

**Olaf Storeck**



# **Ehre, wem Ehre gebührt – Band I**

**Die „Verdienten Eisenbahner der DDR“  
von 1951-1959**

## Auszeichnung

Ein Wort im Vertrauen, Kollege:  
Viel Auszeichnung heute ist mehr als ein Kreuz,  
das sonst ein Fürst oder König jemand für Taten gnadenbeseelt verehrte,  
weil er dessen Profite mit Schweiß und Blut vermehrte.  
Deine Taten heute, mein Freund,  
gibst du der neuen Epoche, deinem Volk und letztlich der Welt,  
die Frieden und Freiheit der Menschheit in den Händen hält.  
Und das ist das Höchste, das ein Mensch  
vom Beginn des Kampfes an  
jemals erreichen kann.  
Sei stolz auf Dein Wort und Deine Tat!  
Du gabst für die Entscheidung  
der letzten und schwersten Wende  
dein Herz und deine Hände.  
Die Auszeichnung ist Dank der Millionen,  
die gleiches Ziel erstreben wie Du,  
die die alte Welt aus den Angeln heben  
für Frieden, Wohlstand und Glück: fürs Leben!

Artur Fröhlich, Klub der Eisenbahner,  
Bf Halensee (Westberlin)

(entnommen „Fahrt Frei“ Nr. 25, Juni 1966)

## Inhaltsverzeichnis

- 1** Einleitung zur Buchreihe  
S. 6 – S. 9
- 2** Das Auszeichnungswesen der DDR  
S. 10 – S. 20
- 3** Gesetzliche Grundlagen  
für die Auszeichnung  
zum „Verdienten Eisenbahner“  
S. 21 – S. 29
- 4** Die Geehrten der Jahre 1951 bis 1959  
S. 30 – S. 37
  - **4.1** Das Jahr 1951  
S. 38 – S. 89
  - **4.2** Das Jahr 1952  
S. 90 – S. 135
  - **4.3** Das Jahr 1953  
S. 136 – S. 163
  - **4.4** Das Jahr 1954  
S. 164 – S. 191
  - **4.5** Das Jahr 1955  
S. 192 – S. 227
  - **4.6** Das Jahr 1956  
S. 228 – S. 267
  - **4.7** Das Jahr 1957  
S. 268 – S. 293
  - **4.8** Das Jahr 1958  
S. 294 – S. 313
  - **4.9** Das Jahr 1959  
S. 314 – S. 337
  - **4.10** Sonstige bekannte  
Verleihungen 1951-1959  
S. 338 – S. 341
- 5** Anlagen
  - Anlage 1: Auszug aus der Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner in der DDR vom 9. Oktober 1950.  
S. 342 – S. 343
  - Anlage 2: Zweite Durchführungsbestimmung zu der Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik vom 7. Mai 1951  
S. 344 – S. 345
  - Anlage 3: Verordnung über die Pflichten und Rechte der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik – Eisenbahnerverordnung – vom 18. Oktober 1956  
S. 346 – S. 347
  - Anlage 4: Statut des Ehrentitels „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik“ zu § 6 Absatz 3 der Verordnung über die Pflichten und Rechte der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik – Eisenbahnerverordnung – vom 18. Oktober 1956  
S. 348
  - Anlage 5: Verordnung über die Bestätigung der Ordnungen über die Verleihung von staatlichen Auszeichnungen vom 22. Januar 1959  
S. 349 – S. 351
  - Anlage 6: Elfte Verordnung über staatliche Auszeichnungen vom 20. Januar 1966  
S. 352
  - Anlage 7: Verordnung über die Pflichten und Rechte der Eisenbahner- Eisenbahnerverordnung – vom 28. März 1973  
S. 353 – S. 356
  - Anlage 8: Bekanntmachung der Ordnungen über die Verleihung der bereits gestifteten staatlichen Auszeichnungen vom 28. Juni 1978  
S. 357 – S. 359
- 6** Verzeichnisse
  - Personenverzeichnis  
S. 360 – S. 363
  - Literaturverzeichnis  
S. 364
  - Bildverzeichnis  
S. 365 – S. 366
  - Abkürzungsverzeichnis  
S. 367

