



Olaf Storeck

Ehre, wem Ehre gebührt – Band III

Die „Verdienten Eisenbahner der DDR“
von 1970-1979

Inhaltsverzeichnis

1	Der Tag des (deutschen) Eisenbahners S. 6 – S. 23	4	Anlagen
2	Gestaltung des Ehrenzeichens in erster und zweiter Form S. 24 – S. 61	→	Anlage 1: Ausführliche Auszeichnungs- begründung für Werner Kern S. 322 – S. 325
3	Die Geehrten der Jahre 1970 bis 1979 S. 62 – S. 65	→	Anlage 2: Struktur MFS 1989/ Abt. XIX (Eisenbahn/Verkehrswesen) S. 326 – S. 332
→	3.1 Das Jahr 1970 S. 66 – S. 87	→	Anlage 3: Grundlagen Bahnpolizei Westberlin S. 333 – S. 335
→	3.2 Das Jahr 1971 S. 88 – S. 121	→	Anlage 4: Daten und Orte der zentralen Festveranstaltung S. 336
→	3.3 Das Jahr 1972 S. 122 – S. 155	→	Anlage 5: Beschluss des Sekretariates des ZK der SED zur Veränderung des Edelmetallgehaltes von Orden und Medaillen zu staatlichen Auszeichnungen S. 337 – S. 347
→	3.4 Das Jahr 1973 S. 156 – S. 175	5	Verzeichnisse
→	3.5 Das Jahr 1974 S. 176 – S. 201	→	Personenverzeichnis S. 348 – S. 351
→	3.6 Das Jahr 1975 S. 202 – S. 225	→	Literaturverzeichnis S. 352 – 353
→	3.7 Das Jahr 1976 S. 226 – S. 247	→	Bildverzeichnis S. 354 – S. 355
→	3.8 Das Jahr 1977 S. 248 – S. 273	→	Abkürzungsverzeichnis S. 356
→	3.9 Das Jahr 1978 S. 274 – S. 295		
→	3.10 Das Jahr 1979 S. 296 – S. 315		
→	3.11 Sonstige bekannte Verleihungen 1970-1979 S. 316 – 321		

Zum Tag des deutschen Eisenbahners

Eisenbahner voran!
Vorwärts, Mann für Mann,
Es ist ganz gleichgültig, wo ihr auch steht,
wenn nur das Rad sich weiter dreht.
Eure Arbeit und euer Geist
dem rollenden Rade die Wege weist,
dass es beflügelt die Lande durchdringt,
wenn euer vereinter Wille es zwingt.

Eisenbahner kommt mit!
Vorwärts, Schritt um Schritt.
Seht ihr das silberne Schienenband
schimmernd sich winden durch blühendes Land?
Hört ihr der Eisenbahn ratternden Klang,
von Leben durchpulsten dröhnenden Sang?
Das ist friedliche Marschmusik.
Wollt ihr sie hören, so schreitet mit.

Eisenbahner voran,
denn auf euch kommt es an!
Was an Gütern und Werten entsteht,
durch euch dem Ziele entgegengeht.
Handel und Wandel liegt auf den Gleisen.
Ihr schallt Freude durch sicheres Reisen.
Euch gebührt Anerkennung und Dank.
Schallt weiter für Frieden und Vaterland.

Angela Mittwoch, Dresden
(aus „FF“ vom 9. Juni 1953)

