zeit vorhanden in Löbau, Görnitz, Zittau, Bautzen und Schlauroth. Die Wagenmeister in Ebersbach gehören zum Wagenmeisterposten Zittau.

Die Arbeitsaufgabe dieser Beschäftigten ist die Untersuchung von Reise- und Güterwagen auf ihren technischen Zustand sowie Durchführung von Reise- und Güterwagen auf ihren technischen Zustand sowie Durchführung von Bremsproben und Bremsprüfungen. Mit der Aufnahme des grenzüberschreitenden Güter- und Reiseverkehrs zur VR Polen und CSSR ergaben sich erhöhte Aufgabenstellungen, die in gemeinsamer Arbeit mit den Beschäftigten der PKP und ČSD-Bahnen bewältigt werden. Neben vorgenannten Aufgaben gibt es aber noch Sonderleistungen auszuführen, die die Untersuchung von Lademaß-

überschreitungen, Unfalluntersuchungen und den Militärtransport gewährleisten. Für die Eröffnung des internationalen Reiseverkehrs nach der VR Polen und der CSSR war es erforderlich, Wagentgrenzstellen einzurichten. Dieses sind die Wagentgrenzstellen Görnitz, Zittau und Ebersbach. Sie sind verantwortlich für die Nachweisleitung des Aus- und Einganges der Güterwagen über die Landesgrenzen zum Zwecke der Abrechnung der Wagentmieten und der Nutzung des OPW-Wagentparkes.



Wm-Vorsteher Heinz Wolf und BGL-Vorsitzender Emil Richter

Wagenmeisterposten Löbau

1931 wurden die ersten beiden Wagenmeister, Johann Böhmer und Gustav Waitzenmann, auf dem Bahnhof Löbau stationiert. Ihnen oblag die kontinuierliche Zuführung von Schodwagen zur Werkstatt Löbau und die Aufsicht über die Wagenreinigung und die Viehwagenwäsche. Letztere war neben der heutigen Sanitätsstelle stationiert. Die „Feldisenbahner“ nutzten gern den anfallenden Dung für ihre Acker- und Gartenflächen.

Der Dienstraum der Wagenmeister befand sich damals im Rangierergebäude auf der Ladestraße im jetzigen Raum der Technologie. 1953 erfolgte der Umzug in den jetzigen Dienstraum, der vorher als Überwachungsraum für das Bahnhofspersonal genutzt wurde. Im gleichen Gebäude befand sich auch die Werkstatt der Wagenmeister.

In den Nachkriegsjahren reparierten die Wagenmeister oftmals Fenster in den Reisezugwagen, indem mangels Glas Hartfaserplatten zugeschnitten und eingesetzt werden mußten. Auch heute sind für die Kleinreparaturen auf dem Bahnhof Löbau die Wagenmeister selbst zuständig.

Zur technischen Untersuchung der Reisezugwagen gehörte auch die Erhaltung der Beleuchtungsanlagen. 1932 waren nur zehn Reisezugwagen mit elektrischer Beleuchtung auf dem Bahnhof Löbau im Einsatz. Die anderen Reisezugwagen waren mit Gasbeleuchtung ausgerüstet, die von einem Gaskesselwagen aus, wöchentlich einmal, gefüllt werden mußten.

Zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen wurden in den letzten Jahren ein Umkleideraum geschaffen und eine Alugarage für das Einstellen der Dienst- und Privatfahrzeuge errichtet. Im Jahre 1981 erfolgte die Modernisierung des Dusch- und Wasdraumes, der mit dem Rangierpersonal und der Was gemeinsam genutzt wird.

Im gleichen Jahr sind die Wagenmeister mit tragbaren Funksprechgeräten ausgerüstet worden. Damit können erhebliche Laufwege bei der Zugfertigung eingespart werden.

Die Anzahl der Beschäftigten war in den vergangenen Jahren sehr unterschiedlich. 1950 waren es sechs Wagenmeister, 1960 12 Wagenmeister infolge durchgehender Wagenabnahme in der Werkstatt Löbau und Nachmeldedienst des Wp Löbau. 1986 führten acht Wagenmeister auf dem Wp Löbau die Arbeiten aus.

Seit 1953 waren folgende Oberwagenmeister eingesetzt: Die Kollegen Johannes Matthes, Walter Bartsch und ab 1976 Werner Franz.

Vom Wp Löbau werden schon seit 1965 BV-Lehrlinge im wagentechnischen Dienst zum Erwerb der Bremsprobeberechtigung ausgebildet.

Wagenmeisterposten Görlitz

1953 wurden die Wagenmeister, die bis dahin zum Bw Görlitz gehörten, ein selbständiger Dienstposten der Wagenmeisterei Löbau. Die Unterbringung ist schon immer im Gebäude am Wasserturm auf der Sattigstraße. Bis 1961 befand sich dort auch der Dienstraum. Durch Um- und Ausbau eines Gebäudes auf dem Bahnsteig zwischen den Gleisen 9 und 10 konnte ein neuer, zentral gelegener Dienstraum geschaffen werden. Anfangs reichte die Besetzung mit einem Wagenmeister je Schicht aus. Infolge der Erhöhung des Reise- und Güterzugverkehrs machte sich ab 1966 die Besetzung mit drei Wagenmeistern je Schicht erforderlich.

Zu den Arbeitsaufgaben des Wagenmeisters gehörten unter anderem auch Arbeiten, die heute kaum noch denkbar sind. So mußten z. B. die durchgängigen Heizschläuche bei Eingang der Züge von Hand entwässert werden. Bei extrem niedrigen Temperaturen waren diese Heizschläuche zugefroren und mußten daher abgebaut, aufgetaut und vor Abfahrt der Züge wieder angebaut werden. Die durchgängigen Heizschläuche sind in der Folgezeit durch

Stahlhalbkupplungen und später durch Gummihalbkupplungen Bauart Dresden abgelöst worden. Die Vorheizung der Reisezüge wurde bis 1978 durch je eine Vorheizlok auf den Bahnsteigen und in der Abstellgruppe durchgeführt. Vorteile brachte der Bau einer stationären Dampfvorheizanlage in der Abstellgruppe, die es ermöglicht, drei Züge gleichzeitig vorzuheizen. Ab 1987 ist die Inbetriebnahme einer elektrischen Vorheizanlage für Reisezüge vorgesehen. Damit wird den Forderungen des Umweltschutzes entsprochen und die Arbeitsbedingungen für die Elektriker, Schlosser und Wagenmeister beträchtlich verbessert.

Anfang der siebziger Jahre erfolgte die Zubeheimatung von drei Zugpaaren des grenzüberschreitenden Verkehrs mit der BRD. Dazu wurden Wagen der Neuproduktion des VEB Waggonbau Bautzen eingesetzt. Ende der siebziger Jahre wurden diese Wagen durch Reisezugwagen aus dem Neubauprogramm des RAW Halberstadt abgelöst. Sie verkehren zwischen den Endbahnhöfen Görlitz-Köln, Görlitz-München und Stuttgart und Görlitz-Frankfurt/Main. Diese Züge wurden vorher von der DB gestellt.

Außer diesen Zügen ist die wagentechnische Behandlung von täglich sechs internationalen Reisezügen von und zur VR Polen, 66 Reisezügen im Binnenverkehr sowie vier grenzüberschreitenden Güterzügen erforderlich.

Eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen brachten 1966 die Schaffung der Bremsprüfanlage in der Abstellgruppe, 1967 die Erneuerung der Bremsprobeflanke und 1986 der Umbau des Schilderlagers zu einem Dienstraum der Wagenmeister in der Abstellgruppe.

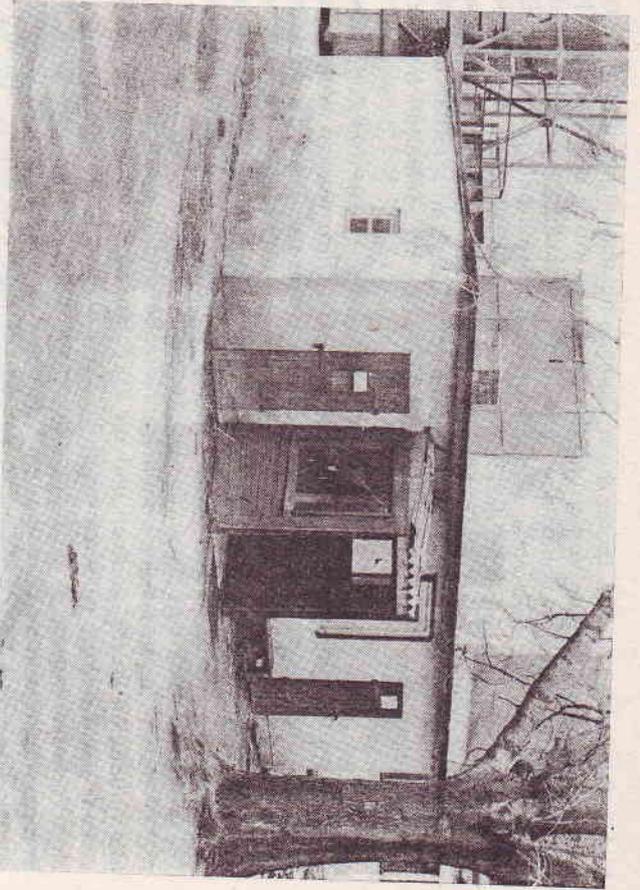
Seit 1953 waren folgende Oberwagenmeister eingesetzt: Die Kollegen Walter Sauer, Walter Kirchner und von 1956 bis 1967 Heinz Scholz. Weitere Oberwagenmeister waren danach die Kollegen Walter Köhler, Johannes Matthes, Dieter Swientek und ab 1976 Dieter Rölllich.

Wagenmeisterposten Schlauroth

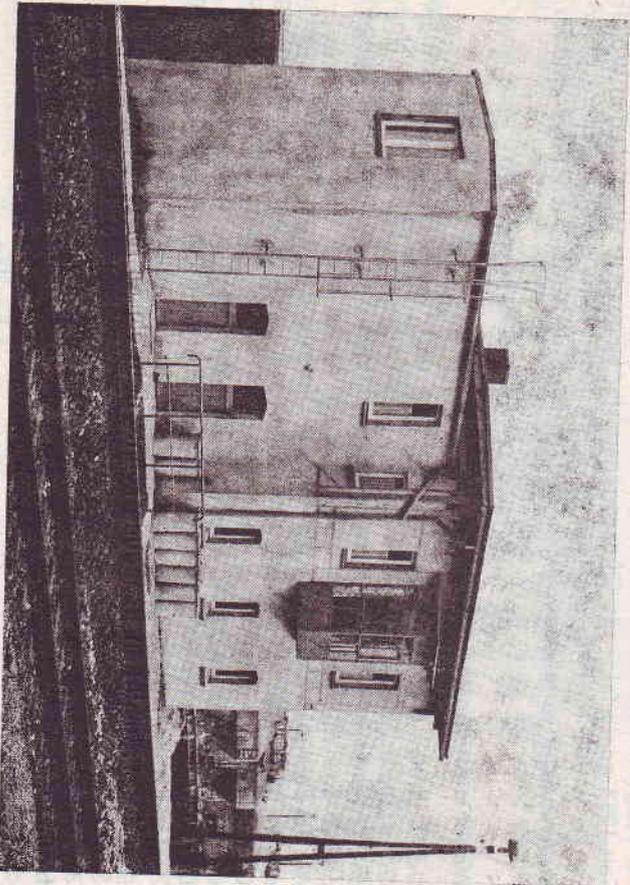
Der Bahnhof Schlauroth besteht seit 1909 und war bis 1945 ein wichtiger Güterrangierbahnhof für den ostsächsischen und preußischen Raum. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Gleisanlagen als Reparationsleistungen an die Sowjetunion übergeben.

Am 13. Februar 1950 konnte ein Teil der Gleisanlagen durch Neuaufbau wieder in Betrieb genommen werden. Damit waren die Ausfahrtrasse Richtung Görlitz und Charlottenhof wieder befahrbar. Die Gleisanlagen Richtung Löbau waren erst gegen Ende des Jahres 1950 wieder in Betrieb.

Das alte Dienstgebäude der Wagenmeister befand sich in einem primitiven Zustand ohne jegliche sanitäre Einrichtungen wie Toilette und Dusche. Aufgrund der räumlichen Beengung konnte nicht einmal für jeden Kollegen ein Spind aufgestellt werden. So war der Einzug in das neue Dienstgebäude am 31. Januar 1983 eine bedeutende Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen. Jetzt stehen den Wagenmeistern drei Diensträume sowie ordentliche und ausreichende Sanitärräume zur Verfügung. Auch für den Oberwagenmeister ist ein kleiner Büroraum vorhanden.