# 1951

## 4.1. Das Jahr 1951

Die erste zentrale Veranstaltung zum Tag des Eisenbahners nach 1945 findet im Berliner Admiralspalast statt. Dort wird auch die erstmalige Verleihung der Auszeichnung „Verdienter Eisenbahner der DDR“ nach Inkrafttreten der Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik vom 9. Oktober 1950 durchgeführt. Die „Fahrt Frei“ schreibt am 25. Mai 1951 unter dem Titel „Vorbereitungen zum Tag des deutschen Eisenbahners“: „... Bereits am 8. Juni 1951 findet in der Staatsoper Berlin der Staatsakt statt, bei dem den besten Kollegen der DDR der Titel „Verdienter Eisenbahner der DDR“ verliehen wird. ... Die Sportler der Sportgemeinschaft Lokomotive führen einen Sternlauf durch, der, ausgehend von allen Reichsbahndirektionen, in Berlin endet. Die Sportler überbringen die Selbstverpflichtungen der Eisenbahner aller Dienststellen der DDR, die unsere Kollegen zu Ehren dieses Tages übernommen haben. Am 9. Juni werden in allen Dienststellen kurze Betriebsversammlungen durchgeführt, auf denen noch einmal auf die Bedeutung des 10. Juni 1951 hingewiesen wird. ... Der Sonntag steht im Zeichen großer kultureller Veranstaltungen und Feierstunden. Die Reichsbahndirektion Berlin plant eine

*Kulturveranstaltung im Friedrichstadtpalast. Sämtlichen Laienspiel-, Tanz- und Singspielgruppen des Rbd-Bezirktes bringen am Vormittag in einer Aufführung einen Querschnitt des Wiederaufbaus der Deutschen Reichsbahn. ... Am Nachmittag werden an allen örtlichen Dienststellen Feiern durchgeführt, zu denen auch die Familienangehörigen unserer Eisenbahner eingeladen sind. ...“*

Zur ersten Verleihung des Ehrentitels waren 30 Eisenbahner ausgewählt. Logisch, dass in dieser ersten Verleihung der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Erwin Kramer, vom Ministerium für Verkehr berücksichtigt wurde. Die Frauenquote war 1951 mit drei Eisenbahnerinnen eher im Durchschnitt, er pendelte in den Folgejahren bis 1990 immer zwischen einer und maximal sieben weiblichen Ausgezeichneten. Ebenfalls berücksichtigt wurden fünf Eisenbahner und Eisenbahnerinnen aus Westberlin (Gembries, Gensing, Höher, Mannygel und Nied), wobei hier entsprechend der besonderen Situation der Eisenbahner in Westberlin wohl die sogenannte „gesellschaftliche Arbeit“ eine starke Gewichtung fand.



← Zum Tag des Eisenbahners 1951 zeigt man „Verdiente Eisenbahner“ und „Helden der Arbeit“ auf Plakaten an dem zur Staatsoper umgezeichneten Admiralspalast. Von links: Paul Heine von der Schwerlastzugbewegung, Oberreferent Hans Wendler, Entwickler der Kohlenstaubfeuerung, sowie Karl Fritsche und Lokführer Helmut Kuhl.