- # Losungen Eisenbahnners" 1977
1. Es lebe der „Tag des Eisenbahnners“ 1977!
 2. Groß und Glückwunsch den Verdienten Eisenbahnern der DDR 1977!
 3. Dank und Anerkennung unseren Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern für ihre Leistungen zur weiteren Stärkung unseres sozialistischen Staates der Arbeiter und Bauern!
 4. Die Bruderschaft zwischen der DDR und UdSSR — Herzenssache aller Eisenbahnerinnen und Eisenbahner!
 5. 20. Jänner des 60. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution — neue Initiativen und hohe Leistungen bei der Realisierung unserer „Spartak-Richtlinien“!
 6. Unser Achteinwörter-Zusatzwort: Verwirklichung der Beschlüsse des IX. Parteitag der SED im Eisenbahnbereich!
 7. Die Anwendung sozialistischer Neuerungsmethoden — Mittel zu hoher Arbeitsproduktivität und Effektivität im Transport-, Bau- und Reparaturbereich!
 8. Sozialistische Intensivierung — Hauptweg zur Erhöhung der Transportleistungen!
 9. Unser Kampfziel: Best Qualität im Berufs- und Reiseverkehr, hohe Auslastung unserer Grundmittel und vorbildliche Materialökonomie!
 10. Die sozialistische Gesamtschulung — ein Faktor zur Verbesserung der Technologie und Erhöhung der Effektivität des Transportwesens!
 11. Unsere internationalen Klassenbrüder: Politische und qualitätsbezogene Transportleistungen in unsere sozialistischen Bruderrichter!
 12. Eisenbahner! Setzt ein Beispiel für die weitere Erhöhung der sozialistischen Disziplin, Ordnung und Sicherheit im Eisenbahntransport!
 13. Die Stärkung und der Schutz unserer Republik — Verpflichtung aller Angehörigen der Kampfgruppen der Arbeiterklasse!
 14. Junge Eisenbahner! Werft fort um vorbildliche Leistungen beim Lernen und in der vorbildlichen Ausbildung — stärkt und schließt die sozialistische Deutsche Demokratische Republik!
 15. Kultur und Sport bei der Eisenbahn — wichtige Bestandteile sozialistischer Lebensweise!
 16. Feste Solidarität mit dem vom Imperialismus unterdrückten Volkern — Klassengepflicht aller Eisenbahner!
 17. Eisenbahner! Biegt um die Anerkennung der Berufe und Dienststellen als Bereiche vorbildlicher Ordnung und Sicherheit!
 18. Unser Klassenauftrag: Hohe Pünktlichkeit und Attraktivität im Berufs- und Reiseverkehr! Jede Tonne versendenes Gut sicher und pünktlich transportieren!
 19. Rasche Anwendung neuer Technologien und Forschungsergebnisse — Instrument zur Planerfüllung im Transportwesen!
 20. Mit erfüllten Plänen zu unserem Elvstag — eine Verpflichtung für alle Eisenbahner!
 21. Hohe Qualität der Arbeit — wichtige Voraussetzung für die weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnwesens!
 22. Eisenbahner! Zu höherer Qualität im Güterverkehr durch die Anwendung des Staatlicher Qualitätskontrollverfahren!
 23. Hohe Materialökonomie — ein Erfordernis unserer tüchtigen Arbeit!

→ Losungen der Politischen Verwaltung bei der Deutschen Reichsbahn zum Tag des Eisenbahnners 1977.
Diese konnten für Plakate u. ä. in den Rbd-Bezirken verwendet werden (aus „FF“ Mai 1977).

↓ Menükarten des Ministerempfangs zum Tag des Eisenbahnners aus Halle 1972 und Frankfurt/Oder 1990.

S P E I S E N F O L G E	
Vitamin-Cocktail mit Zuckermand und Kirsche	*
Wildrückenfilet mit Ananas und Toast	*
Sojanka	*
Erdbeerhalbfertiges	*
Filetbraten in Marktunke, junge Erbsen, Kartoffelbällchen, Champignons	*

Bezirken der Reichsbahndirektionen anreisen. Die Vizepräsidenten Ökonomie erhielten eine entsprechende Information. Zu den Gepflogenheiten gehörte, dass die für die Auszeichnung mit dem Ehrentitel vorgesehenen Teilnehmer mit ihren Ehegatten am Vortag anreisen - in der Hauptstadt der DDR ein außerordentliches Problem, das sich im Jahr 1977 verschärfte, da ein Gewerkschafts-Sonderzug aus der UdSSR zusätzlich Hauptstadtbewohner anreisen lässt. So musste der Festakt auf den 9. Juni 1977, einen Donnerstag, verlegt werden. Die Teilnehmerzahlen der zentralen Veranstaltungen schwanken in den einzelnen Jahren zwischen 1.200 (1979) und 6.000 (1952) Delegierten. Es war auch üblich, dass der direkte Vorgesetzte des Ausgezeichneten mit zur Veranstaltung eingeladen wurde, ebenso wie ehemalige „Verdiente Eisenbahner“ der Vorjahre und auch andere sich um die Bahn verdient gemachte Eisenbahner. Die Geehrten haben in Uniform zu erscheinen und alle bereits verliehenen Auszeichnungen an dieser zu tragen. Im Beispiel des Organisations-schreibens von 1972 steht im Punkt 4: „Uniformträger legen während der Festveranstaltung ihre Uniform an. Wir bitten Sie deshalb, die vorschriftsmäßige Winteruniform (ohne Mantel) bei sich zu führen (weißes Hemd bzw. weiße Bluse, schwarze Schuhe, Orden und Ehrenzeichen sind zu tragen).“ Der Punkt 5 des o.g. Informations-schreibens erläutert die Sitzordnung: „Die Auszuzeichnenden nehmen während des ersten Teils der Festveranstaltung im Präsidium auf der Bühne, die Ehepartner im Zuschauerraum Platz.