Dienstgebäude Wp Schlauroth bis 1982



Neues Dienstgebäude Wp Schlauroth ab 1983

Als Postenleiter war bis 1978 Kollege Richard Ullrich eingesetzt. Die Oberwagenmeister vom Wagenmeisterposten Görlitz oder Löbau waren für das Bereich Schlauroth mit zuständig. 1979 bekam der Wagenmeisterposten Schlauroth einen eigenen Oberwagenmeister, Kollegen Harald Dinesen, und ab 1985 Rudi Mielke. Ab 1. Januar 1985 übernahm Kollege Dinesen die Tätigkeit als Leiter der Abnahmeinspektion für Rollfahrzeuge und Loktransporte der Schmalspur im RAW „DSF“, Görlitz.

Ab der Eröffnung des Wagenmeisterpostens Schlauroth nach dem zweiten Weltkrieg wurden je Tag etwa 15 Züge von den Wagenmeistern behandelt. Diese Leistung steigerte sich kontinuierlich bis 1986 auf etwa 25 Züge täglich.

Wagenmeisterposten Zittau

Bei Übernahme der Wagenmeister vom Bw Zittau zur Wagenmeisterei Löbau im Jahre 1953 waren diese in der heutigen Sanitätsstelle am Reichenauer Boden untergebracht. Anfang der sechziger Jahre erhielten die Wagenmeister einen Umkleideraum und der Oberwagenmeister einen Büroraum in dem neuen Sozialgebäude (ehemals Wünschschuppen), das gemeinsam mit den Beschäftigten der Wagenausbesserung und -reinigung genutzt wird. Der Dienstraum für die Wagenmeister befindet sich am Bahnsteig Gleis 1b.

1956 wurde der Bahnhof Zittau als Grenzbahnhof eröffnet. Während vorher die Güterzüge nur im Durchgangsverkehr den Bahnhof Zittau befuhren, wurden ab diesem Zeitpunkt täglich zwei Güterzüge technisch untersucht. Schadhafte Güterwagen wurden ausgesetzt und der Werkstatt Zittau zur Reparatur zugeführt.

Für den Reiseverkehr gab es bis 1978 keine Möglichkeit des Grenzüberganges von Zittau in die CSSR. Keine ČSD-Züge durchfahren das Territorium der DDR für Fahrten zwischen Liberec und Varnsdorf bzw. Liberec-Děčín-Pízen ohne Halt für Reisende. Die Einreise in die CSSR mit der Eisenbahn gab es nur über Dresden-Bad Schandau oder von Seifhennersdorf aus zu Fuß über den Grenzübergang.

Erst nach Errichtung des Grenzterritoriums 1978 auf dem Bahnhof Zittau wurde auch der Personenverkehr über diesen Grenzübergang freigegeben. Anfangs war von den Wagenmeistern in jeder Schicht nur ein ausgebildeter Grenzwagenmeister vorhanden. Durch die ständige Erhöhung des Grenzverkehrs wird in den letzten Jahren jeder Wagenmeister als Grenzwagenmeister ausgebildet.

Je Schicht sind zwei Wagenmeister für den Güterzugverkehr eingesetzt, um die Übernahme bzw. Übergabe der Transitzüge von und zur Grenze abzusichern. Außerdem ist ein Wagenmeister für die Reisezüge des Binnenverkehrs und des internationalen Verkehrs mit der CSSR im Dienst. Neben den Schichtwagenmeistern ist zusätzlich noch ein Wagenmeister im Tagesdienst für die gesamte Unterhaltung der Schmalspur-Züge verantwortlich.

Zu dem Wagenmeisterposten Zittau gehören seit 1969 auch die drei Wagenmeister auf dem Bahnhof Ebersbach, die im durchgängigen Zweischichtsystem arbeiten.

Mit den Eisenbahnern der ČSD besteht seit der Einrichtung des Grenzverkehrs ein gutes Verhältnis. In jedem Quartal wurden Auswertungen wechselseitig auf dem Gebiet der DDR und der ČSSR durchgeführt. Daran nehmen Vertreter des Wagendepots Hradec Kralové und der Außenstelle STP Liberec sowie der Rbd Cottbus, des Bw Löbau und des Wagenmeisterpostens Zittau teil.

Solche Konsultationen werden ebenfalls mit den Wagenmeistern des Grenzbahnhofs Ebersbach und dem Wagendepot Usti nad Labem und der Außenstelle STP Česka Lipa durchgeführt.

Als Oberwagenmeister waren seit 1953 eingesetzt: Anton Fischer, Adolf Kunz, Alfred Hummel und seit 1976 Kollege Gerhard Gnauck.

Wagenmeisterposten Bautzen

Der Wagenmeisterposten Bautzen bestand zusammen mit dem Wagenmeisterposten Bischofswerda seit 1948. Der Wagenmeisterposten Bautzen war in jeder Schicht des Vierbrigadeplasses mit zwei Wagenmeistern und der Wagenmeisterposten Bischofswerda mit einem Wagenmeister besetzt. Die Zweimannbesetzung je Schicht war deshalb notwendig, weil der Bahnhof Bautzen aufgrund seiner vier gekrümmten Ein- und Ausfahrtschienen schlecht einzusehen ist. Dazu kommt, daß auf beiden Seiten der Abstellgleise Rangierarbeiten durchgeführt werden. Das erforderte höchste Aufmerksamkeit bei den Zuguntersuchungen. Mit Einführung der Funksprechgeräte im Jahre 1971 erhöhte sich die Sicherheit für die Wagenmeister erheblich. Der Schichtbesetzungsplan konnte auf Einmannbesetzung umgestellt werden. 1963 wurde der Wagenmeisterposten Bischofswerda wegen Personalmangels aufgelöst.

Bis 1953 waren die Wagenmeister und der Oberwagenmeister im alten Stellwerk, Gleis 24, worin sich heute die Wagenreinigung befindet, untergebracht. Danach war der Oberwagenmeister auf dem Bahnhof Bautzen an verschiedenen Stellen stationiert. Ab 1980 befindet er sich im Gebäude der Güterabfertigung. Die Schichtwagenmeister, die von 1953 bis 1983 auf dem Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 2/3 untergebracht waren, befinden sich jetzt in einem Flachbau zwischen den Gleisen 14/15.

Seit dem Bestehen des Wagenmeisterpostens Bautzen waren folgende Oberwagenmeister im Einsatz: Johannes Körner, Gustav Waizenmann, Herbert Trentsch, Johann Böhmer, Heinz Scholz, Heinz Petraschke, Heinz Görbig, Walter Kubatschek, Jörg Kottler, Mathias Pasche, Mario Schlei.

Wagengrenzstelle Görlitz

Am 1. Mai 1957 wurde der Grenzübergang Görlitz-Zgorzelec mit dem ersten Reisezug eröffnet. Bis 1962 verkehrten täglich ein Reisezugpaar (ein Eingangszug und ein Ausgangszug), im Bedarfsfall einmal ein Güterzug. Diese wurden von den Beschäftigten des Bahnhofs oder durch die Wagenmeister sowie Wagengrenzstelle Horka (nach vorheriger telefonischer Anmeldung) übergeben bzw. übernommen. Ab 1962 wurde fahrplanmäßig auch täglich ein Güterzug nach der VR Polen festgelegt. Aus diesem Grunde wurde am 16. Mai 1962 die Wagengrenzstelle Görlitz eröffnet. Bis 1965 wurde der Zugverkehr zwischen der PKP und DR weiter erhöht, so daß für die Beschäftigten der Vierbrigadepan eingeführt werden mußte. Die fünf Beschäftigten unterstanden bis dahin dem Kollegen Harry Friedo, Leiter der der Wagengrenzstelle Horka, und bis 1970 dem Kollegen Albert Vogt, Leiter der Wagengrenzstelle Zittau.

Ab 1970 wurde die Wagengrenzstelle Görlitz eine selbständige Wgs unter der Leitung von Kollegin Monika Schuster. Im Gründungsjahr der Wagengrenzstelle Görlitz wurden monatlich etwa 1400 Güterwagen abgefertigt. Die größte Leistungssteigerung war ab Januar 1972 durch die Einführung des visafreien Reiseverkehrs mit der VR Polen und der Bearbeitung der Kohlependelzüge Tursozow-Kraftwerk Boxberg zu verzeichnen. Die monatliche Leistung stieg von 1971 bis 1975 von etwa 8000 auf 14 000 behandelte Wagen an. Durch den Wegfall der Kohlezüge nach Boxberg und einiger Reisezüge ab 1980 wurden in den letzten Jahren nur noch etwa 5000 Wagen monatlich behandelt.

Der Dienstraum befand sich bei Schaffung der Wagengrenzstelle Görlitz im Wagenmeister-Gebäude am Wasserturm in dem jetzigen Büroraum des PKP-Wagenmeisters. Ab 1973 erhielten die Beschäftigten einen Dienstraum im Raumzellenbau auf dem Bahnhof Görlitz, Gleis 14. 1973 wurde die EDV bei der Wagengrenzstelle Görlitz eingeführt. Durch Installation von zwei Lochstreifen-Fernschreibern wurde eine wesentliche Vereinfachung der Datenfernübertragung zur Errechnung der Wagenmiete erreicht. Bis zu diesem Zeitpunkt mußten die Nachweise bis zur Güterabfertigung auf die andere Seite des Bahnhofs zur Fernschreibstelle gebracht werden.

Gesellschaftlich ist die Brigade der Wagengrenzstelle Görlitz sehr aktiv. Hervorzuheben ist die jahrelange erfolgreiche Patenschaftsarbeit des Kollektivs mit der Diesterweg-Oberschule in Görlitz.

Wagengrenzstelle Zittau

Durch die Eröffnung des internationalen Reiseverkehrs zwischen der ČSSR und DDR wurde es erforderlich, die Wagengrenzstelle Zittau zu schaffen. Aufgabe der Wagengrenzstellen ist es, die Übergabe und Übernahme der Wagen, Lademittel, Container, Behälter und Paletten von der bzw. an die Nachbarbahn und die entsprechenden Unterlagen und Nachweise zu führen. Die

Gründung der Wagengrenzstelle Zittau erfolgte am 15. Mai 1956. Sie gehörte damals zur Dienststelle „Wagenmeisterei Löbau“ und wurde 1977 vom BwW Löbau übernommen. Die Unterbringung der Beschäftigten war anfangs im Eilgutgebäude des Bahnhofs Zittau, bis 1967 in einem kleinen Dienstraum mit Ausblick auf die Ladestraße und das Gleis 43. 1967 wurde der Umzug auf den „Böhmischen Boden“ des Bahnhofs Zittau vorgenommen. Damit verbesserten sich die Arbeits- und Lebensbedingungen für die Beschäftigten wesentlich.

Ab 3. Juni 1956 fuhren täglich je ein Güterzug in der Frühschicht und in der Nachmittagschicht in die CSSR. Die Belastung der Züge war damals 1000 t mit Dampflok und ohne Schiebelok. 1800 t wurden mit Schiebelok von der ČSD übernommen. Durch den Traktionswechsel im Jahre 1980 von Dampf auf Diesel beträgt die Belastung der jeweiligen Güterzüge ohne Schiebelok 850 t und mit Schiebelok 1700 t. Mit der ständigen Entwicklung der Volkswirtschaft sowie mit der Verlegung des Transportes von der Straße auf die Schiene wurde es erforderlich, mehrere Güterzüge täglich zu fahren. Seit den sechziger Jahren fahren auf dem Grenzübergangsbahnhof Zittau ständig vier Züge von der CSSR und acht Züge nach der CSSR.

Mit der Eröffnung des internationalen Reiseverkehrs 1978 wurde es notwendig, jede Schicht mit einem Schichtleiter und einem Datenerfasser zu besetzen. Früher wurden für jeden Wagen im Eingang und Ausgang von und nach der CSSR je eine Wagenkarte geschrieben. Diese wurden täglich zur Abrechnung der Wagenmiete an das Ministerium für Verkehrswesen geschickt. Außerdem mußten die Wagenbücher handschriftlich geführt werden.

Mit Einführung der Datenfernübertragung für die Wagengrenzstelle Zittau entfiel das handschriftliche Führen der Wagenkarten und Wagenbücher. Da jedoch nur ein Lochstreifenfemnschreiber beim Bahnhof Zittau vorhanden war, mußten die Angaben aller Wagen nach Abfertigung jedes Zuges nach dort gebracht werden.

1985 erhielt die Wagengrenzstelle Zittau einen eigenen Lochstreifenfemnschreiber.

Für ihre gute Arbeitsweise erhielt das Kollektiv unter anderem die Auszeichnung für die Einhaltung von Disziplin, Ordnung und Sicherheit in Gold und Silber.

Von 1956 bis 1986 war Kollege Albert Vogt als Leiter der Wagengrenzstelle Zittau tätig. Ab 1. Juni 1986 wurde Kollegin Angelika Grünwald auf diesem Dienstposten eingesetzt.

Wagengrenzstelle Ebersbach

In Ebersbach wurde der Grenzverkehr zwischen der DDR und CSSR am 2. Oktober 1952 eröffnet. Die Beschäftigten des Grenzwardienstes gehörten zu dieser Zeit noch zur Verwaltung BV.