# Ehrentafel 1951

**Wolfgang Berkner**  
Lokführer, Bw Dresden-Altstadt

**Max Blumenhagen**  
Lokfahrmeister, Bw Cottbus

**Reinhold Brandt**  
Rangiermeister, Bf Halberstadt

**Wilhelm Brüssow**  
Brigadier, RAW Eberswalde

**Willi Döbbelin**  
technischer Instrukteur der GD, Generaldirektion Berlin

**Elfriede Ebelt**  
Dienstvorsteher, Bf Priestewitz

**Franz Finow**  
technischer Angestellter und Ingenieur, Rbd Halle

**Emil Gembries**  
Maler, Anhalter Bahnhof

**Rudolf Gresing**  
Dienstvorsteher, Bf Wannsee

**Gustav Höher**  
Dienststellenleiter, Bf Berlin Friedenau

**Oskar Hönig**  
Lokführer, z. Z. in der masch.-techn. Abt. der GD,  
Generaldirektion Berlin

**Wilhelm Huber**  
Lokführer, Bw Chemnitz Hbf

**Paul Kalinowski**  
Referent der Generaldirektion, Generaldirektion Berlin

**Alfred Knust**  
Rangiermeister, Bf Magdeburg-Buckau

**Elli Koch**  
Zugschaffner, Bf Magdeburg Hbf

**Erich Kohlmeyer**  
Rottenführer und Brigadeleiter, Bm Rostock

**Erwin Kramer**  
Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn,  
Generaldirektion Berlin

**Helmut Kuhl**  
Lokführer, Bw Falkenberg

**Kurt Kummer**  
Oberlokführer, Bw Weißenfels

**Gerda Mannygel**  
Dienststellenvorsteher, Bf Hermsdorf

**Kurt Morgenroth**  
Rangiermeister, Bf Zwickau

**Franz Nied**  
Werkdirektor, RAW Tempelhof

**Albert Noth**  
Rangiermeister, Bf Weißenfels

**Heinz Oelsner**  
Reichsbahnassistent, Bf Riesa

**Walter Petersohn**  
Lokführer, Bw Eilenburg

**Dr. Martin Rödiger**  
Leiter des chemischen Versuchsamtes  
der DR, Kirchmöser

**Franz Scheffel**  
ehem. Vorsitzender der freigewerkschaftlichen  
Eisenbahnerbewegung

**Helmut Scholz**  
Lokführer, Bw Dresden-Friedrichstadt

**Joachim Weck**  
Rangierleiter, Bf Torgau

**Hans Wendler**  
Oberreferent der Generaldirektion, Generaldirektion Berlin

mit Deutschland machte, verpflichteten wir uns, durch die Anwendung der Erfahrungen des sowjetischen Lok-Brigadiers Agafanow mit unserer Lok 44 1040 mit nur einer L2-Zwischenausbesserung 200.000 Kilometer zu fahren. Das ist unser Dank an den großen Stalin. Unsere Erfolge haben wir auch nicht von heute auf morgen, sondern in geduldiger, zäher, harter Arbeit erzielt. Ich selbst war erst in der Jugend-Schlosserbrigade. Als ich als Lok-Heizer und Lok-Führer-Anwärter ausgebildet war, erarbeitete ich mir die Aufnahme in das Lok-Kollektiv unseres Helden der Arbeit, Karl Fritsche. Schließlich wurde ich selbst Lokführer. Nachdem Karl Fritsche eine wichtigere Arbeit übernahm, erhielt

ich den ehrenvollen Auftrag, unsere Lok-Brigade zu leiten. An dem vom „Neuen Deutschland“ angeregten 500er-Wettbewerb beteiligten wir uns und konnten den achten Platz erringen. Doch wir wollten noch mehr erreichen und riefen im Frühjahr 1951 alle Lok-Brigaden unserer Republik zum Kampf um eine Lok-Laufleistung von 100.000 Kilometer ohne Zwischenausbesserung auf. Sieger wurde die Lok-Brigade Brummer aus unserem Bahnbetriebswerk. Wir erreichten den zweiten Platz. Das sind Erfolge, die mitgeholfen haben, unsere Friedenspläne zu erfüllen und besser zu leben. Wir werden uns von niemand diese Errungenschaften nehmen lassen. ...“



↑ Manfred Eidner als Schlosser



↑ Manfred Eidner (stehende Reihe, Dritter von links) vor „seiner“ 44 1040 als Brigadelokführer mit seiner Mannschaft.

→ Trägerschein Nr. 58 für Manfred Eidner, auch hier vom Ministerium für Eisenbahnwesen ausgestellt, welches erst 1953 und 1954 agierte. Näheres dazu im Band II der Buchreihe.