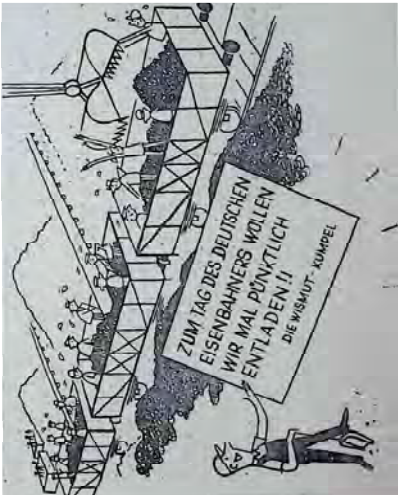
STADTHALLE COTTBUS	
Stadthalle Cottbus	Kontrolle
Eingang B	Eingang B
Rechts	Rechts
B 12 651	12-651

Festveranstaltung	
des NTV anlässlich des Tages des Eisenbahnners 1982	
Erfurt, Thüringenhalle	
Block B	Reihe I
Platz NF	0101

Ebenfalls für den „Tag des Eisenbahnners“ werden Abzeichen bzw. Plaketten zentral und auch regional angefertigt. Plaketten zu diesen Tag gab es in verschiedenen Ausführungen, die ersten noch in geprägter Pappe, die später durch Abzeichen aus Glas (1951 und 1952) und Metallvarianten (ab 1953) sowie später auch einige in Plastik abgelöst wurden. Manche Abzeichen führten den Zusatz „Delegierter“ und wiesen darauf hin, dass besagter Eisenbahner zur zentralen Festveranstaltung als Gast eingeladen wurde. Interessant ist, dass bereits 1949 Plaketten zum „Tag der Eisenbahn“ aus Pappe bekannt sind.

1977 lud das Ministerium die Delegierten nach Berlin ein. Das Jahr 1977 soll hier als Beispiel für die üblichen Abläufe in den anderen Jahren stehen. Ein Stellvertreter des Generaldirektors wurde zum Leiter des Organisationsstabes bestimmt, an dessen Seite ein Sekretär arbeitete. 1977 übernahmen Dieter Weiß, Stellvertretender Generaldirektor A (selbst „VE“ 1969), als Leiter und Dr. Erhard Thiele, Abteilungsleiter Recht (selbst „VE“ 1974), als Sekretär die Vorbereitungen für das zentrale Fest, und um das stand es nicht gut. Als Ort des Festaktes hatte man an den Palast der Republik gedacht. Der „Große Saal“ war bereits vergeben. Als bescheidene Ersatzort fand der Organisationsstab die Staatsoper Berlin Unter den Linden. Das Opernhaus musste eine Veranstaltung ausfallen lassen und forderte vom Ministerium für Verkehrswesen 5.000 Mark als Ausgleich. Zudem durften statt 2.400 nur 1.300 Delegierte aus den

↓ Karikatur aus „FF“ Juni 1966.
→ > Eintrittskarten der zentralen Veranstaltungen in Cottbus (1976) und Erfurt 1982).



M e n ü	
2 Rautschneitzchen, gefüllt mit Wurstschinken, angerichtet am Nebentischhelfer	Ranovka Taburet
Tomatensuppe mit Grün gewürzt	Soproni o. Holmeberg
Glazierter Kaffee mit Conioplante und Kartoffelbeisaktionen	Ananaszubereite
	Goldkone
	Mokka

F e s t e s t e n	
anlässlich des	
"Tages der Verdienten des Verkehrs"	
gegeben vom Minister für Verkehrs-wesen am 16. 6. 1990	

2. Gestaltung des Ehrenzeichens in erster und zweiter Form

Erste Form

Mit der Verleihung des Ehrentitels „Verdienter Eisenbahner“ ist neben einer Urkunde und einer Prämie auch ein Ehrenzeichen in Form einer tragbaren Medaille verbunden. In den Jahren 1951 bis 1956 wurde dieses Ehrenzeichen in seiner ersten Form ausgegeben. Im Jahr 1956 wurde die Medaille zum Ehrentitel neu gestaltet, so dass ab 1957 eine zweite Form der Auszeichnung verliehen wurde. Das Ehrenzeichen wurde in einem roten Etui überreicht. Das Etui hat einen Stülpedeckel mit Druckverschluss und ist von den Maßen 65 mal 84 mal 22 Millimeter groß. Es gibt zwei Varianten, die ersten (1951) ohne geprägten Goldrand auf dem Deckel und die zweite Variante mit geprägtem Goldrand (siehe Bilder).

