



Rechtsverstöße in Reparaturwerken der Deutschen Reichsbahn

1. April 1977

Information Nr. 194/77 über in Bahnbetriebswagenwerken der Deutschen Reichsbahn festgestellte Verstöße gegen gesetzliche Bestimmungen und innerbetriebliche Weisungen bei der Reparatur von schadhafte Güterwagen

Quelle

BStU, MfS, ZAIG 2663, Bl. 1–13.

Serie

Informationen.

Verteiler

Mittag, Werner Krolikowski, Arndt – MfS: Mittag, HA XIX, Ablage.

»Anlage«

Brief von Verkehrsminister Arndt an Mielke.

Verweise

Informationen [247/77](#), [569/77](#) und [614/77](#).

Im Jahre 1976 führte gemeinsame Untersuchungen des Ministeriums für Staatssicherheit, der Transportpolizei und anderer gesellschaftlicher Kräfte in den Bahnbetriebswagenwerken (Bww) Seddin und Neustrelitz ergaben, dass in den genannten Dienststellen im Zusammenhang mit der Feststellung, Erfassung und Reparatur von schadhafte Güterwagen (Schadwagen) in vielfältiger Form Rechts- und Arbeitspflichtverletzungen auftraten, die sich in erster Linie gegen die Sicherheit und Ordnung sowie gegen die Arbeitsdisziplin im Verkehrswesen richteten.

Diese Verletzungen finden ihren offensichtlichen Ausdruck in einer ungenügenden, nicht qualitätsgerechten Ausführung von Reparaturen an Güterwagen und in Manipulationen zum Nachteil sozialistischen Eigentums bei der Abrechnung von Reparaturleistungen.

Die an den Rechts- und Arbeitspflichtverletzungen beteiligten Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn handelten in der Regel aus egoistischen Motiven, wobei Kumpelhaftigkeit, Nachlässigkeit und Gewohnheit eine wichtige Rolle spielten.

Durch eine nach oben manipulierte Planabrechnung gegenüber den vorgesetzten Dienststellen wurde die Erfüllung bzw. Übererfüllung der vorgegebenen staatlichen Plankennziffern vorgetäuscht, um die sich aus der tatsächlichen Untererfüllung der Planaufgaben für die Betriebe und Belegschaften ergebenden nachteiligen Konsequenzen für Prämienlöhne, leistungsabhängige Gehaltsprämien und Brigadierzuschläge sowie für die Jahresendprämien abzuwenden.

Desgleichen waren die Beteiligten in diesem Zusammenhang bestrebt, in der Vergangenheit erworbenes Ansehen der Betriebe und Belegschaften zu erhalten. Die beteiligten Angehörigen der Deutschen Reichsbahn haben in erster Linie gegen solche gesetzlichen Normative verstoßen, wie z. B.

- Strafgesetzbuch der DDR
- Verordnung über Aufgaben, Rechte und Pflichten der volkseigenen Betriebe, Kombinate und VVB vom 28.03.1973¹
- Gesetzbuch der Arbeit
- Anordnung über das Statut der Deutschen Reichsbahn vom 19.11.1960²
- Verordnung über die Pflichten und Rechte der Eisenbahner – Eisenbahnverordnung – vom 28.3.1973³
- Anordnung Nr. 1 über die Zulassung von Betrieben zur Ausführung abnahmepflichtiger Schweißarbeiten vom 27.7.1964⁴
- Dienstvorschrift Nr. 426 der Deutschen Reichsbahn vom 1.10.1958 über »Behandlung schadhafte und untersuchungspflichtiger Eisenbahnwagen«.⁵

Diese Verletzungen bestanden insbesondere darin:

- nicht oder nur teilweise ausgeführte Reparaturen an beschädigten Güterwagen und Wiedereinführung in den Verkehr,
- Unterlassung notwendiger Qualitätskontrollen bei durchgeführten Reparaturen,

- Verfälschung bzw. Vernichtung der Unterlagen über auszuführende Reparaturen, um zeitaufwendige, materialintensive Arbeiten zu umgehen
- Aussonderung von Schadwagen zur einmaligen Wiederbeladung und Übergabe an den Güterverkehr mit falschen Wagenpapieren,
- bewusste Nichtauslastung der Arbeitszeit mit Duldung der jeweiligen Leiter.