Erst am 1. Januar 1956 wurde die Wagengrenzstelle Ebersbach eingerichtet. Als Leiter war der Kollege Walter Hempel eingesetzt. Ab 1977 übernahm Kollegin Helga Linke diese Funktion. Die Wagengrenzstelle befindet sich in einem Dienstraum der Güterabfertigung Ebersbach im 1. Stock und ist über die Ladestraße zu erreichen.

Nach der Gründung der Wagengrenzstelle Ebersbach wurden in zwei Schichten täglich vier Zugpaare (vier Eingangs- und vier Ausgangszüge) behandelt. In den Jahren 1972 bis 1981 war ein sehr hoher Leistungsanstieg in der Auslastung der Züge zu verzeichnen. Es wurden die Züge mit Schiebeloks gefahren und monatlich etwa 7000 Wagen behandelt. Dazu kam noch die Übernahme und Übergabe von Containern, Wagendecken und Paletten. Ab 1982 werden täglich sechs Zugpaare abgefertigt.

Die Arbeitstechnologie bei der Wagengrenzstelle Ebersbach hat sich seit 1977 wesentlich verbessert. Durch Aufstellung eines Lochstreifenfemnschreibers wird die gesamte Datenfernübertragung für die Wagenmieteabrechnung von der Wagengrenzstelle selbst vorgenommen. Seit 1984 wurde von der ČSD ein Lochstreifenfemnschreiber aufgestellt, der direkt mit dem Bahnhof Rumburk verbunden ist. Damit ist es möglich, eine gegenseitige Vormeldung aller ankommenden Wagen zu erhalten. Zu den tschechischen Kollegen bestehen freundschaftliche Beziehungen. Es wird nicht nur gemeinsam gearbeitet, sondern es werden auch die Feierstunden zum Tag des Eisenbahners gemeinsam begangen.

Bereich Wagenbetrieb

In der Gruppe Wagenbetrieb wird die Innen- und Außenreinigung einschließlich Ausrüstung der Reisezugwagen sowie Schmierung und Vorheizung durchgeführt, dazu kommt das Waschen und Entseuchen der Güterwagen. Verantwortlich für die Leitung, Überwachung und Kontrolle ist der Gruppenleiter für Wagenbetrieb, Dienstbezeichnung seit 1977 Gruppenleiter WW-II.

Für die Brigaden der Wagenreinigung ist jeweils ein Schichtleiter verantwortlich.

Zum Bwv Löbau gehören neben der Wagenreinigungsstelle Löbau noch die Außenstelle Görlitz als größte Wagenbehandlungsstelle sowie die Außenstellen Zittau und Bautzen.

Wagenreinigung Löbau

Seit 1930 gehört die Wagenreinigung Löbau zum Bwv Löbau und wurde vorher von den Beschäftigten des Bahnhofes Löbau durchgeführt. Die Unterbringung erfolgte im Rangierergebäude des Bahnhofes Löbau auf der Ladestraße. Die Funktion des Meisters übte bis 1961 der Kollege Walter Fichler aus, danach wurden die Kollegin Margarete Schlund bis 1971 und die Kollegin Eva Müller bis 1985 als Brigadiere eingesetzt. Seit 1984 ist Kollegin Karin Peter in dieser Brigade als Schichtleiter tätig.

1963 konnte ein neues Sozialgebäude für die Wagenreinigung auf dem Bahnhof Löbau, Nordseite, zwischen Bahnsteig 5 und 6, bezogen werden. Dieses war eine wesentliche Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen. Für die Beschäftigten standen nun ein großer Spindraum, ein Aufenthaltsraum, ein Meisterraum und ein Frauenruhraum sowie ein Waschraum zur Verfügung. Die Wagenreinigungskräfte mußten nun nicht mehr zur Arbeitsauführung die gesamten Gleisanlagen des Bahnhofes Löbau überqueren.

1979 wurden weitere Verbesserungen der Arbeitsbedingungen am Gleis 33 geschaffen. Ein Reinigungspodest wurde errichtet. Dadurch war es möglich, daß die Wagenreinigerinnen bei Ausföhrung von Grundreinigungen ohne beschwerlichen Einstieg die Innenreinigung ausföhren können. Ein weiterer Vorteil ist die Wasserentnahme auf dem Reinigungspodest, wobei längere Laufwege mit den Wassereimern wegfallen.

In der Wagenreinigung Löbau sind bis 1985 vier Lehrlinge ausgebildet worden.

Lackpflegebrigade Löbau

Der immer umfangreicher werdende Wagenpark machte 1961 die Schaffung einer zusätzlichen Reinigungsbrigade in der Werkstatt Löbau notwendig. Es bestand die Forderung, alle Reisezugwagen nach erfolgter Fristuntersuchung

einer Innen- und Außenreinigung zu unterziehen. In mühevoller Arbeit wurde von den Wagenreinigungskräften eine gründliche Innenreinigung einschließlich Decken und Wände durchgeführt. Die gesamte Außenhautbehandlung der Wagen erfolgte manuell, indem Glanzlötlack aufgetragen und mittels Putzwolle blank gerieben wurde. Die Fensterreinigung wurde anfangs mit Ata, später mit Bimsmehl vorgenommen.

Der Bruttoverdienst betrug zu dieser Zeit etwa 420 M. Brigadier des Kollektivs, das anfänglich aus fünf Arbeitskräften bestand und sich in kurzer Zeit auf 14 Beschäftigte erhöhte, war die Kollegin Ely Männchen. Von 1963 bis 1980 war als Brigadier die Kollegin Marita Henke eingesetzt. 1980 wurde die Lackpflegebrigade aufgelöst.

Wagenreinigung Görlitz

Die Wagenreinigungskräfte in Görlitz sind seit 1945 in einem Sozialgebäude an der Ostseite des Bahnhofs untergebracht. Den Beschäftigten standen anfangs nur ein Waschraum und zwei Spindräume zur Verfügung. 1954 erfolgte in diesem Gebäude die Einrichtung eines Meisterrüms. Der erste Meister war von 1954 bis 1957 der Kollege Erich Knobloch. Danach übernahm die Kollegin Hedwig Retteke bis 1976 diese Funktion. Sie wurde für ihre hervorragenden Leistungen 1962 als Verdienter Eisenbahner ausgezeichnet.

Ab 1976 wurde der Kollege Dieter Swientk als Obermeister für den Gesamtbereich der Außenstelle Görlitz eingesetzt.

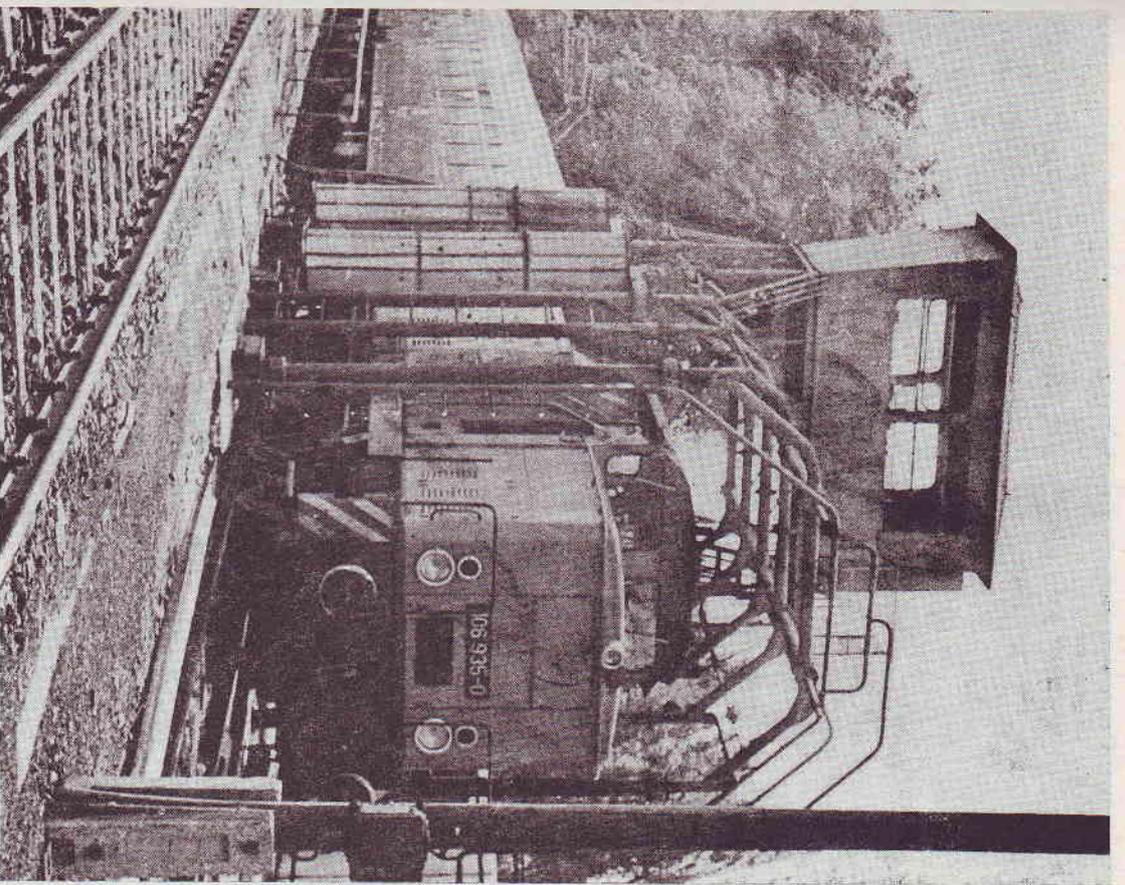
Als 1963 am Bahnhof Görlitz, Südausgang, eine Eisdiele für das Bwv Löbau zur Nutzung freigegeben wurde, erfolgte in dieser die Einrichtung eines Aufenthaltsraumes und Meisterrüms für die Wagenreinigung. So konnte im Sozialgebäude ein weiterer Spindraum für die 45 Beschäftigten gewonnen werden, auch die Sanitäranlagen wurden erweitert und verbessert. Um den technologischen Bedarf an Arbeitskräften abzusichern und die Reisekultur in vollem Umfang zu gewährleisten, ist eine weitere Einstellung von Fahrzeugreinigern erforderlich. Die Innenreinigung erfolgt zur Zeit von sechs Reinigungskollektiven. Durch die Brigaden I bis V werden fast ausschließlich Bedarfsreinigungen aller Züge in der Reinigungsgruppe und ein geringer Teil an den Bahnsteigen behandelt. Von der Brigade VI werden vor allem Grundreinigungen an den von der Untersuchung und Schadwagenausbesserung aus der Werkstatt Löbau zurückkommenden Reisezugwagen durchgeführt. Dabei werden seit 1974 moderne Reinigungsgeräte wie Scheuermaschine, Staub- und Wassersauger eingesetzt.

Eine bedeutende Arbeiterleichterung bei der Beseitigung starker Verschmutzungen und zur Toilettenreinigung sind die seit 1983 im Einsatz befindlichen Hochdrucksprüngeräte. Zur Polster- und Teppichreinigung werden Sprühextraktionsgeräte verwendet. Seit 1. April 1986 arbeitet das Kollektiv der Brigade VI nach einer festgelegten Mustertechnologie.