Die Medaille in ihrer ersten Form war ein farbiger Anhänger aus Buntmetall, goldfarben und auf der Vorderseite fünfzigfarbig emailliert in der Größe von 35 x 30 Millimetern (ohne Öse), in dessen oberer Mitte eine Dampflokomotive mit Waggons und dampfendem Schlot zu sehen ist. Unter diesem Symbol sind der Hammer und der Zirkel sowie zwei goldene Ähren zu sehen, die zusammen für die DDR (Arbeiterklasse, Intelligenz und Bauern) stehen sollen. Das Symbolbild ist begrenzt durch einen nach oben offenen Lorbeerkranz. Unter dem Lorbeerkranz befindet sich ein rotes Schriftband mit der Inschrift „VERDIENTER EISENBAHNER“. Der obere Rand wird von einer wehenden Deutschlandflagge (Schwarz-Rot-Gelb) begrenzt. Diese Farben gibt es in zwei produkt-eigenen Ausführungen: zwischen den Stegen eher glatt ausgefüllt (z. B. 1951) bzw. nicht glatt, sondern konkav ausgeführt und damit zwischen den Stegen nicht voll ausgefüllt (1956).



↑ Fotos des geschlossenen Etuis in der Draufsicht (mit und ohne geprägten Goldrand).

- ↓ Farbausführung Fahnenfeld der Medaille (Schnitt)
 1) Emaille glatt und auf Ebene der Metallstege (z. B. 1951)
 2) Emaille nicht glatt, sondern konkav (nur 1956).



Die Emaillefarbe der Darstellung des Himmels über dem Dampf der Lokomotive variiert in den einzelnen Jahrgängen der Medaille zwischen zwei Blautönen: hellblau opak und dunkelblau transparent (siehe Zusammenfassung am Ende des Kapitels). Die Oberfläche der Rückseite der Medaille ist nicht einheitlich über den Verleihungszeitraum glatt ausgeführt, sondern unterscheidet sich von Jahr zu Jahr, aber auch innerhalb eines Jahres. Es gibt unterschiedliche Ausführungen. Man erkennt Rückseiten mit teilweise und auch stark ausgeprägtem Gegenstempel-Abdruck sowie auch glatte Rückseiten. Die Öse ist an die Medaille angelötet.

Gehalten wurde das Ehrenzeichen der ersten Form von einer 20 x 18 Millimeter großen Spange, die ebenfalls zu gleichen Teilen längs in den Farben Deutschlands, Schwarz-Rot-Gelb, in Stoff ausgeführt wurde. Die Spangenaufgabe ist sehr spezifisch und nicht bei anderen DDR-Auszeichnungen verwendet worden, auch wenn sich einige optisch ähnelten. Merkmal des Baumwollstoffes ist ein weiß durchschimmernder Grundfaden, der speziell im schwarzen Feld erkennbar wird. Darauf war ein vier Millimeter breiter Metallstreifen aufgelegt, der das Jahr der Verleihung zeigte. Im Allgemeinen war die Jahresauflage mittig angebracht, außer in den Jahren 1955 und 1956, wo er sich eher in der unteren Hälfte der Spange befand. Die Rückseiten der Spangen sind bis 1952 an den Rändern gefächert und ab 1953 glatt. Zu dieser Medaille gab es keine extra Interimsspange. Die Tragespange war hier gleichzeitig Interimsspange.



↑ Medaille der ersten Form aus dem Jahr 1951.

↓ Verschiedene produktionsbedingte Ausführungen der Rückseiten der Medaillen der ersten Form. Diese können auch im gleichen Jahrgang variieren.