So schwer auch dem Lokführer Eidner der Abschied von seiner „44er“ fiel – er begann 1952 ein Studium an der Ingenieurschule für Eisenbahntechnik in Dresden. Wie schon erwähnt, war es auch familiär eine Herausforderung, wurde doch Tochter Steffi 1952 geboren und es galt, eine neue Wohnung einzurichten. Dabei half die Prämie von 5.000 DM, die es zum „Verdienten Eisenbahner“ gab, aber die Lokführerbezüge fehlten natürlich. Sein ehemaliger Chef, Freiesleben (ebenfalls „Verdienter Eisenbahner der DDR“ 1959), hatte ihn in das Büro bestellt und ihm die Delegierung zum Studium mitgeteilt. So richtig „Nein-Sagen“ war dann auch nach der Verleihung des Ehrentitels kaum möglich. Manfred Eidner erinnert sich: „Ulli erzog nun Steffi allein und wenn ich im Monat zweimal nach Hause kam, hat es lange gedauert, bis sie mich anerkannt hatte. An den Wochenenden wurden die Studiums-Hausaufgaben gemacht, Ulli war eine perfekte Bürokratin und schrieb sehr schnell Schreibmaschine.“ Er schloss 1955 als Ingenieur ab, absolvierte die A-Anwärter-Ausbildung und stieg 1956 als Sicherheitsinspektor bei der Sicherheitsinspektion der Verwaltung M der Rbd Halle ein, deren Leiter er von 1958 bis 1962 war. Nach Besuch der Parteischule von 1962 bis 1963 war er von 1963 bis 1966 Parteisekretär im Bw Leipzig Hbf West. Danach wechselte er wieder zur Verwaltung M der Rbd Halle, zuerst als Abteilungsleiter Triebfahrzeugbetrieb (M-Td) und später als Verwaltungsleiter M von 1971 bis August 1982, nur unterbrochen von September 1979 bis November 1980, als er im Auftrag des Präsidenten als Vizepräsident TF der Rbd Halle amtierte. Präsident Schramm schreibt am 11. November 1980 an Eidner: „... Deshalb möchte ich, ohne mich zu wiederholen, Dir und Deiner verständnisvollen Frau von Herzen danken, und ich bin gewiss, dass Du in Deiner Funktion als Leiter der Verwaltung Maschinenwirtschaft und als Vertreter des Vizepräsidenten TF dem Leitungskollektiv der Direktion auch weiterhin ein bereitwilliger Ratgeber sowie ein immer einsatzbereiter und optimistischer Kampfgefährte sein wirst.“ Im August 1982 wurde er zum persönlichen Beauftragten des Präsidenten für den Regierungsbezirk Leipzig berufen (siehe auch Wolfgang Berkner 1951).



↑ Urkunde für den Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner der DDR“ 1952 für Manfred Eidner

## Paul Thiel



↑ Paul Thiel ist Schlosser im Bww Stralsund. Er verbesserte die Arbeitsorganisation und führte die Seifert-Methode in seiner Dienststelle ein, wodurch die Pro-Kopf-Leistung um 13,2 Prozent stieg.

## Rudolf Twardawa



← Rudolf Twardawa ist Brigadier im Bw Oebisfelde.

Rudolf Twardawa wurde am 29. März 1922 in Gleiwitz als Sohn eines Elektrikers geboren. Nach dem Besuch der Volksschule begann er am 1. März 1937 eine Lehre als Maschinenschlosser bei den Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerken und arbeitete in derselben Firma vom August 1940 bis Februar 1942 in seinem Beruf. Dann wurde er zum Kriegsdienst eingezogen und kam in sowjetische Kriegsgefangenschaft. Nach Rückkehr aus der Sowjetunion im Juni 1949 war er bei der MTS Kunau tätig und begann am 9. Januar 1950 im Bahnbetriebswerk Oebisfelde den Dienst bei der Deutschen Reichsbahn. Bald war er als Brigadier tätig und wurde zweimal als Aktivist (1953, 1955) ausgezeichnet. 1956 erhielt er die Medaille „Für ausgezeichnete Leistungen“ und 1957 die Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn (Quelle: LASA, M60, Nr. 2309).

Infolge seiner guten Fachkenntnisse und seiner guten Menschenführung wurde ihm die gesamte LO-Ausbesserung übertragen. Durch Verbesserung des technologischen Arbeitsprozesses führte er die Schnellreparaturmethode bei Radsatzwechsel, heiß gelaufenem Achslager, Reglerrohre und Dampfsammelkastenwechsel erfolgreich durch und hat beispielsweise den Radsatzwechsel von 23 auf 12 Tage gesenkt. Auch hat er persönlich sieben Verbesserungsvorschläge eingereicht und sorgt dafür, dass diese im Betrieb angewandt werden. Auch versteht er es gut, seinen Arbeitskollegen immer wieder von der Notwendigkeit besonderer Einsätze zu überzeugen und stellt sich selbst immer als Erster zur Verfügung. Durch seine gute Anleitung war es möglich, die LO-Ausbesserung von 16 Ausbesserungen im Jahr 1953 bis auf 37 Ausbesserungen im Jahr 1958 zu steigern. Deswegen wurde er von seinen Kollegen zur Auszeichnung als „Verdienter Eisenbahner“ 1959 vorgeschlagen.