Durch diese Handlungsweisen wurde eine Gefährdung der Betriebssicherheit der Deutschen Reichsbahn hervorgerufen, da diese zur Ursache von Bahnbetriebsunfällen werden können. (Eine exakte Nachweisführung über tatsächlich eingetretene Folgeschäden ist nicht möglich.)

Im Verlaufe der geführten Untersuchungen wurden folgende detaillierte Feststellungen getroffen:

Die zur Ausbesserung zugeführten Schadwagen wurden zum Teil nicht oder nicht ausreichend repariert und mit den betriebsgefährdenden Schäden dem Verkehr wieder übergeben. Dabei wurden diese Schäden verschleiert, indem die entsprechenden Reparaturunterlagen (Rotzettel) vernichtet bzw. durch verfälschte Rotzettel, die andere Schäden auswiesen, ersetzt wurden.

Es erfolgte z. T. keine lückenlose Erfassung der Schäden an zugeführten Schadwagen. Die Rückseiten der Rotzettel wurden entgegen den bestehenden Weisungen nicht ausgefüllt und die ausgebesserten Schäden im Einzelnen nicht exakt erfasst. Damit war nicht gewährleistet, dass alle an Güterwagen vorhandenen betriebsgefährdenden Schäden erkannt und beseitigt wurden. Es erfolgte auch keine ausreichende Nachkontrolle an reparierten Schadwagen.

So brachten der Vorsteher, der Werkmeister und Brigadiere im Bww Seddin zum Ausdruck, keine Garantie dafür übernehmen zu können, dass die reparierten Güterwagen im betriebssicheren Zustand in den Verkehr gebracht werden.

Leitungskader des Bww Seddin haben Schadwagen zur einmaligen Wiederbeladung ausgesondert, mit Leerzetteln versehen und im unreparierten Zustand dem Güterverkehr wieder übergeben. Für diese Zwecke wählten sie teilweise Schadfahrzeuge mit schweren Schäden aus, um die »zeitaufwendigen« oder »materialintensiven« Ausbesserungen zu vermeiden.

Die Leerzettel wurden ohne konkreten Absender und ohne Unterschrift in die Zettelkästen der Güterwagen geheftet, um Laufwegverfolgungen unmöglich zu machen. Eine wagentechnische Untersuchung der abverfügten Fahrzeuge erfolgte nicht.

Auf Weisung des Vorstehers und eines Werkmeisters des Bww Seddin sind abnahmepflichtige Schweißarbeiten an Lang- und Querträgern, Zugstangen und Pufferhülsen durchgeführt worden, obwohl dieses Bww keine Genehmigung für derartige Arbeiten besitzt. Hinzu kommt, dass an Haupt- und Zwischenlagern, an Tragfedern bzw. Lang- und Querträgern entgegen entsprechenden Vorschriften Schweißarbeiten unter Belastung durchgeführt wurden. Verantwortlichen Leitungskadern der Reichsbahndirektion Berlin, Verwaltung Wagenwirtschaft, waren derartige Handlungsweisen bekannt.

Infolge des Fehlens einer exakten Arbeitsorganisation und mangelnder politisch-ideologischer Auseinandersetzungen wurden durchschnittlich pro Schicht und Beschäftigten ca. zwei Stunden Arbeitszeit vergeudet. Die Leitungskader erhoben lediglich die Forderung, die Beschäftigten sollten sich während dieser Zeit auf den Werkstattgleisen aufhalten, »um bei eventuellen Kontrollen keinen Anstoß zu erregen«.

Der Leiter des Bww Neustrelitz missbrauchte die ihm übertragene Entscheidungs- und Verfügungsbefugnis dazu, eine falsche Berichterstattung über Plankennziffern zu veranlassen, um eine höhere Planerfüllung vorzutäuschen. Aufgrund der von ihm gegebenen Weisungen haben weitere Beschäftigte des Bww bewusst Manipulationen bei der Erfassung und Abrechnung der Ausbesserungsleistungen vorgenommen. (Nach Feststellung von Sachverständigen hat das Bww Neustrelitz von 1974 bis 1976 (April) in den wichtigsten Kennziffern eine Planerfüllung von jeweils über 100 Prozent ausgewiesen, obwohl in Wirklichkeit der Plan nicht erfüllt wurde.)