Zweite Form

In den ersten Jahren des DDR-Auszeichnungswesens herrschte ein wenig Wildwuchs. Jede neu gestiftete Auszeichnung sah anders aus und hatte auch ein eigenes Tragesystem. Im April 1954 wurde dem Ganzen mit dem „Gesetz über die Würdigung hervorragender Leistungen durch Verleihung staatlicher Auszeichnungen“ erstmalig ein übergeordneter Rahmen gegeben. Im Zuge der Eisenbahner-Verordnung, die Mitte der 50er Jahre überarbeitet und im Gesetzblatt der DDR am 14. November 1956 (siehe auch Band I der Buchreihe, Anlage 3) veröffentlicht wurde, hat man sich auch mit der Medaille zum „Verdienten Eisenbahner“ beschäftigt. Es war eine in der Herstellung sehr aufwendige Medaille, die vom Aussehen nun nicht mehr so richtig ins Auszeichnungssystem passte. Zum einen wurde in der neuen Eisenbahnerverordnung von 1956 die „Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn“ und die Medaille „Für treue Dienste“ gestiftet. Man hat auch versucht, die bestehende Auszeichnung des „Verdienten Eisenbahners“ mit den beiden neuen Auszeichnungen zu synchronisieren. Zum anderen hatte fast die Hälfte der DDR-Auszeichnungen ein schwarz-rot-gelbes Band unterschiedlichster Qualität und Herstellung. Da war eine Unterscheidung beim Tragen der Interimsspangen schon recht schwierig. So konnte man im Zuge der Neuordnung auch die Bandfarbe anpassen. Gleichzeitig existierte ab 26. September 1955 ein einheitliches Wappen für die DDR, nämlich der Hammer mit Zirkel im Ahrenkranz in seiner endgültigen Form, das auch Verwendung für die Auszeichnungen finden sollte, denn der Titel lautete vollständig „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik“. Dirk Hubrich weist auch auf Änderungen von anderen Auszeichnungen hin. So zum Beispiel beim „Held der Arbeit“. Von 1950 bis 1953 war es eine Medaille aus Silber, die dann 1954 in einen Stern umgewandelt wurde. Auch die Rettungsmedaille wurde von einer ovalen Medaille (48 mal 39 Millimeter) im Jahr 1968 auf eine runde Medaille (30 Millimeter Durchmesser) geändert.

Im Statut des Ehrentitels „Verdienter Eisenbahner“ von 1956 ist das Aussehen der neuen Medaille im § 8, Absatz (1) geregelt. Dort heißt es: „Die Medaille ... ist vergoldet und hat einen Durchmesser von 30 Millimeter. Die Medaille zeigt in der oberen Hälfte ein erhaben geprägtes Flügelrad, das Emblem der Deutschen Reichsbahn. Unter dem Flügelrad sind die Worte „Verdienter Eisenbahner“ erhaben angeordnet, die von Lorbeerzweigen seitlich und nach unten abgeschlossen flankiert werden. Die Rückseite der Medaille trägt das Emblem der Deutschen Demokratischen Republik.“ Im Absatz (2) wird ergänzt: „Die Medaille ... wird an einer blauen, schwarzrotgoldgestreiften Spange getragen, auf der sich ein aufgeprägtes Flügelrad befindet.“ Das Statut von 1956 war in der Beschreibung etwas fehlerhaft. Es fehlte die Jahreszahlangabe auf der Vorderseite der Medaille und die Tragespange hatte kein aufgelegtes Flügelrad. Im Gesetzblatt von 1959 (später im Text) wird dies berichtigt. Der § 8 Absatz (3) beschreibt die Größe der Interimsspange mit 14 mal 26 Millimetern. Die ersten Spangen sind flach, später dann gewölbt und mit Metallkanten ausgeführt. Die Medailenöse ist im Normalfall flach gelötet. In den Jahren 1951 bis 1956 sowie 1958 und 1959 erfolgt die Befestigung an der Tragespange mit Hilfe zweier Zwischennetze, um Tragespange und Medaille zu verbinden. Es gab eine Ausnahme im Jahr 1957. Dort ist die Öse senkrecht an die Medaille gelötet und wird mit nur einem Zwischennetz an der Tragespange angebracht. Ab 1960 erfolgt die Verbindung der Medaille durch direktes Einhängen in den Haken der Tragespange, so dass kein Zwischennetz mehr verwendet wurde. Für die Anbringung des Hakens an der Tragespange gab es im Laufe der Zeit zwei verschiedene Konstruktionen.



→ Franz Lingner vom Raw Dessau (siehe auch Band I) trägt sein Ehrenzeichen von 1952 in der zweiten Form an seiner Uniform.



← Rückseite einer Medaille von 1956 mit dem DDR-Wappen und der ersten Variante des Hakens an der Tragespange.



← Rückseite einer Medaille von 1972 mit dem DDR-Wappen und der zweiten Variante des Hakens an der Tragespange.

→ Direktvergleich der kleinen Medaille, 30 mm Durchmesser, (rechts) vs. der größeren Medaille, 32 mm Durchmesser (links).