## Heino Weiprecht

Heino Weiprecht wurde als Ernst-Heinz Weiprecht und Sohn eines Schlossers und einer Arbeiterin am 26. Dezember 1912 in Markranstädt geboren. Nach Besuch der Volksschule (1924) und des Realgymnasiums (1932) war er zuerst arbeitslos. Nach einem Volontariat im Verkehrsbüro der Stadt Markleeberg wurde er zum Militär eingezogen und nach dem Kriegsende von der Roten Armee aus Fürstenwalde nach Hause geschickt.

Weiprecht trat 1945 der KPD bei und schloss sich nach der Vereinigung von KPD und SPD in der sowjetischen Besatzungszone der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) an. Er war nach Gründung der DDR im Regierungsapparat tätig, ohne eine Fach- oder Parteistudium absolviert zu haben. Nach der Auflösung des Ministeriums für Verkehr und der dann folgenden Bildung des Ministeriums für Eisenbahnwesen und der Staatssekretariate für Schifffahrt sowie für Kraftverkehr und Straßenwesen im April 1953 wurde er zunächst Leiter der Hauptverwaltung Straßenwesen im Staatssekretariat für Kraftverkehr und Straßenwesen. Am 29. Oktober 1953 wurde er von Ministerpräsident Otto Grotewohl zum Staatssekretär für Kraftverkehr und Straßenwesen mit eigenem Geschäftsbereich ernannt. Im November 1954 wurden die drei Behörden wieder im Ministerium für Verkehrswesen zusammengefasst und Weiprecht zunächst stellvertretender Minister, dann Staatssekretär und 1. Stellvertretender Minister. Gleichzeitig war er Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn. Weiprecht wurde 1957 Vizepräsident des Allgemeinen Motorsportverbandes der DDR (ADMV) und im Dezember 1958 Vorsitzender der ständigen Arbeitsgruppe für Schifffahrt der Teilnehmerstaaten des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW).

Erich Preuß berichtet in „Das war die Deutsche Reichsbahn“: *„Weiprecht war einer, der nicht zu häufig unter den Eisenbahnern war. Und wenn er dann in Uniform auftrat, spürte man, dass er sich in dem blauen Tuch nicht wohl fühlte. Denn Weiprecht war kein Eisenbahner, aber er beeindruckte sie. Diesen Staatssekretär nahm man als gebildeten, einfühlsamen Menschen wahr, nicht als Typ eines Funktionärs, der über die Parteihierarchie nach oben befördert worden war. In dem schlanken, grauhaarigen Herrn, in den letzten Arbeitsjahren immer mehr nach vorn gebeugt, hätte man einen Professor oder Oberlehrer vermuten können. ... Bei den Eisenbahnern und unter den Mitarbeitern im Ministerium genoss Weiprecht großes Ansehen.“*

In der Zeit, als einige Eisenbahner wegen Trunkenheit im Dienst vor Gericht standen und zu hohen Strafen verdonnert wurden und noch mehr wegen desselben Delikts ihre Disziplinarmaßnahme erhielten, wurde auch



← Heino Weiprecht ist Staatssekretär im Ministerium für Verkehrswesen.

Weiprecht auffällig. Dazu berichtet Preuß in „Das war die Deutsche Reichsbahn“: *„Weiprecht hatte mit dem polnischen Botschafter gefeiert und wollte ihn am nächsten Morgen am Flughafen verabschieden. Am 15. Februar 1975 stieß er im Volvo des Ministeriums mit einem PKW zusammen. Er war selbst und bei Rot auf die Kreuzung gefahren. Die Volkspolizei sah beim Alcolortest die Grünfärbung und wusste außerdem, wen sie vor sich hatte. Da kam kein Ermittlungs-, sondern nur ein Parteiverfahren zu Stande. Erich Mückenberger, Vorsitzender der Parteikontrollkommission im Zentralkomitee der SED, sprach ihm eine Rüge aus, nachdem Weiprecht sich gehörig Asche über das Haupt gestreut hatte.“* Das ging damit wohl glimpflicher ab als beim Fall des Präsidenten der Rbd Berlin, Kurt Decker. Der hatte nach einer Trunkenheitsfahrt mit tödlichem Ausgang die fristlose Kündigung erhalten und wurde verurteilt (siehe Decker 1957).