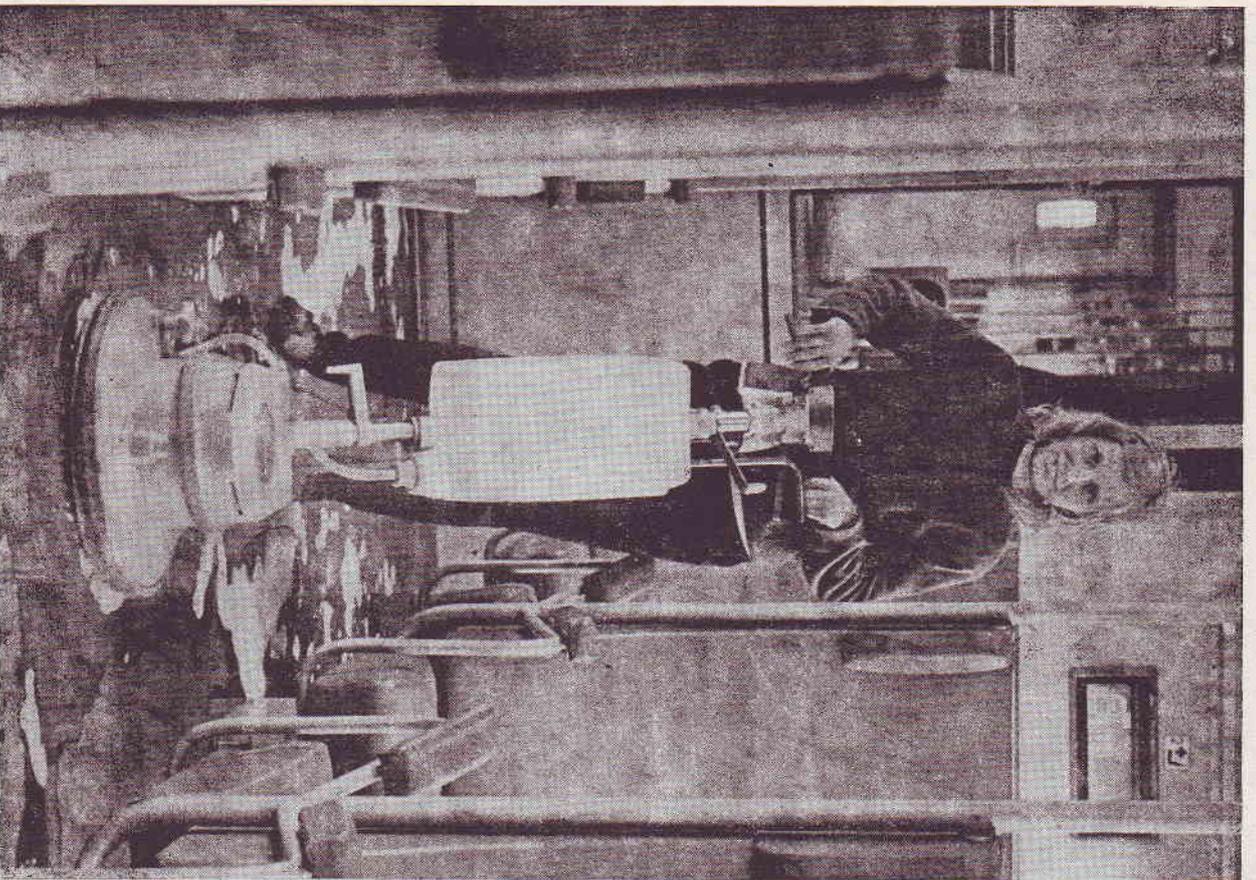
Kollegin Hedwig Rettke, Verdienter Eisenbahner

Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen erfolgte 1972 der Bau von zwei Reinigungsbahnsteigen und 1981 die Aufstellung eines Reinigungspodestes. Auf dem Bahnhof Görlitz, Ostseite, Gleis 25, befindet sich auch die einzige stationäre Außenreinigungsanlage im Rbd-Bereich Cottbus zur Reinigung der



Die Großwaschanlage (GWA-4) in Görlitz

Außenhaut und Außenfenster an den Reisezugwagen. Es ist eine Großwaschanlage (GWA-4) der Bauart Blankenburg, die 1963/64 aufgebaut wurde.



Einsatz moderner Reinigungsgeräte

1975 wurde eine Erweiterung der GWA-4 durch Anbau eines Säureteiles vorgenommen. Dadurch ist es möglich, den Beschäftigten die schwere manuelle sauer-alkalische Außenbehandlung der Reisezugwagen zu erleichtern. 1980 wurde eine Schutzwand zur daneben befindlichen Sattigstraße errichtet, diese ist 2,50 m hoch und besteht aus Wellplaste.

Bis Ende Februar 1985 war die GWA-4 zweischichtig in Betrieb, seit diesem Zeitpunkt erfolgt der Waschbetrieb im Vierbrigadepplan. Für die Besetzung jeder Schicht ist ein Bediener, ein Rangierleiter vom BwW Löbau und ein Triebfahrzeugführer, der vom Bw Görlitz gestellt wird, erforderlich. Durch die Großwaschanlage werden alle in Görlitz sowie ein Teil der in Zittau und Löbau behelmten Reisezugwagen, auch ankommende Züge fremder Reichsbahndirektionen und Reisezüge des Bw Hoyerswerda und Cottbus, behandelt.

Wagenreinigung Zittau

Die Unterkunft der Wagenreinigung Zittau befand sich 1955 bei der Übernahme zum Bw Löbau in der heutigen Sanitätststelle und des Stofflagers des Bahnhofes Zittau. Damals waren 30 Kollegen in der Wagenreinigung beschäftigt. Darunter waren Gasfüller, Lampenwärter und Zugschmierer.

Etwa 1961 erfolgte der Umzug in das Gebäude der Spedition „Theodor Wunsch“. Das Kollektiv stand bis 1965 unter der Leitung des Meisters Kollegen Otto Donick. Ab 1953 ist der Kollege Johannes Rönisch als Brigadier eingesetzt. Seit 1986 ist Kollegin Ingrid Klötzer als Schichtleiter tätig.

Bis 1954 wurde in Zittau auf der Rampe vor dem Bw (Viehrampe) die Behandlung von Güterwagen vorgenommen.

Mitte der sechziger Jahre zählte das Kollektiv etwa 36 Beschäftigte. Damals erfolgte die Reinigung aller Reisezugwagen mit Außenlackpflege, manueller Fensterbehandlung und Untergestellreinigung. Aufgrund fehlender Arbeitskräfte können viele Arbeiten wie Lackpflege und Untergestellreinigung seit einigen Jahren nicht mehr vorgenommen werden.

Zur Zeit sind in der Wagenreinigung Zittau zehn Kollegen beschäftigt. Diese werden zur Absicherung der Nachtschicht von vier Kolleginnen der Wagenreinigung Löbau unterstützt.

Im Jahre 1979 wurde eine Teilwaschanlage (TWA-II) zur Außenhautbehandlung und Fensterreinigung eingesetzt. Damit wurden die Arbeitsbedingungen der Wagenreinigung wesentlich erleichtert. Die Innenreinigung wird weiterhin manuell ausgeführt und muß im gesamten Bahnhofsgelände auf den Bahnsteigen und Abstellgleisen durchgeführt werden, da keine Reinigungsgruppe vorhanden ist.

In den Sommermonaten der Jahre 1976 bis 1984 erfolgte der Einsatz von Studentenbrigaden und organisierten Schülereinsätzen. Nur dadurch war es

möglich, bei der geringen Arbeitskräftezahl eine gründliche Innen- und Außenreinigung der Reisezugwagen durchzuführen. Auch die Schmalspurreisezugwagen wurden in diese Reinigungsarbeiten einbezogen. Gemeinsam mit den Wagenreinigungskräften wurden hohe ökonomische Ergebnisse erzielt. Besonders hervorzuheben ist dabei die Arbeitsleistung von insgesamt 107 Studentinnen und Studenten aus der VR Polen in den Sommermonaten von 1976 bis 1984. Beschäftigung von Sehwürdigkeiten, Wanderungen und geselliges Beisammensein trugen zur Vertiefung der deutsch-polnischen Freundschaft bei.

Wagenreinigung Bautzen

Die Beschäftigten der Wagenreinigung Bautzen sind auf dem Bahnhof Bautzen, Ostseite, in einem nicht mehr genutzten Stellwerk zwischen Gleis 20 und 24 untergebracht. In diesem Gebäude befindet sich im Obergeschoß ein Aufenthaltsraum und im Erdgeschoß ein Raum, der als Wasch- und Spindraum genutzt wird.

Der Meister für die etwa 15 Beschäftigten war bis 1962 der Kollege Otto Prenzel, bis 1968 Manfred Albert, bis 1970 Walter Schöpe und bis 1976 Norbert Zelinka. Danach übernahm der jeweilige Oberwagenmeister diesen Aufgabenbereich. Seit 1968 ist Kollegin Marlies Riedel als Brigadier und ab 1986 als Schichtleiter eingesetzt.

Zur Arbeiterleichterung und um das Ein- und Aussteigen aus den hohen Reisezugwagen zu erleichtern, erfolgte 1978 der Bau eines Reinigungspodestes. Dieses ist 200 m lang, und die Aufstiegsstreppe befindet sich vor dem Wagenreinigungsgebäude.

Das Reinigen der Fenster mit Bismehl, das in den vorangegangenen Jahren nur von der Leiter erfolgen konnte und mit schwerer körperlicher Arbeit verbunden war, konnte damit entfallen. Die Fensterrußenbehandlung wird seit dieser Zeit vom Podest aus durchgeführt.

Die Güterwagenwäsche arbeitet seit 1948. Anfangs waren vier Arbeitskräfte in der Wäsche beschäftigt. Gewaschen und entsauert wurde auf Gleis 35 und 36. Es wurden hauptsächlich Viehwagen, aber auch Kühlwagen behandelt. Gearbeitet wurde in Normalschicht.

1948 wurde auch die Barocke mit Umkleide- und Büroraum errichtet. In der Zeit von Februar bis Mai 1985 wurde die Wagenwäsche durch die Hbm rekonstruiert und die gesamte Heizungsanlage erneuert. Seit 1965 sind aufgrund des verminderten Wagenaufkommens nur noch zwei Arbeitskräfte in der Wäsche beschäftigt.

Bereich Wagenunterhaltung

Die Arbeitsaufgaben der Gruppe Wagenunterhaltung umfassen schon seit jeher die Bedarfsausbesserung der Reisezug- und Güterwagen sowie die planmäßige Reisezugwagenunterhaltung. Neben dem sogenannten Mutterbetrieb, der Werkstatt Löbau, sind seit 1955 die Was Löbau, Bautzen, Görlitz sowie die Normalspur- und Schmalspurwerkstatt Zittau Bestandteile des Betriebes. Weiterhin gehört seit 1971 noch eine Schlosserbrigade auf dem Bahnhof Görlitz und ab 1985 auf dem Bahnhof Zittau zur Gruppe Wagenunterhaltung. In der Werkstatt Löbau steht ab 1970, dem Zeitpunkt der Zubeheimatung von Wagen des internationalen Verkehrs, die Erfüllung der Reisezugwagenuntersuchung und -ausbesserung sowie die Ausbesserung von Transitzifferenzwagen an erster Stelle.

Die Ausbesserung von Güterwagen mit schweren Schäden wurde auf die Außenstelle Görlitz verlagert. Die übrigen Wagenausbesserungsstellen führen bis auf geringfügige Ausnahmen nur Bedarfsausbesserungen an Güterwagen aus.

Die Verantwortlichkeit des Bereiches Wagenunterhaltung oblag dem Gruppenleiter Wagenunterhaltung, ehe im Jahre 1977 nach der Zusammenlegung des Bw und der Wm Löbau die einzelnen Bereiche neu festgelegt und benannt wurden. Die Dienstbezeichnung heißt seitdem Gruppenleiter WW-III. Gleichzeitig ist die Fahzeugelektrik herausgelöst worden, mit einem Gruppenleiter WW-IV, als selbständiger Bereich.

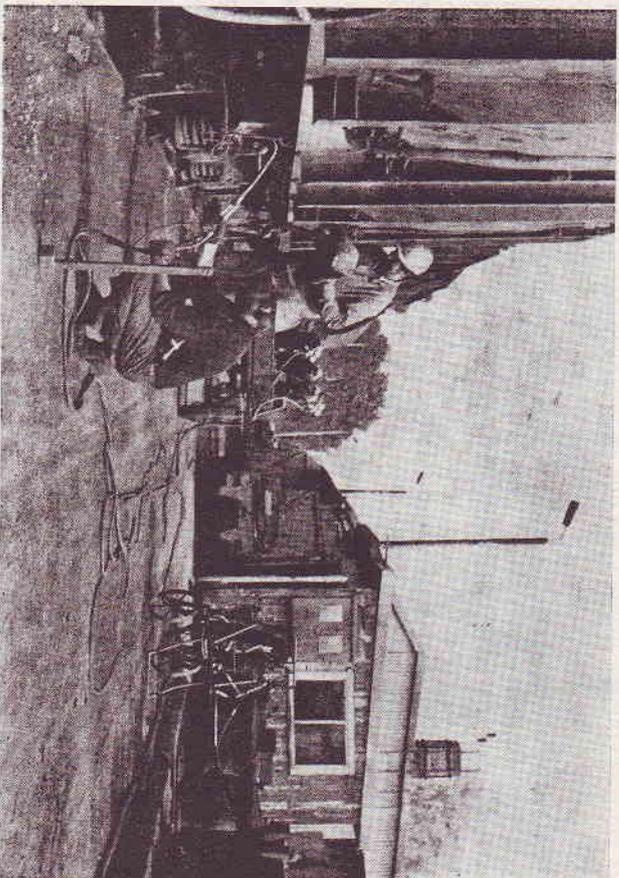
In der Nachkriegszeit war der Kollege Helmut Wendler, später Direktor des RAW Deltzsch, der erste Gruppenleiter WU, ehe die Stelle über viele Jahre bis 1970 der Kollege Günter Lademann ausübte. Von 1970 bis 1972 war Kollege Jürgen Reußner eingesetzt, bevor Kollege Walter Köhler bis 1980 verantwortlich war. Ab 1980 ist dem Kollegen Norbert Zelinka diese Arbeit übertragen worden.