Die Dicke der Medaillen variiert. Während diese ab 1957 ca. 2,2 mm stark sind und 12,1 Gramm wiegen, werden diese ab spätestens 1969 für kurze Zeit in 3,1 mm Dicke und 14,2 Gramm ausgeführt. Die Medaillen der letzten Ausführungen in den 70er und 80er Jahren wurden mit einem Durchmesser von 32 mm (ohne dass es eine gesetzliche Änderung im Sinne des Durchmessers gegeben hätte) und mit einer Dicke von ca. 2,5 mm und einem Gewicht von ca. 14,2 Gramm produziert.

Ab Mitte der 80er Jahre sind die Medaillen vermessen und nicht mehr vergoldet. Dafür gibt es eine Grundlage: Am 28. Mai 1982 erging ein Beschluss des Sekretariates des ZK der SED zur Veränderung des Edelmetallgehaltes von Orden und Medaillen zu staatlichen Auszeichnungen, der gleichzeitig als Beschluss des Ministerrates galt. Die Quelle aus dem Bundesarchiv ist das Dokument BArch DC 20-1/3/840, welches als Anlage 5 in diesem Buch ersichtlich ist. Zur Begründung des Beschlusses heißt es: „Die Erfüllung der volkswirtschaftlichen Aufgaben erfordert den sparsamsten Umgang mit Edelmetallen auf allen Gebieten. In diesem Zusammenhang ist es auch notwendig, den Einsatz von Edelmetallen für Orden und Medaillen zu staatlichen Auszeichnungen zu senken. ... Die im Beschluss vorgeschlagene Ersetzung der Goldauflege durch Gelbbrennen und der Silberauflege durch Vernickeln für insgesamt 69 Orden und Medaillen würde die Änderung von 65 Orden und Medaillen in dieser Hinsicht erfordern.“ Der Beschluss emp-

- Veränderung der Legierung: Hier sind speziell der Karl-Marx-Orden und die Medaille „Goldener Stern“ zum Ehrentitel „Held der DDR“ betroffen, die von massivem Gold von 900/1000 auf 333/1000 gesenkt werden.
- Orden und Medaillen, die nicht verändert werden
- Orden und Medaillen, bei denen die Goldauflege durch Gelbbrennen ersetzt wird
- Orden und Medaillen, bei denen die Silberauflege durch Vernickeln ersetzt wird.



← Heinz Malchow (2. v. r.) mit seiner Ehefrau auf dem Weg von der zentralen Festveranstaltung 1971. Das Ehrenzeichen des „Verdienten Eisenbahners“ ist an seiner linken Brustseite zu sehen. Ganz links erkennt man Reichsbahn-Hauptdirektor Martin Lehmann („VE“ 1952) als Generalabteilungsleiter der Bahnaufsicht. 1952 und 1953 war er stellvertretender Generaldirektor der DR (siehe auch Band I).

↓ Heinz Malchow (aus „FF“ Nr. 20/1971).



↓ Nachruf für Heinz Malchow (aus „FF“ Nr. 18/1984).

Nachruf

Pflicht- und für uns alle unendlich, verstarb nach 33jähriger Dienstreise am 12. Juli 1984 unser Genosse und Kollege

Reichsbahn-Oberinspektor

Heinz Malchow

Werkmeister

Verdienter Eisenbahner der DDR, Träger der Verdienstmedaille der DR, Stufe II, Träger der Treue- und Kampfmédaille der DDR, Gruppen der Arbeiterklasse in Gold und anderer staatlicher und gesellschaftlicher Auszeichnungen

Wir verlieren mit ihm einen unermüdlichen Kämpfer, der sein ganzes Leben, sein Können und seine Kraft in den Dienst der Deutschen Reichsbahn gestellt hat. Sein Vermächtnis werden wir fortsetzen und sein Andenken stets in Ehren bewahren.

Deutsche Reichsbahn
Bahnbetriebswerk Gustrow
BPO Leiter der Dienststelle BGL

Herta Mönch

Im Jahr 1978 waren 193 Reisezugwagen im Bw Cottbus beheimatet, inklusive der mit drei zusätzlichen Doppelsstockeinheiten aufgenommenen Berufsverkehr von der Bezirksstadt zum Kraftwerk Jänschwalde. Mit dem Wachsen der Industrie vergrößerten sich auch die Aufgaben der Bahn. So musste zum Beispiel in Cottbus eine zusätzliche Behandlungsgruppe für die Doppelsstockeinheiten gebaut werden, um die Transportaufgaben in der entsprechenden Qualität zu gewährleisten. Ein elektrisches Prüffeld wurde ebenfalls zum Jahreswechsel Anfang 1978 dem Betrieb übergeben und es sollte auch ein Fensterwaschgerät zum Einsatz kommen. Allein in Cottbus gingen 1978 täglich 150 bis 170 Wagen durch die Wäsche, die noch überwiegend per Hand und Besen geschehen muss. „Wir geben uns alle Mühe“, erklärte Gruppenleiterin Wagenbetrieb Herta Mönch in der „FF“ Nr. 1/1978, „bei nur 22 Kollegen muss man um jede Stunde Arbeitszeit ringen. Doch es freut uns, wenn dann die Personale anerkennend von der Wagenreinigung Cottbus sprechen.“