Am 1. August 1977 wurde Weiprecht aus Altersgründen von seinem Amt als 1. Stellvertretender Minister entbunden und von Volkmar Winkler („Verdienter Eisenbahner der DDR“ 1965) abgelöst. Er blieb aber weiter Staatssekretär im Ministerium für Verkehrswesen und war Präsident der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung und Entwicklung des internationalen Straßenverkehrs. Er war auch Mitglied des Senats der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden und Mitglied des Sekretariats der SED-Kreisleitung der Zentralen Organe des Verkehrswesens. Mit Wirkung vom 31. Dezember 1980 wurde Heino Weiprecht von der Funktion als Staatssekretär im Ministerium für Verkehrswesen abberufen, er tritt in den wohlverdienten Ruhestand.

Neben dem Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik“ im Jahr 1959 wurde er noch mehrmals ausgezeichnet, u.a. mit der Friedrich-Ludwig-Jahn-Medaille für Verdienste um die Vorbereitung und Durchführung des Deutschen Turn- und Sportfestes (1963), mit dem Banner der Arbeit (1972), dem Vaterländischen Verdienstorden in Bronze (1962), in Silber (1972) und in Gold (1977). Die Ehrenspange zum Vaterländischen Verdienstorden in Gold bekam er 1983 als Arbeiterveteran, was

im „ND“ vom 6. März 1983 veröffentlicht wurde. Zum 75. Geburtstag gratulierte die Partei im „ND“ vom 24. Dezember 1987: „Zum 75. Geburtstag am Sonnabend sendet das Zentralkomitee der SED die herzlichsten Glückwünsche an Genossen Heino Weiprecht in Berlin. In dem Grußschreiben heißt es: „Als klassenbewusster und unserer Sache treu ergebener Genosse setztest Du Dich stets mit Deiner ganzen Persönlichkeit für den gesellschaftlichen Fortschritt auf der Grundlage der Ideen des Marxismus-Leninismus ein. Du hast großen persönlichen Anteil am Aufbau und der Entwicklung des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens in der DDR. Besondere Anerkennung und hohe Wertschätzung erwarbst Du Dir in Deiner mehr als zwanzigjährigen Tätigkeit als Staatssekretär im Ministerium für Verkehrswesen. Dein vorbildliches und konstruktives Wirken hat zur Entwicklung und Festigung der sozialistischen ökonomischen Integration und der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Verkehrswesens zwischen den Ländern der sozialistischen Staatengemeinschaft beigetragen.“ Der Staatsrat und der Ministerrat der DDR gratulieren ebenfalls.“ Dazu gab es 1987 noch den Stern der Völkerfreundschaft in Silber. Er starb am 18. Dezember 1988, kurz vor seinem 76. Geburtstag, in Berlin.

Am 15. Juni 1973, Weiprecht ist noch im Amt, berichtet das „ND“ in einem Artikel unter dem Titel „Verdiente Eisenbahner der UdSSR ausgezeichnet“ Folgendes: „Sieben verdiente Persönlichkeiten des sowjetischen Eisenbahnwesens

wurden am Donnerstag in der Moskauer DDR-Botschaft mit der Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn geehrt. Anlässlich des Tages des Eisenbahners zeichnete DDR-Botschafter Horst Bittner im Auftrag des Ministerrates der DDR unter anderem den stellvertretenden Minister für Verkehrswesen der UdSSR, Wladimir Gawrilow, mit der Verdienstmedaille Stufe 3 und den Minister für Transportbau der UdSSR, Jewgeni Koshewnikow, mit der Verdienstmedaille Stufe 2 aus. In einer kurzen Ansprache würdigte er die Verdienste der Ausgezeichneten bei der Zusammenarbeit der DDR und der UdSSR im Eisenbahnwesen. Minister Gawrilow dankte im Namen der Ausgezeichneten und gab bekannt, dass dem Minister für Verkehrswesen der DDR, Otto Arndt, Staatssekretär Heino Weiprecht und weiteren Persönlichkeiten das Ehrenzeichen „Verdienter Eisenbahner der UdSSR“ verliehen worden ist.“

**Zwei Dinge fand ich daran interessant. Erstens wurde Weiprecht als „Verdienter Eisenbahner der UdSSR“ ausgezeichnet und andererseits gab es auch deutsche Ehrungen für sowjetische Eisenbahner. Hier in diesem Artikel des „ND“ ging es zwar „nur“ um die Verdienstmedaillen der Deutschen Reichsbahn verschiedener Stufungen. Aber es ist nicht auszuschließen, dass auch der Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner der DDR“ außerhalb des Tages des deutschen Eisenbahners an ausländische Funktionäre ohne weitere Veröffentlichung, vergeben wurde.**



↑ Staatssekretär Weiprecht im Gespräch mit Fahrdienstleiter Willi Bartsch im Bahnhof Oderin am 18. August 1967 (aus "FF" Nr. 34/1967).