Wagenausbesserungsstelle Löbau

Die Was Löbau wurde 1948 als Ergänzung für die Werkstatt Löbau auf dem Bahnhof Löbau als Schnellausbesserungsstelle (Sas) zur Behandlung leichter Schadwagen geschaffen und ausgebaut. Ihr gehörten bis 1965 Bischofswerda und bis 1973 Ebersbach als Außenstellen an. Die erste Leitung der Brigade übernahm 1948 als Brigadier Karl Müller. Er wirkte bis 1959, dann übernahm der Kollege Herbert Kühnel diese Tätigkeit und anschließend Alfred Raubendorf. Dieser wurde für seine hervorragenden Leistungen 1978 mit der Auszeichnung „Banner der Arbeit“, Stufe III, geehrt. Durch die immer größer werdenden Aufgaben war der Einsatz eines Meisters erforderlich. Deshalb wurde 1977 Kollege Norbert Zelinka als erster Meister eingesetzt. Ihm folgte 1981 Klaus Krtischil und ab 1983 Günter Träger.

Die Erstaussattung entlang des Baugleises bestand damals aus zwei Güterwagenkästen, die als Werkstatt dienten. Als technische Ausrüstung war nur eine Kreissäge vorhanden. 1966 erfolgte die Errichtung der jetzigen Werkstatt, in der ein beträchtlicher Maschinenpark zur Holzbearbeitung zur Verfügung steht. Beim Bau dieser Werkstatt wurden die beiden Wagenkästen einbezogen, sind bis heute vollständig erhalten geblieben und dienen als Materiallager. Die sozialen Bedingungen in dieser Werkstatt ließen über viele Jahre sehr zu wünschen übrig. So war es seit Bestehen der Sas den Beschäftigten nur möglich, die Hände mit Regenwasser zu waschen, das vom Dach des Werkstattgebäudes aufgefangen wurde. Bei längeren Trockenperioden mußte das Waschwasser aus der näheren Umgebung herangeschafft werden. Erst 1982 konnte der Bau einer Wasserleitung abgeschlossen werden.

Die Aufenthalts-, Dusch- und Umkleieräume befinden sich seit der Schaffung der Sas im Rangierergebäude auf der Ladestraße, etwa 100 m von der Werkstatt entfernt.



Wagenausbesserungsstelle Löbau

1977 erfolgte die Einstufung der Sas zur Wagenausbesserungsstelle (Was) Löbau. Wurdem vorher nur Wagen mit einem Arbeitsaufwand bis maximal 2 Stunden ausgebessert, so erfolgte ab diesem Zeitpunkt die Ausbesserung

auch größerer Schäden.. Im Laufe der Jahre hat sich auch die Ausbesserungsleistung der Güterwagen kontinuierlich erhöht. 1948 wurden mit fünf Arbeitskräften sieben Wagen ausgebessert, ab 1965 mit zehn Arbeitskräften 16 Wagen und durch Verbesserungen der technologischen Arbeitsabläufe seit 1983 mit neun Arbeitskräften 18 Wagen.

Wagenausbesserungsstelle Görlitz

Am 24. September 1945 begann die Ausbesserung von Güterwagen in einer Halle des Bw Görlitz im Betriebsteil Schlauroth, dem heutigen RAW. Der erste Werkmeister bis 1948 war Kollege Friedrich. Zu dieser Zeit erfolgte die Ausbesserung unter schwierigsten Bedingungen, z. B. mußten Nägel selbst aus Draht gefertigt werden. Zum Befestigen der Bretter wurden Klammern angefertigt, da keine Schrauben vorhanden waren. Es konnte nur ein täglicher Ausstoß von fünf Güterwagen erreicht werden. Die Wagen wurden sehr gründlich ausgebessert, z. B. Abnehmen der Puffer, Entrostern und Streichen der Kopfstücke und Anbau der Puffer. Die Normen waren damals auf die einzelnen Arbeiten aufgeschlüsselt und nicht auf den gesamten Wagen wie heute. So gab es detaillierte Zeiten auf Bodenbretter ersetzen, Puffer wechseln, Rungen richten usw.

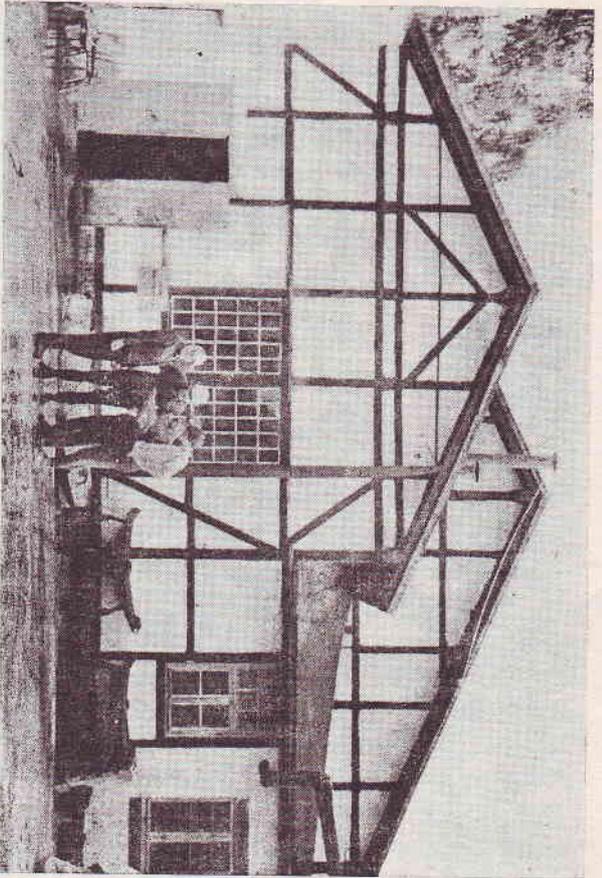
Um nicht zu frieren, wurden Kohlen aus Güterwagen gestohlen, und das Frühstück bestand aus Brot und Mehlaufstrich mit Majorangeschmack.

Von 1948 bis 1950 war Kollege Rohrbeck, bis 1953 Kollege Kräcker, bis 1970 Richard Trautmänn und bis 1971 Walter Drobný als Meister eingesetzt. Ab diesem Zeitpunkt ist Kollege Bernd Heinze in dieser Funktion tätig.

1955 erfolgte der Umzug nach dem ehemaligen Lokschuppen der Kreisbahn am Industriebahnhof, der heutigen Was.

Am Anfang waren die Arbeits- und Lebensbedingungen sehr schwierig; es gab keinen Umkleieraum, keine Heizung und kein warmes Wasser. Zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen wurden folgende Maßnahmen realisiert:

1956 bis 1957 Sozialanbau mit Duschraum, Umkleieräumen, Meisterbüro, Speiseraum und Toiletten sowie Installation einer Niederdruckheizung. 1973 Bau der Sauerstoff-Ringleitung. 1974 Einbau einer neuen Achssenke. 1975 bis 1980 Aufstellung neuer Holzbearbeitungsmaschinen in der Tischlerei. 1978 Abriß des alten Wagenkastens, der als Materiallager genutzt wurde, und Aufstellung von drei Blechgaragen. Davon wird eine als Lager genutzt und zwei für das Einstellen von Fahrzeugen. 1980 Auslegen der Zufahrtsstraße und des Hofes mit Betonplatten in zwei Etappen. 1985 Einbau einer Weiche vom Schwadwagenstellgleis 1 zu einem neu gelegten Stumpfgleis. Damit konnte das aufwendige Umsetzen des Heizkesselwagens mittels Kran entfallen.



Wagenausbesserungsstelle Görlitz

1964/65 wurde zur Entlastung der Werkstatt Löbau die Untersuchung von Reisezugwagen in der Werkstatt Görlitz durchgeführt. Aus diesem Grunde wurde eine Hochdruckheizung in der Werkhalle installiert, die durch einen Heizkesselwagen betrieben wird. Fast täglich wurde ein Wagenzug behandelt. Die Reinigung dieser Wagen erfolgte durch fünf Reinigungskräfte, für die ein Frauenaufenthaltsraum, das jetzige Schutzkleiderlager, geschaffen wurde. Zu dieser Zeit kamen viele Kollegen aus der Werkstatt Löbau täglich nach der Was Görlitz arbeiten.

Durch Veränderung der Arbeitsorganisation konnte in den vergangenen Jahren mehrmals die Vorgabezeit je Wagen gesenkt werden. Betrug die Vorgabe 1970 noch 4,5 Stunden je Wagen, so sind es 1985 nur noch 3,4 Stunden je Wagen.

1984 wurde von der Normallicht auf das Zweischichtsystem übergegangen. Dabei wird ein täglicher Ausstoß von 15 Wagen erreicht.

In den Jahren von 1980 bis 1983 wurden insgesamt sieben Lehrlinge ausgebildet. Seit 1979 ist das Kollektiv der Was Görlitz Jugendbrigade, die zur Woche der Jugend und Sportler 1981 als „Beste Jugendbrigade der Verwaltung Wagenwirtschaft“ ausgezeichnet worden ist.

Wagenausbesserungsstelle Bautzen

1955 wurde die Was Bautzen, die bis zu diesem Zeitpunkt zum Bw Bautzen gehörte, vom Bww Löbau übernommen. Bedingt durch das niedrige Schadenwagenaufkommen besserten drei Arbeitskräfte täglich nur vier bis fünf Wagen aus. Die technische Ausrüstung war anfangs sehr gering und bestand aus einem fahrbaren Azetylen-Entwickler und einer Sauerstoff-Flasche. Diese wurden an den zur Ausbesserung abgestellten Wagen entlanggefahren. Ende der fünfziger Jahre kam ein fahrbarer Schweißumformer hinzu, der die Ausbesserungsleistungen erhöhte, der beschwerliche Transport entlang des Ausbesserungsgleises blieb jedoch erhalten. Erst nach dem Bau der 120 m langen Wegebefestigung entlang des Ausbesserungsgleises im Jahre 1970, Errichtung einer Druckluftversorgungsanlage 1971 und der Installation einer Elektroschweißanlage 1973, konnten die Arbeitsbedingungen wesentlich verbessert werden.

Als Holzbearbeitungsmaschinen standen den Beschäftigten schon immer eine Abrieche, eine Bandsäge und eine Kreissäge zur Verfügung. Die Tischlerei dient der gemeinsamen Nutzung mit der Hochbaumelsterei und der Bahnmeisterei.

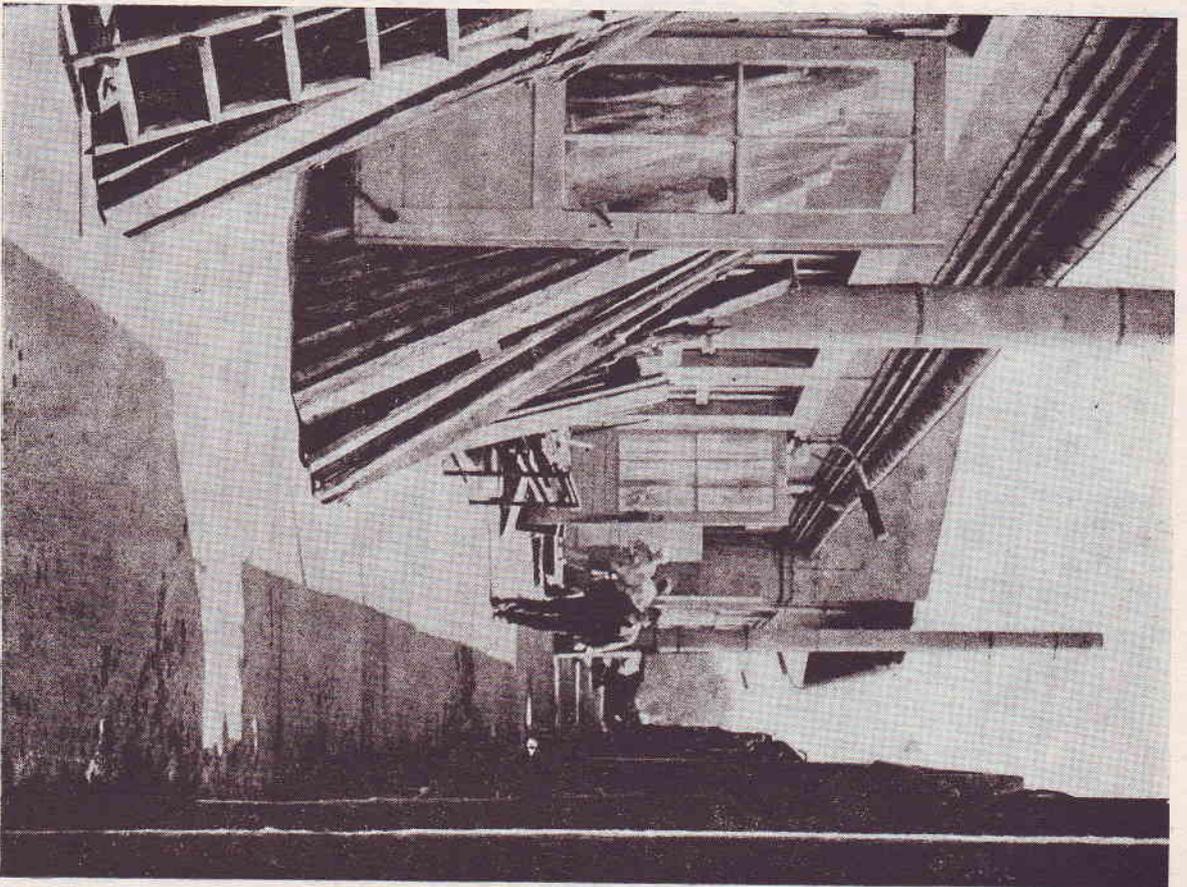
Neben der Tischlerei befindet sich ein kleiner Aufenthaltsraum. Der Umkleide-raum sowie Dusch- und Waschraum befinden sich im oberen Stockwerk des Gebäudes. Als Materiallager diente ein baufälliger Holzschuppen, der 1980 durch vier Garagen ersetzt wurde.