Herta Mönch (Jahrgang 1915) galt als vorbildliche, pflichtbewusste und jederzeit einsatzbereite Kollegin, die 1971 als „Verdienter Eisenbahner“ ausgezeichnet wurde. Sie starb am 17. Juni 1987 im Alter von 72 Jahren. Das Bw Cottbus veröffentlichte einen Nachruf in der „FF“ Nr. 15/1987.



← Reichsbahn-Obersekretär Herta Mönch ist Gruppenleiterin im Bahnbetriebswerk Cottbus.

↓ Nachruf für Herta Mönch (aus „FF“ Nr. 15/1987).

Nachruf

Tiefbewegt erhielten wir die Nachricht, daß am 17. Juni 1987 unsere langjährige Mitarbeiterin

Herta Mönch

Verdienter Eisenbahner und Träger weiterer staatlicher und gesellschaftlicher Auszeichnungen,

Im Alter von 72 Jahren verstorben ist.

Wir trauern um eine vorbildliche, pflichtbewusste und jederzeit einsatzbereite Genossin und Kollegin. Wir werden ihr ein ehrendes Andenken bewahren.

Deutsche Reichsbahn
Bahnbetriebswerk Cottbus
BPO Leiter BGL

← „Alle Züge sollen im Qualitätskontrollverfahren bestehen können“ sagte Herta Mönch, Gruppenleiterin Wagenbetrieb, „denn auch wir Cottbuser haben uns dem Rostocker Qualitätskontrollverfahren angeschlossen.“ Durch ausgezeichnete Arbeitseinstellung aller 22 Beschäftigten in der Wagenreinigung wurden die Aufgaben 100-prozentig erfüllt. Bereits am 19. Dezember 1977 begann mit der Spätschicht die Arbeit für den Plan 1978 (aus „FF“ Nr. 1/1978).



Ehrentafel 1972

Eb Maria Abel Wagenlenigerin, Bww Saalfeld	RS Ernst Bloom Ranglenkmeister, Bf Seitenberg	Olf Gottfried Müller Brigadeführer, Bw Karl-Marx-Stadt Hbf	RUAss Hermann Niehoff Kesselschmied, Raw Stendal
Zf Albert Bloßfeld Zugführer, Bf Halle Hbf	RHR Walter Böse Vors. der Bezirksgewerkschaftsleitung, Rbd Erfurt	RS Gertrud Noack Schichtleiterin, Sfm Güstrow	RS Eva Raschke Dienstreglerin, Bf Halle Hbf
RAss Heinz Boxhorn Gleisbaubrigadier, Bm Saalfeld	RD Franz Bremer Leiter der Politischen Abteilung, Rbd Greifswald	RR Wilhelm Rusbült Bearbeiter Fahrdienst, Odl Rbd Schwerin	RR Gerhard Schlensog Vorsteher, Film West
ROS Hans Brückner Kollektivleiter BV-Dienststelle, Bf Dresden-Friedrichstadt	Eb Anna Franz Rangierleiterin f. nicht schienengeb. Rangiermittel, Raw Zwickau	StvGD Dr. Heinz Schmidt Stellv. d. Ministers, 1. Stellv. GD der DR, MfV Berlin	Eb Wally Schneider Sicherheitsposten, Gb Naumburg, Bauzug 402
Lhz Franz Fredyk Lokomotivheizer, Bw Wittenberge	Karl Gaile Eisenbahnveteran, SED Berlin	RS Walter Skowron Brigadier, Bm Magdeburg	RHS Konrad Trester Rottenmeister, Bm Passewalk
RD Dr. Walter Hammer Sektionsleiter, ZfV	ROS Heinz Hartmann Schweißerbrigadier, Bww Halle	ROR Georg Zepper Direktionsdispatcher Odl, Rbd Berlin	RHS Heinz Ziemann Oberwagenmeister, Wm Aschersleben
RS Helga Hause Leiterin des Wagendienstes, Bf Lübbenau	Olf Siegfried Heinrich Brigadeführer, Bw Bautzen		
Eb Edith Henning Brigadierin, Bww Prenzlau	RS Kurt Kalweit Brigadier, Ibb Berlin, Obl Waren (Müritz)		
ROS Lotte Löskow Bereichsleiterin BV-Dienststelle, Bf Dresden Hbf	RAss Wally Lück Lokputzerin, Bw Berlin-Ostbahnhof		

Konrad Trester



← Reichsbahn-Hauptsekretär Konrad Trester ist Rottenmeister in der Bahnmeisterei Pasewalk.