Durch diese Handlungen wurde ein wirtschaftlicher Schaden verursacht, der nach dem vorliegenden Sachverständigen Gutachten 154 262 Mark beträgt. (Es wurden z. B. 25 422 Arbeitsstunden unberechtigt als Wagenausbesserungen abgerechnet und bezahlt; in dieser Zeit hätten 4 900 Schadwagen ausgebessert werden können.)

Die Untersuchungen in den Bww Seddin und Neustrelitz 1976 machen deutlich, dass die Verwaltungen Wagenwirtschaft der Reichsbahndirektionen Greifswald und Berlin ihrer Anleitungs- und Kontrollpflicht gegenüber den ihnen unterstellten Bww nicht in vollem Umfang nachkommen. Dadurch war es z. B. möglich, dass die Verantwortlichen in den genannten Bww über Jahre hinweg die für die ordnungsgemäße Erfassung und Abrechnung schadhafter Wagen vorhandenen Vorschriften und Weisungen verletzen konnten.

Die seit mehreren Jahren nachweislich praktizierten Rechtsverletzungen waren bekannt und wurden stillschweigend geduldet. So waren z. B. der Verwaltungsleiter Wagenwirtschaft der Reichsbahndirektion Greifswald und der Fachabteilungsleiter Wagenunterhaltung seit Langem darüber informiert, dass Angehörige des Bww Neustrelitz selbstständig Reparaturunterlagen ausgefertigt haben, obwohl nach der Dienstvorschrift 426 das nur von den Wagenmeistern bzw. Abnahmewagenmeistern erfolgen darf.

Darüber hinaus hatte der Abteilungsleiter davon Kenntnis, dass im Verlaufe der Woche erbrachte Leistungen zurückbehalten und für das Wochenende abgerechnet wurden.

Wie die Untersuchungen weiter ergaben, hat z. B. ein Kontrolleur von der Verwaltung Wagenwirtschaft der Reichsbahndirektion Greifswald in der Zeit von 1974 bis 1976 Rotzettel blanko ausgestellt und an Beschäftigte des Bww Neustrelitz zur Abrechnung übergeben. Trotz Kenntnis der im Bww Neustrelitz festgestellten Manipulationen und der bereits laufenden Untersuchungen wurden der Dienstvorsteher des Bww mit einer Freundschaftsreise in die Sowjetunion ausgezeichnet und weitere Beteiligte befördert.

Die Wagenmeisterei Neustrelitz, ein vom Bww unabhängiges Auftrags- und Kontrollorgan, ist ihrer Verantwortung ebenfalls nicht gerecht geworden. Bei der Bezeichnung der Schadwagen wurde durch Mitarbeiter dieser Dienststelle selbst gegen die bereits genannte Dienstvorschrift verstoßen. So haben Wagenmeister an die Wagenausbesserungsstelle blanko Rotzettel zur Verwendung übergeben, die in über 2 462 Fällen durch die Werkmeister, Brigadiere und andere Beschäftigte unberechtigter Weise selbst ausgefüllt und abgerechnet wurden. Durch das Sachverständigengutachten ist des Weiteren belegt, dass mindestens 1 500 Rotzettel abgerechnet wurden, die von 13 der 15 Wagenmeister des Wagenpostens Neustrelitz blanko ausgefüllt oder nachträglich unterschrieben wurden. Durch die vorzeitige oder nachträgliche Unterschriftsleistung wurden z. B. Ausstelldaten unterschrieben bestätigt, obwohl die »Ausführenden« an dem genannten Tag außer Dienst waren.

Initiativen der Parteileitungen der Bww Seddin und Neustrelitz zur Veränderung [der] ungenügenden Arbeitszeitauslastung und der Norm- und Vorgabezeiten fanden keine Unterstützung bei den Leitungskadern der Dienststellen. Auch durch übergeordnete Leitungsebenen wurden Initiativen zur Veränderung der Norm- und Vorgabezeiten nicht aufgegriffen.