Der erste Meister der Was Bautzen war bis 1962 Kollege Otto Prenzel, ihm folgten Manfred Albert, Walter Schöpe, Norbert Zelinka und ab 1983 Günter Träger. In der Zeit von 1980 bis 1983 war kein Meister eingesetzt, so daß der Oberwagenmeister Heinz Görbig die Belange der Was mit zu vertreten hatte. Aufgrund des sich ständig erhöhenden Schadenwagenaufkommens war es in den letzten Jahren notwendig, die Ausbesserungsleistungen zu erhöhen. 1986 wurden mit sechs Arbeitskräften 13 Wagen täglich ausgebessert.

Wagenausbesserungsstelle Zittau

Normalspur:

Nach Beendigung des zweiten Weltkrieges wurden die Wagen auf dem heutigen Gleis 56 repariert. Die Werkstatt und eine Schmiede befanden sich auf dem Reichenauer Boden und gehörten bis 1953 zum Bw Zittau. Außerdem war auf der Spitzrampe des Güterbodens eine Werkstatt zur Ausbesserung von Kleinbehältern eingerichtet. Diese Kleinbehälter werden heute noch verwendet, jedoch erfolgte die Ausbesserung seit 1975 nur noch durch Fremdbetriebe. In den Nachkriegsjahren kamen viele Eisenbahner in diese Werkstatt und baten um Reparatur ihrer schadhafte Kochtöpfe und sonstigen Hausratgegenstände.



Wagenausbesserungsstelle Zittau

Die technische Ausrüstung der Tischlerei bestand aus einer Abriechte, einer Pendelsäge und einer Bandsäge, die in der Sm-Werkstatt untergebracht waren.

In dieser Zeit wurden nicht nur Wagen repariert, sondern auch niedrigbordige O-Wagen zu Rübenpendelwagen umgebaut. Anfang der sechziger Jahre wurde von der Was das Gebäude der Spedition „Theodor Wünsch“ (Wünsch-Schuppen) übernommen. Als erste Maßnahme erfolgte durch Rekonstruktion der Umbau als Sozialgebäude. Zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Kollegen der Wagenausbesserung und Wagenreinigung stehen seit dieser Zeit den Beschäftigten ein Kulturraum, Dusch-, Wasch- und Umkleieräume zur Verfügung. Nach durchgeführtem Erweiterungsbau des ehemaligen Wünsch-Schuppens konnten 1965/66 in diesem Gebäude die Tischlerei, die Schmiede und die Schweißgeräte-Aufbereitungswerkstatt mit untergebracht werden. Gleichzeitig wurde ein Arbeitskanal auf Gleis 40 gebaut, das seitdem als Schadwagenausbesserungsgleis genutzt wird. 1969 erfolgte eine Kapazitätserhöhung der Was durch Einbeziehung des Gleises 38 als zusätzliches Ausbesserungsgleis.

Ab 1966 wurden die RU-Leistungen an Reisezugwagen, die vorher auf Gleis 37 durchgeführt wurden, in das Bw Löbau verlagert.

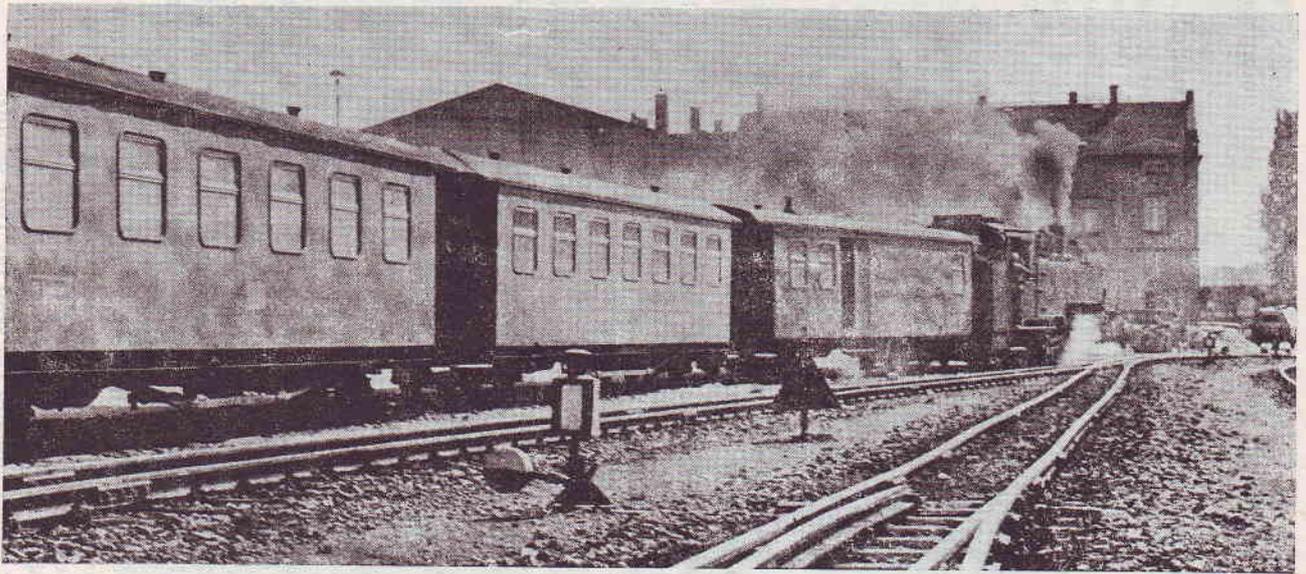
Nach Kriegsende bis 1960 arbeitete das Kollektiv der Was unter der Leitung des Meisters Paul Janni. Von 1960 bis 1980 übernahm Kollege Albert Seidel und anschließend Klaus Badowski als Meister das Kollektiv.

Bis 1965 wurden mit acht Arbeitskräften je Tag sieben Güterwagen ausgebessert. Insbesondere durch die Aktivierung der Neuerarbeit wurden die Leistungen ständig erhöht. Das heutige Kollektiv der Was hat eine Stammbesetzung von 12 Kollegen. Die tägliche Ausstoßleistung beträgt 1985 16 Güterwagen.

Weiterhin arbeitet in der Was ein Fahrzeugelektriker.

Schmalspur:

Seit Inbetriebnahme der Schmalspurbahnen Zittau–Markersdorf bei Reichenau 1884 und Zittau–Oybin/Jonsdorf 1890 erfolgte die Ausbesserung der Schmalspurwagen und Rollfahrzeuge im Bw Zittau. Die Sm-Bahn Zittau–Markersdorf wurde in den Folgejahren bis Friedland ausgebaut. Erst in den letzten Kriegstagen des zweiten Weltkrieges kam es zur Unterbrechung des Sm-Betriebes. Die letzte Fahrt des P 507 nach Reichenau war am 22. Juli 1945. Nach 1945 verblieb ein Teil dieser Schmalspurbahn in der VR Polen und ein Teil auf dem Gebiet der ČSSR. In der VR Polen wurde der Schmalspurbetrieb bis 1961 und in der ČSSR bis 1976 aufrecht erhalten. Auf dem Gebiet der DDR war dieses Gleis bis zur Zittauer Neißebücke befahrbar und wurde zur Bedienung des Schlachthofes sowie der Kohlehandlung Fa. Otto bis 1961 genutzt.

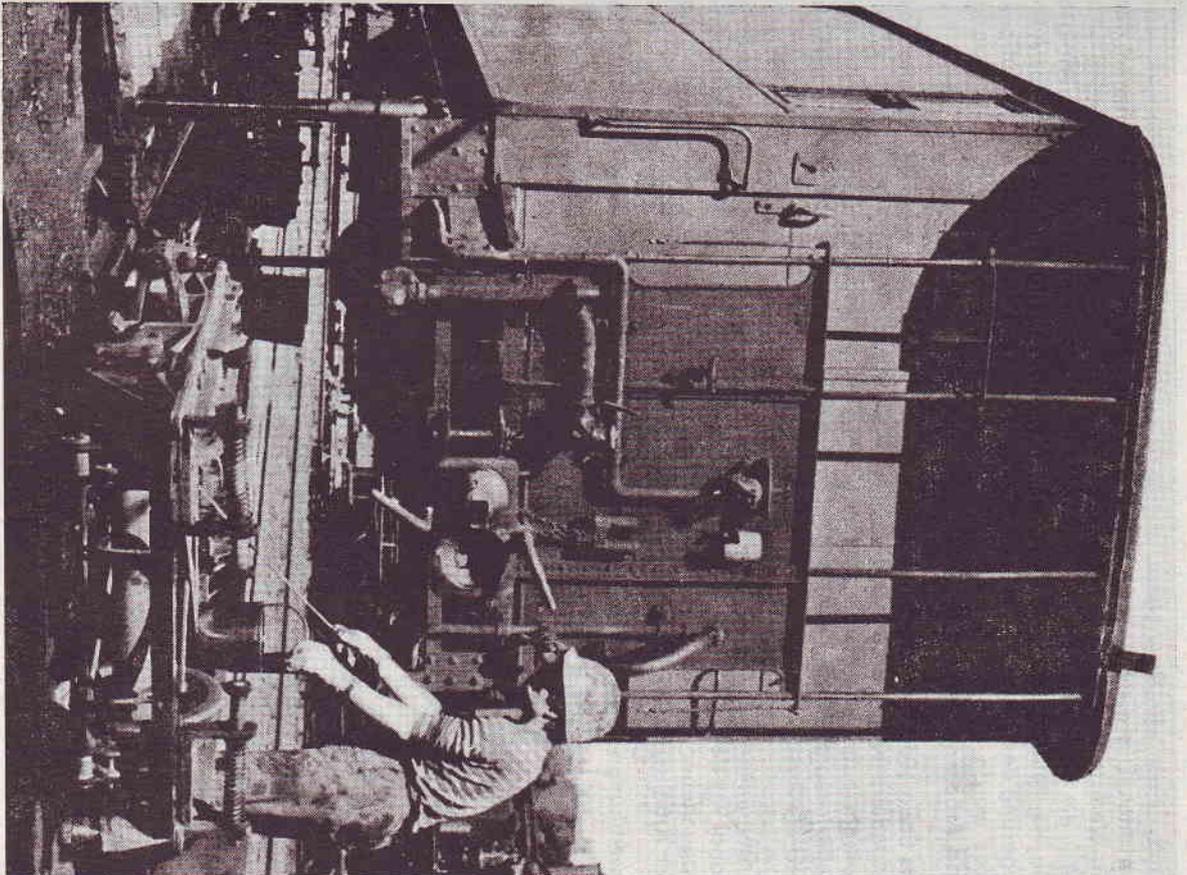


Ein Schmalspurzug verläßt die Abstellgruppe

Die Schmalspurbahnen von Zittau nach Oybin und Jonsdorf haben nach fast 100jährigem Bestehen nichts an ihrer Attraktivität verloren. Tausende Fahrgäste, auch ausländische Touristen, erfreuen sich zu jeder Jahreszeit an der beschaulichen Fahrt durch das Zittauer Gebirge.

Die Beschäftigten des Bww Löbau sorgen durch liebevolle Pflege für die volle Einsatzfähigkeit der Wagen.

Früheruntersuchung an einem Reisezugwagen der Schmalspur



Nach Zuordnung der Schmalspur-Ausbesserungsstelle Zittau zum Bw Löbau, 1955, wurde vom Bw Löbau eine eigene Werkstatt für die Schmalspur eingerichtet. Die ersten Maschinen wurden in den heutigen Sozialräumen der Sm-Werkstatt aufgestellt. In der jetzigen Schmalspurwerkstatt befanden sich auch die Tischlerei und das Holzlager der Vollspurwerkstatt 1955/56 erfolgte die Herstellung von 2000 Bierkästen als Massenbedarfsgüter. Nach der Auslagerung der Tischlerei und des Holzlagers 1961 in das Gebäude der heutigen Was wurde der Schlackefußboden entfernt, ein Betonfußboden eingezogen und Arbeitsruben geschaffen.

Bis Ende 1960 war ein Kollektiv von sechs Mitarbeitern unter der Leitung des Brigadiers Walter Reuber in dieser Werkstatt beschäftigt. Die Wartung der Rollfahrzeuge war umfangreicher als heute. So erhielten beispielsweise die Rollfahrzeuge in der Zittauer Sm-Werkstatt noch einen neuen Farbstrich und die Beschriftung.