↑ Heino Weiprecht, hier links im Bild, bei der Auszeichnung eines Lehrlings als Besten im Berufswettbewerb 1968.

### Genosse Heino Weiprecht

Der ehemalige langjährige Staatssekretär, Genosse Heino Weiprecht, ist nach schwerem Leiden am 18. Dezember 1988 im Alter von 75 Jahren verstorben.

Als Arbeitersohn in Markranstädt bei Leipzig geboren, war sein sehnlichster Wunsch, studieren zu können, durch den frühen Tod seiner Eltern unerfüllt geblieben. Er mußte nach Abschluß der Schule eine Hilfsarbeit beim Verkehrsbüro der Stadt Marktleeburg übernehmen. Nach der Zerschlagung des Faschismus wirkte er in seinem Heimatbezirk Leipzig maßgeblich daran mit, das Transportsystem zur Versorgung der Bevölkerung und zum Wiederingangbringen der Industrie aufzubauen. Erfahrene Kommunisten an seiner Seite lehrten ihn neues Denken, machten ihn vertraut mit marxistisch-leninistischer Ideologie. Er trat 1945 in ihre Reihen. Die Partei übertrug ihm 1950 Leitungsfunktionen auf dem Gebiet des Verkehrswesens im Land Sachsen. Im harten Kampf um die Entwicklung des Kraftverkehrs und des Speditionswesens aus vielen Privatbetrieben zu einem sozialistischen Verkehrszweig bestand er seine erste Bewährungsprobe als sozialistischer Leiter.

Genosse Heino Weiprecht wurde 1953 die Leitung des neugebildeten Staatssekretariats für Kraftverkehr und Straßenwesen übertragen. Im 1954 gebildeten Ministerium für Verkehrswesen übernahm er zunächst als Staatssekretär denselben Bereich. Nach 1967 war er als Staatssekretär zugleich Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn.

Nach seinem Ausscheiden aus der Funktion des Staatssekretärs, das 1981 aus gesundheitlichen Gründen erfolgte, war Genosse Heino Weiprecht bis zu seinem

Tode Präsident der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung und Entwicklung des internationalen Straßenverkehrs in der DDR.

Er war viele Jahre initiativreiches Mitglied der Zentralen Parteileitung des Ministeriums für Verkehrswesen, des Sekretariats der Kreisleitung der SED Zentrale Organe des Verkehrswesens, des Hoch- und Fachschulrates und weiterer gesellschaftlicher Organe.

Für seine hervorragenden Verdienste beim Aufbau und bei der Vervollkommnung des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens würdigen Genossen Heino Weiprecht die Ehrenspange zum Vaterländischen Verdienstorden in Gold und andere hohe staatliche und gesellschaftliche Auszeichnungen verliehen.

Die Werktätigen des Verkehrswesens der Deutschen Demokratischen Republik, an ihrer Spitze die Kommunisten, werden unserem Genossen Heino Weiprecht immer ein ehrendes Gedenken bewahren.



↑ Weiprecht (links im Bild) 1971 auf dem Bahnhof Riesa zur Inspektion der Winterfestmachung. Im Hintergrund steht Robert Menzel, der Leiter der Politischen Verwaltung.

↳ Nachruf für Weiprecht in der "Fahrt Frei".

### Dr. med. Rudolf Wüsthoff

Dr. Wüsthoff wirkt auf die Verbesserung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, besonders auf dem Gebiet der gesundheitsschädigenden Öl- und Kohlenoxydgase, ein. Die Reichsbahndirektion Schwerin hat es sich in enger Zusammenarbeit mit dem Oberbahnarzt Dr. Wüsthoff zur Aufgabe gemacht, alle Eisenbahner ständig gesundheitlich zu betreuen und unter ärztlicher Kontrolle zu halten. Diese gesundheitliche Kontrolle bezieht sich unter anderem auch auf eine turnusmäßige Durchleuchtung der Eisenbahner. Die Durchleuchtung wird mit einem fahrbaren Röntgenzug vorgenommen.



← Dr. med. Rudolf Wüsthoff ist Oberbahnarzt der Rbd Schwerin.