Ähnliche Erscheinungen mangelhafter bzw. vorgetäuschter Reparaturleistungen sowie der Planmanipulationen sind in einer Wagenausbesserungsstelle des Bww Wittenberge festgestellt worden, die in den Jahren 1975/76 Gegenstand von Untersuchungen der Sicherheitsorgane waren. (Im Rahmen einer entsprechenden Auswertung mit verantwortlichen Funktionären wurde Einfluss auf die Erhöhung von Ordnung und Sicherheit genommen.)

Vorgetäuschte Arbeitsleistungen in Form nicht erbrachter Überstunden in einer Wagenausbesserungsstelle des Bww Berlin-Lichtenberg haben nach vorläufigen Schätzungen von Sachverständigen einen Schaden von ca. 60 000 M zum Nachteil des sozialistischen Eigentums zur Folge. (Entsprechende Untersuchungen sind noch im Gange.)

Mängel in der Organisation und Leitungstätigkeit des Hauptdienstzweiges Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn wurden bereits im Zusammenhang mit zwei in den Jahren 1973 und 1974 vor den Kreisgerichten Bitterfeld und Aschersleben durchgeführten Strafverfahren sowie durch Revisionen in verschiedenen Bww deutlich.

So traten bei der Erfassung und Abrechnung von Ausbesserungsleistungen an Güter- und Reisezugwagen unterschiedliche Auffassungen und Praktiken auf, die zum Teil auf unklare oder fehlende Bestimmungen zurückzuführen waren. Trotz dieser der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft des MfV durch die Strafverfahren 1973 und 1974 aufgezeigten Unzulänglichkeiten, der unterbreiteten Hinweise und Vorschläge wurden außer einer Auswertung mit den Dienststellenleitern der Bww keine durchgreifenden Veränderungen getroffen.

Von der Staatsanwaltschaft Potsdam wurde im Juli 1976 gegenüber dem Präsidenten der Reichsbahndirektion Berlin wegen der im Bww Seddin begangenen Rechts- und Arbeitspflichtverletzungen Protest eingelegt. Zwischenzeitlich wurden disziplinarische Maßnahmen gegen die beteiligten Personen eingeleitet.

Von der Staatsanwaltschaft Neubrandenburg wurde gegen den ehemaligen Dienstvorsteher, einen Gruppenleiter und einen Meister des Bww Neustrelitz Anklage beim Kreisgericht erhoben. Gegen weitere Meister und Brigadiere wurden Disziplinarverfahren eingeleitet. In einem staatsanwaltschaftlichen Protest gegenüber dem Präsidenten der Reichsbahndirektion Greifswald wird die Forderung notwendiger weiterer Leitungsentscheidungen erhoben.

In Anbetracht der Tatsache, dass die gesamten Untersuchungen sich lediglich auf die vorgenannten ausgewählten Dienststellen der Deutschen Reichsbahn konzentrierten, es aber insgesamt 26 Bww und 100 angeschlossene Wagenausbesserungsstellen gibt, ist nicht auszuschließen, dass auch in weiteren für die Wagenausbesserung zuständigen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn ähnliche Rechts- und Arbeitspflichtverletzungen begangen wurden bzw. noch werden.

Es sollten deshalb insbesondere im entsprechenden Verantwortungsbereich des Ministeriums für Verkehrswesen Voraussetzungen geschaffen werden,

- wirksamere Maßnahmen zur Verhinderung bzw. Unterbindung von mangelhaft ausgeführten oder nicht durchgeführten Reparaturen an Güterwagen einzuleiten,
- die Anleitung und Kontrolle zur Einhaltung der Rechtsvorschriften und dienstlichen Weisungen der Deutschen Reichsbahn auf allen Ebene erheblich zu verstärken,
- weitergehende Tiefenprüfungen in den anderen Bww vorzunehmen mit dem Ziel, die Qualitätsarbeit bei der Reparatur von Güterwagen zu erhöhen und ähnliche Mängel aufzudecken und zu beseitigen,
- im Zusammenwirken mit der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn und dem Zentralvorstand der IG Transport und Nachrichtenwesen die politisch-ideologische Erziehungsarbeit im Kampf um die Erreichung hoher Leistungen, zur Durchsetzung von Ordnung und Disziplin, zur ehrlichen Abrechnung erbrachter Leistungen in allen Bereichen zu erhöhen und hierfür den sozialistischen Wettbewerb stärker zu nutzen.