Hochnahmen von Reisezugwagen wurden mit Hilfe von Stockwinden auf dem Kanal vor der Werkstatt durchgeführt. 1963 erhielt die Werkstatt vier Grubenwagenheber und eine Seilwinde. Dieses war eine wesentliche Erleichterung der Arbeitsbedingungen für diese Kollegen.

Die heutige Stammbesetzung der Sm-Werkstatt besteht aus vier Kollegen unter der Leitung des ab 1961 eingesetzten Brigadiers Hans Kahle.

Bereich Fahrzeugelektrik

Nach der Umverfügung des Bw Löbau von der Rbd Dresden zur Rbd Cottbus im Jahre 1955 war nur ein geringer Teil der Reisezugwagen mit einer elektrischen Anlage ausgerüstet. Diese bestand ausschließlich aus einer Glühlampenbeleuchtung, und nur wenige Wagen hatten eine elektrische Heizung. Die Ölgasbeleuchtung wurde bis 1965 auf elektrische Beleuchtung umgestellt. Während vorher die Fahrzeugschlosser die Beleuchtungsanlagen warteten, mußten nun speziell ausgebildete Fahrzeugelektriker eingesetzt werden. Der erste Fahrzeugelektriker war Kollege Wilhelm Anders, der im März 1955 zum Bw Löbau kam. Erst im Januar 1962 machte es sich erforderlich, einen zweiten Fahrzeugelektriker einzustellen, den Kollegen Klaus Neumann.

Auf dem Bahnhof Zittau wurde im Herbst 1956 Kollege Karl Gäbler zur Betreuung von 33 Personenzugwagen und der Wagen der Schmalspur eingesetzt. Der immer größer werdende Wagenpark verlangte nach einem eigenen Meisterbereich Fahrzeugelektrik. Deshalb wurde Kollege Anders ab 1966 als kommissarischer Meister für fünf Elektriker und zwei weibliche Batteriewärter eingesetzt.

Die erste Werkstatt der Elektriker war im jetzigen „Seifenschuppen“. Da jedoch ein Raum als Garage für den E-Karren benötigt wurde, mußte bald danach in die jetzige Malerwerkstatt umgezogen werden. Diese war aber bald zu klein, und es wurde der Raum am angrenzenden Heizhaus bezogen. Der starke Anstieg der Arbeitskräfte (1970 waren es zehn Arbeitskräfte und drei Lehrlinge) machte es wiederum erforderlich, daß in die jetzige E-Werkstatt umgezogen wurde.

Der neue Wagenpark, der 1970 für die Züge des grenzüberschreitenden Verkehrs zum Bw Löbau kam, stellte die gesamte Brigade vor neue, qualitativ höhere Aufgaben. Diese Wagen sind mit einer Mehrspannungsheizung Typ FAGA ausgerüstet, die Regelung erfolgt mit Quecksilber-Kontakthermometern. Die Unterhaltung dieser Wagen erfordert einen hohen Arbeitsaufwand. Deshalb machte es sich notwendig, auf dem Bahnhof Görlitz den Vierbrigadeplan einzuführen. Kollege Manfred Zill übernahm im November 1971 die Funktion des Brigadiers für die Schlosser und Elektriker auf dem Bahnhof Görlitz, und Kollege Peter Emrich wurde zur gleichen Zeit als Brigadier für die Elektriker der Werkstatt Löbau und der Außenstelle Zittau eingesetzt.

Da auf dem Bahnhof Görlitz keine Werkstatt für Fahrzeugelektriker vorhanden war, wurde 1972 ein Mannschaftswagen als Werkstattwagen umgebaut und auf dem Bahnhof Görlitz stationiert.

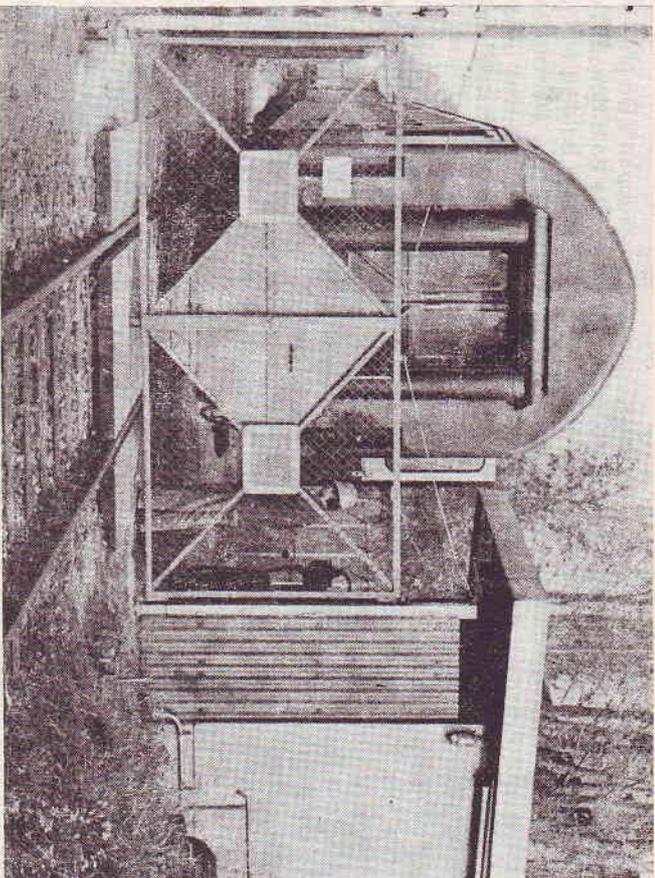
Durch einen Wegeverkehrsunfall des Kollegen Anders im November 1976 mußte dieser längere Zeit mit kurzen Unterbrechungen dem Dienst fernbleiben und schied im Juni 1981 als Invalide aus. Daraufhin wurde Kollege Emrich zeitweise als Meister abgeordnet und hat seit 1986 die Funktion als Meister für Fahrzeugelektrik übernommen. Im Januar 1982 wurde der vor Abschluß seines Ingenieurstudiums stehende Kollege Hartmut Petzold als Gruppenleiter für Fahrzeugelektrik eingesetzt.

Das jetzige Kollektiv der Fahrzeugelektriker in der Werkstatt Löbau und den Außenstellen besteht aus 19 Kollegen.

Der sich ständig vergrößernde Einsatz der Elektrotechnik/Elektronik in den Reisezugwagen macht es erforderlich, daß immer mehr hochqualifizierte Facharbeiter zur Wartung und Instandhaltung eingesetzt werden müssen. Von 1968 bis 1986 wurden 29 Lehrlinge als Elektromonteur ausgebildet. Zur Vermittlung der praktischen Kenntnisse und Fertigkeiten sind seit 1976 die beiden Lehrfacharbeiter, Kollege Swoboda und Emrich, berufen.

Durch die steigende Anzahl der Kollektivmitglieder war es notwendig, aus dem mit den Fahrzeugschlossern gemeinsam genutzten Umkleideraum ausziehen und die Räume der 1980 aufgelösten Lackpflegebrigade zu belegen. Damit verbesserten sich die Arbeits- und Lebensbedingungen der Fahrzeugelektriker wesentlich.

Die technische Ausrüstung der Brigade Fahrzeugelektrik wurde mit dem Bau des Heizungsprüffeldes im Jahre 1977 entscheidend verbessert. Die Errichtung erfolgte von der Brigade Fahrzeugelektrik und der TA-Gruppe.



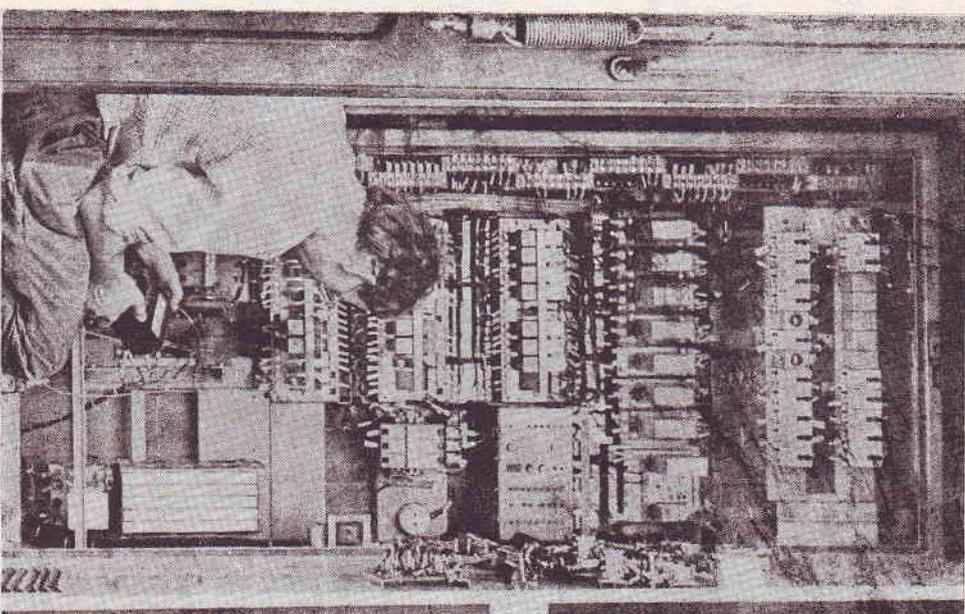
Prüfstand für elektrische Zugheizung, Werkstatt Löbau

Im Jahre 1978 wurde der vorhandene Wagenpark durch die Mittelgangwagen Typ Bmhe vom RAW Halberstadt erweitert. Diese Wagen sind mit einer Drehstrom-Parallelanlage und Thyristorfeldreglern ausgerüstet. Die Einkanal-Luftheizung kann sowohl mit Dampf als auch elektrisch betrieben werden. Die elektrische Anschlussleistung beträgt 40 kW. Ein Teil der Wagen ist mit Mehrspannungsheizung Typ AWO-M4 und die anderen mit Einspannungsheizung Typ FAGA ausgerüstet. Die Heizungsregelung erfolgt mit elektronischen Temperaturreglern und Widerstandsthermometern. Die Leuchtstofflampen werden mit Einzelvorschaltsgeräten Typ 7315,1 betrieben.

1983 kamen die ersten Seitengangwagen des Typs A 10 m vom RAW Halberstadt zum Bwv Löbau. Diese Wagen sind mit einer elektronisch geregelten Zweikanal-Luftheizung ausgerüstet. Die Energieversorgungsanlage besteht aus einer Drehstrom-Parallelanlage mit Thyristorreglern und Überspannungsauslösern. Erstmals wurde eine Diagnoseeinrichtung in das Schaltgerüst eingebaut. Damit kann die Funktionsfähigkeit der Energieversorgungs- und Heizungsanlage überprüft werden. Auch die Türschließ- und Blockiereinrichtung wurde serienmäßig installiert.

Durch Kuppeln der 13poligen Durchgangsleitung zwischen den Wagen ist es nun möglich, im Zugverband, von einem Wagen aus, sämtliche Türen zu schließen. Außerdem kann die Beleuchtung im gesamten Zug von einem Wagen aus geschaltet werden.

In den Jahren 1984/85 kamen vom RAW Halberstadt Seitengangwagen des Typs A 4 B 6 m und B 11 m. Mit kleinen baulichen Veränderungen ist die elektrische Anlage die gleiche wie in den Wagen A 10 m. Anfang 1985 wurden der Thyristorregler und der Überspannungsauslöser durch einen Transistorregler mit eingebaute Überspannungsauslöser abgelöst.



Schaltschrank eines Reisezugwagens B 11 m

Um die eigene Arbeit zu verbessern und anderen Brigaden Denkanstöße zur Verbesserung ihrer Arbeit zu geben, wurden in den letzten Jahren regelmäßig mit ausgewählten Betriebswagenwerken Erfahrungsaustausche durchgeführt. Von den Fahrzeugelektrikern der Werkstatt Löbau wurden mit Fahrzeugelektrikern der Bwwe Erfurt, Cottbus, Hoyerswerda, Saalfeld, Warszawa-Grochow, Leipzig, Neustrelitz und Stralsund Erfahrungsaustausche organisiert.

Das Neuerwesen steht im Mittelpunkt des sozialistischen Wettbewerbes. Die jährliche Beteiligung an der Messe der Meister von morgen erfolgte seit 1970 regelmäßig mit einem oder zwei Exponaten. Von diesen Exponaten gelangten folgende zur Zentralen Messe der Meister von morgen nach Leipzig:

- 1975 Strommesser bis 250 A GS
- 1976 Prüfgerät für elektronische Vorschaltgeräte
- 1979 Dokumentation über den Einbau eines Hochspannungsprüfgerätes bis 10 kV im Heizungsprüffeld
- 1983 Kontrollgerät für Temperaturregler

In den Jahren von 1968 bis 1986 waren die Fahrzeugelektriker an 91 Neuerer-vorschlägen und Neuerereinbringungen beteiligt, die einen volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen von 514 915 M erbrachten. Durch gute Mitarbeit aller Brigademitglieder wurde seit 1970 ohne Unterbrechung der Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ verteidigt.

Die Fahrzeugelektriker arbeiten im Prämienzeitlohn nach folgenden Vorgabezeiten – Stand 1986:

RUO 2	4achs.	6,5 h	ROW	4achs.	2,0 h
RUO 2	2achs.	1,5 h	ROW	2achs.	1,0 h
RUO 1	4achs.	5,5 h	ROW	Bel/E-Hz.	6,0 h
RUO 1	2achs.	1,5 h	ROB		1,5 h

Jugendarbeit

Mit der Gründung der Freien Deutschen Jugend am 7. März 1946 wurde der Grundstein für eine erfolgreiche Jugendarbeit in der DDR gelegt. In dieser Zeit erfolgte auch die Gründung der FDJ-Grundorganisation des Komplexes Bahnhof Löbau. 15 Mitglieder unter der Leitung des FDJ-Sekretärs Werner Poike erarbeiteten sich ein Kampfprogramm zur schnellen Überwindung der Kriegsfolgen. Ein Höhepunkt in der FDJ-Arbeit war die Vorbereitung der Wettesspiele der Jugend 1951 in Berlin. Viele freiwillige Arbeitseinsätze wurden von den Jugendlichen für das Konto der Wettesspiele geleistet.

Nicht nur zur Arbeit, auch zu Sport und Spiel fanden sich die FDJler zusammen. In der GST-Grundeinheit „Motorsport und Sportschießen“ der Werkstatt Löbau erlebten die Jugendlichen frohe Stunden oder erwarten sogar ihren Führerschein. 1954 konnte dieses Kollektiv unter der Leitung des Kollegen Gottfried Tempel für seine vorbildliche Arbeit mit der Wanderrafale der GST ausgezeichnet werden.

Die FDJ-Mitglieder des Bahnbetriebswagenwerkes Löbau waren bis 1978 mit den FDJlern des Komplexes Bahnhof Löbau zusammengeschlossen. Ab diesem Zeitpunkt bildeten die Jugendlichen des Bwwe Löbau eine eigene FDJ-Grundeinheit und wählten Kollegen Bernd Richter zum Sekretär. Weitere Sekretäre waren Gerold Werner, Steffen Fietze und seit 1985 Kollegin Margit Graf.

Die Zusammenarbeit mit der Betriebsparteiorganisation, Betriebsgewerkschaftsleitung und Betriebsleitung konnte nun wesentlich verbessert werden. Ein großer Vertrauensbeweis in die Schöpferkraft und den Eifer der Jugendlichen zeigt sich darin, daß 1979 die ersten vier Jugendbrigaden im Bwwe Löbau gebildet wurden. Jede Jugendbrigade arbeitet nach einem anspruchsvollen Kampfprogramm. 1982 nahmen die Jugendbrigaden den Kampf um den Ehrennamen eines revolutionären Kämpfers auf. Die Verleihung des Ehrennamens erfolgte anlässlich der Feierstunde zum 1. Mai 1985 –

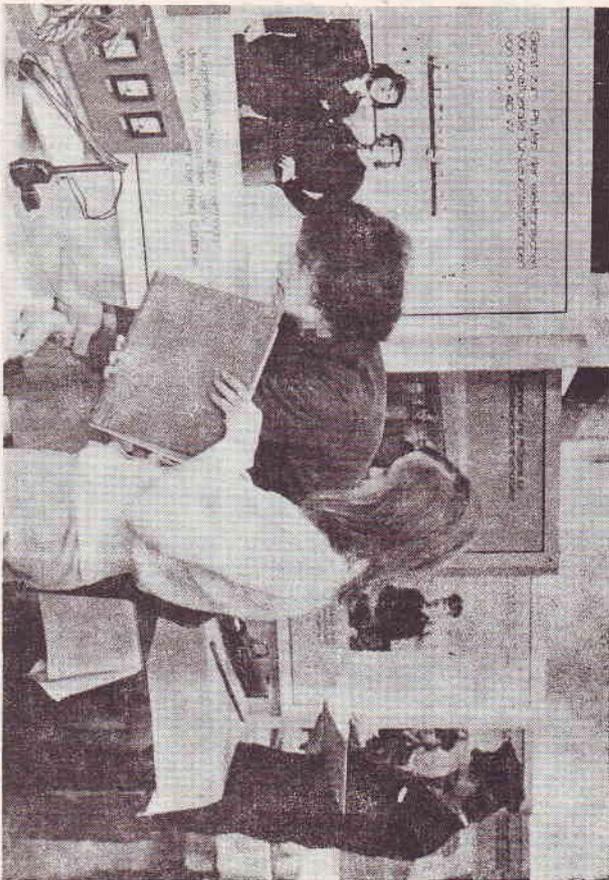
- Jugendbrigade der Fahrzeugelektrik Werkstatt Löbau „Richard Thomas“
- Jugendbrigade Wagenreinigung Görlitz, Brigade VII „Oswald Schmidt“
- Jugendbrigade Wagenausbesserung Görlitz „Alfred Schütze“
- Jugendbrigade Handwerker Görlitz „Richard Kutter“

Am gleichen Tage wurde die Brigade Neigenfindt der Wagenausbesserung Werkstatt Löbau als Jugendbrigade berufen. Sie nahm den Kampf um den Ehrennamen „Otto Wagenknecht“ auf.

Seit 1982 nahmen die Jugendbrigaden des Bw Löbau am Wettstreit der Jugendbrigaden der Rbd Cottbus, Verwaltung Wagenwirtschaft, teil. Ein 20-Punkte-Wettbewerbsprogramm war das Kampziel für anfangs 12 Jugendbrigaden innerhalb des Bereiches Wagenwirtschaft.

Bei der Auswertung, die quartalsweise erfolgt, konnten schon viele vordere Plätze erkämpft werden. Besonders die Jugendbrigade Fahrzeugelektrik der Werkstatt Löbau kann mit Stolz darauf verweisen, daß sie im Zeitraum von 1982 bis 1986 12mal den Quartalsieg und viermal den zweiten Platz erringen konnte. Ein weiterer Höhepunkt im Leben dieser Jugendbrigade war die Auszeichnung mit der Artur-Becker-Medaille in Silber anläßlich der Bezirksmesse der Meister von morgen in Dresden im Oktober 1983.

Beim zentralen Leistungsvergleich wurde die Brigade Fahrzeugelektrik im Oktober 1983 als beste Jugendbrigade des Hauptdienstzweiges Wagenwirtschaft ausgezeichnet.



Dienstort-MMM 1976 im Kulturraum der Bwm Löbau

Betriebsparteiorganisation und Betriebsgewerkschaftsleitung

Der Schmied und Betriebsrat Bruno Junge gehörte als erster zu denen, die das Partei- und Gewerkschaftsleben für die Interessen der Arbeiter im Bw Löbau ins Leben rief. Während der Naziherrschaft war ein Gewerkschaftsleben zum Wohle der arbeitenden Menschen unmöglich gewesen.

Gemeinsam mit der Gewerkschaft bemühten sich die Genossen der KPD und SPD, die Werkstatt wieder arbeitsfähig zu machen. Dazu mußten die noch kurz vor Kriegsende von den Faschisten ausgelagerten Maschinen und Werkzeuge von Dürrennersdorf wieder zurückgeholt werden. Da fast alle Brücken zerstört und auch keine Kraftfahrzeuge vorhanden waren, konnten die Arbeitsmittel nur mit dem Handwagen herbeigeschafft werden. Aber nicht nur die Wiederinbetriebnahme der Werkstatt, auch die Versorgung der Arbeiter mit Lebensmitteln war Hauptanliegen der Genossen und Gewerkschaftsfunktionäre.

Nach dem Vereinigungsparteitag von KPD und SPD am 21./22. April 1946 wählte die SED-Betriebsgruppe des Bw Löbau, die aus 28 Mitgliedern bestand, den Genossen Max Fritsch zum Parteisekretär. Weitere Parteisekretäre waren die Genossen Karl Langer, Herbert Näth, Walter Lassmann, Kurt Weise, Heinz Weder, Walter Schöpe und Alfred Pohl.

Mit dem Zusammenschluß von dem Bahnbetriebswagenwerk und der Wagenmeisterei Löbau im Jahre 1977 stieg die Mitgliederzahl der Betriebsparteiorganisation von 36 auf 52 Genossen an. Als Parteisekretär wurde der Genosse Werner Bernert gewählt, der diese Funktion 1979 an Genossen Harold Riese übergab. Seit 1985 ist Genosse Heinz Görbig als Parteisekretär eingesetzt.

1945 war die erste Gewerkschaftsgruppe im Bw Löbau unter der Leitung von Bruno Junge gegründet worden, der bei allen Entscheidungen der Dienststelle aktiv mitwirkte. 1949 wurde dann der Kollege Oskar Opitz und anschließend Erich Ludwig zum Vorsitzenden der Betriebsgewerkschaftsleitung gewählt. Von 1954 bis 1966 übernahm der Kollege Walter Lassmann diese Funktion. Ab diesem Zeitpunkt ist der Kollege Alfred Raubendorf zum BGL-Vorsitzenden gewählt worden.

In der Wagenmeisterei Löbau bestand eine eigene Gewerkschaftsgruppe, die seit 1954 bis zur Zusammenlegung der beiden Dienststellen unter dem Vorsitzenden Emil Richter tätig war.

Die Betriebsparteiorganisation des Bw Löbau erwarb sich schon in den ersten Nachkriegsjahren durch ihre vorbildliche Arbeit hohes Ansehen im Dienstort Löbau. Deshalb wurde auch der Genosse Karl Langer 1950 als Delegierter zum III. Parteitag der SED gewählt.

Mit der Gründung der DDR am 7. Oktober 1949 wurden an Partei und Gewerkschaft neue größere Aufgaben gestellt, galt es doch jetzt, die noch junge Republik umfassend zu stärken und den Wiederaufbau zu beschleunigen. Die Genossen des Bw Löbau und die Gewerkschaft sahen ihren Beitrag dazu in der Ausstoßleistung bei der Güterwagenreparatur, es wurde jetzt bereits wieder zweischichtig gearbeitet.

Unter der Leitung der Betriebsparteiorganisation wurde zum Schutz der Erregenschaften der Eisenbahner 1951 der Betriebsschutz gebildet. Äußeres Zeichen der Mitglieder war die rote Armbinde zur Eisenbahneruniform. Aus dem Betriebsschutz wurde 1953 die Kampfgruppeneinheit des Komplexes Bahnhof Löbau gebildet. Zum Kommandeur wurde bereits 1951 Karl Langer ernannt, der diese Funktion bis 1978 ausübte. Genosse Karl Langer war es auch, der unentgeltlich drei Monate beim Wiederaufbau Berlins mitarbeitete. Dabei ging es um die Beseitigung von Schutt und Trümmern und die Bergung noch verwendbaren Materials zum Wiederaufbau der zerstörten Hauptstadt.



Teilnehmerkarte von Karl Langer beim Wiederaufbau Berlins

In den Folgejahren ging es den Genossen der BPO und BGL vor allem darum, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen der Beschäftigten weiter verbessert werden. Schwerpunkte, wie zum Beispiel das gesamte Heizungsproblem, Errichtung der Raumerweiterungshalle sowie Verbesserung der Waschl- und Umkleemöglichkeiten, wurden unter Parteikontrolle genommen.

Besonderer Höhepunkt war für die Genossen der VIII. Parteitag der SED. Nun galt es, die Forderungen der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik im Bw durchzusetzen.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung als Träger des sozialistischen Wettbewerbs war ständig bemüht, Leistungssteigerungen in allen Bereichen der Produktion und des gesellschaftlichen Lebens zu erzielen. Es wurden folgende Arbeitsgruppen gebildet, die unter der Leitung von BGL-Mitgliedern tätig sind:

- Frauenkommission
- Kommission für Arbeit und Löhne
- Kommission für Kultur und Bildung
- Neuereraktiv
- Rat für SV
- Revisionskommission
- Ferienkommission
- Finanzkommission
- Arbeiterkontrolleure
- Sportkommission
- Jugendkommission
- Verkehrssicherheitsaktiv
- Sicherheitsaktiv

In Auswertung des XI. Parteitages der SED wurden die Wettbewerbsprogramme überarbeitet mit dem Ziel, Höchstleistungen zu erreichen, die Qualität zu verbessern und die Kosten zu senken.

Die 30 Kollektive des Bw Löbau arbeiten unter der Losung:

„Sozialistisch arbeiten, lernen und leben“.

Quellen- und Literaturverzeichnis

- Chronik zum 50jährigen Bestehen des Bwv Löbau von Günter Lademann
- Archiv der Rbd Cottbus
- Fotos und Reproduktionen: Peter Emrich
- Redaktionsschluß: 31. Oktober 1986

Satz und Druck:

Buchdruckerei Peter Schmeizer · Bahnhofstraße 2 · Reichenbach · 8907

III/14/20 J 87/86/87 11 0,7