»Anlage« zur Information Nr. 194/77

[Brief von Verkehrsminister Arndt an Mielke]

Ministerrat | der Deutschen Demokratischen Republik | Ministerium für Verkehrswesen | Der Minister | Minister für Staatssicherheit | Genossen Generaloberst Mielke | 113 Berlin | Normannenstr. 22

[Betr.:] Information über in Bahnbetriebswagenwerken der Deutschen Reichsbahn festgestellte Verstöße gegen gesetzliche Bestimmungen und innerbetriebliche Weisungen bei der Reparatur von schadhafte Güterwagen

Werter Genosse Generaloberst Mielke!

Ihre o. g. Information sowie die Proteste der Staatsanwälte der Bezirke Potsdam und Neubrandenburg und der Bericht über die Wirtschaftsrevision in den Dienststellen des Hauptdienstzweiges Wagenwirtschaft der zentralen Revision der Deutschen Reichsbahn veranlassten mich in Anbetracht der Schwere sowie der Bedeutung der Verstöße gegen die Gesetze der DDR, innerdienstliche Weisungen und Vorschriften zur Festlegung besonderer Maßnahmen.

Im Einzelnen habe ich folgende Aktivitäten eingeleitet:

1. Eingehende und umfassende Auswertung der festgestellten Verstöße gegen gesetzliche Bestimmungen und innerbetriebliche Weisungen : allen Ebenen beginnend im Ministerium für Verkehrswesen bis zu den örtlichen Dienststellen des Hauptdienstzweiges Wagenwirtschaft (Bahnbetriebswagenwerke).
2. Erarbeitung eines »Maßnahmeplanes zur Auswertung des Berichtes über die Wirtschaftsrevision in den Dienststellen des Hauptdienstzweiges Wagenwirtschaft vom 20.12.1976 und zur Überwindung der festgestellten Unzulänglichkeiten« durch die Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn. Dieser Maßnahmeplan liegt bestätigt vor und seine Erfüllung verläuft termingerecht.
3. Der Leiter der Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn wurde beauftragt, eine Vorlage für das Kollegium des Ministeriums für Verkehrswesen zum Stand der eingeleiteten Maßnahmen zu erarbeiten und gleichzeitig weitere Maßnahmen vorzuschlagen die die Voraussetzung schaffen, dass derartige Gesetzesverletzungen nicht mehr auftreten können.
4. Mit der Durchführung von Tiefenprüfungen ist in den Bahnbetriebswagenwerken aller Reichsbahndirektionsbezirke begonnen worden. Abschließend darf ich feststellen, dass die erforderlichen Maßnahmen konsequent durchgesetzt werden und darüber hinaus alles getan wird, um zukünftig solchen Verstößen entgegenzuwirken.

Für die in Ihrer Information enthaltenen wichtigen Hinweise, die in meiner weiteren Leitungstätigkeit Beachtung finden, möchte ich mich bedanken.

Mit sozialistischem Gruß | gez. Unterschrift

1

»Verordnung über die Aufgaben, Rechte und Pflichten der volkseigenen Betriebe, Kombinate und VVB« v. 28.3.1973. In: GBl. I 1973, Nr. 15, S. 129–141.

2

»Anordnung über das Statut der Deutschen Reichsbahn« v. 19.11.1960. In: GBl. II 1960, Nr. 43, S. 453–459.

3

Korrekt: »Verordnung über die Pflichten und Rechte der Eisenbahner – Eisenbahner-Verordnung« v. 28.3.1973. In: GBl. I 1973, Nr. 25, S. 217–222.

4

Korrekt: »Anordnung über die Zulassung von Betrieben zur Ausführung abnahmepflichtiger Schweißarbeiten« v. 27.7.1964. In: GBl. III 1964, Nr. 40, S. 397 f.

5

Dienstvorschrift für die Behandlung schadhafte und untersuchungspflichtiger Eisenbahnwagen (Wagenbehandlungsvorschriften – WBV). Hg. v. d. Reichsbahndirektion. Dresden 1958.