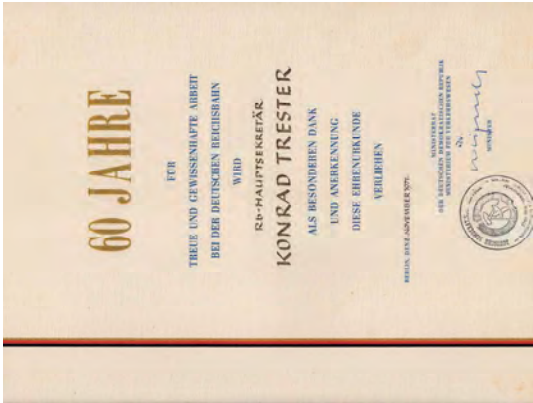
Im „ND“ vom 18. September 1971 erschien ein Leserbrief über ältere Bürger, die noch heute ihre reichen Erfahrungen und ihr ganzes Können im Arbeitsprozess zur Verfügung stellen. Dort hieß es: „Bei uns in der Bahnmeisterei Pasewalk arbeitet Konrad Trester, 76 Jahre ist er alt und seit 60 Jahren bei der Reichsbahn tätig. Er hat sich, wie man so sagt, mit Leib und Seele der Eisenbahn verschrieben. Genauer gesagt, den Gleisen, Schienen und

Weichen, also dem Oberbau und seiner Instandhaltung. Und unser Konrad wird nicht müde, es jedem immer wieder klarzumachen: Wenn der Oberbau nicht in Ordnung ist, kann keine Eisenbahn sicher fahren! ... Und erst kürzlich sagte er zu mir, dass er ohne Fernsehen schon auskommen könne, aber niemals ohne seine Arbeit. Ja, so ist er eben, dieser Veteran der Arbeit, der erfahrene Rottenmeister, dem keine Mängel an den Gleisen, Schienen und Weichen auf unserem Bahnhof entgehen ... Auch bei Sonderschichten, wenn sie notwendig sind, schließt sich Konrad Trester nicht aus. So war er mit dabei, als wir Ende Mai dem Bauzug 104 vom Gleisbau Berlin sozialistische Hilfe leisteten, damit durch raschen Umbau eines Gleises auf dem Pasewalker Bahnhof der Fahrplanwechsel nicht gefährdet wird. Und so war es auch neulich an einem Sonntabend, als wir zur Gewährleistung der Sicherheit der Zugreisenden eine Weiche wechseln mussten. Als unsere jungen Kollegen Konrad anboten, er brauche doch nicht zu kommen, sondern solle sich lieber ausruhen, erhielten sie als Antwort: Zum Ausschlafen habe ich noch Zeit genug, und zwar wenn ich nicht mehr lebe, aber das ist noch lange hin. ...“

Aus dem in Auszügen zitierten Leserbrief kann man das Engagement von Trester gut nachvollziehen. Er war Träger der Dienstmedaille der Deutschen



↑ Urkunde für den damaligen Reichsbahn-Obersekretär Konrad Trester zur Verleihung der Verdienstmedaille der Deutsche Reichsbahn, Stufe I, im Jahr 1969.



↑ Im November 1971 erhielt Konrad Trester die Urkunde für sein 60-jähriges Dienstjubiläum.



↑ Urkunde zur Verleihung des Ehrentitels „Verdienter Eisenbahner“ an Konrad Trester im Jahr 1972, unterschrieben von Otto Arndt.



Reichsbahn, Stufe I (1969), der Medaille für ausgezeichnete Leistungen und mehrmaliger Aktivist (u. a. 1970). Konrad Trester wurde 1972 als „Verdienter Eisenbahner“ ausgezeichnet (Auszeichnungsfotos siehe auch Kapitel Anna Franz). Übrigens sind 1972 mit Wally Lück, Wilhelm Rusbült und Konrad Trester überdurchschnittlich viele Eisenbahnerinnen und Eisenbahner geehrt worden, die noch über die Erreichung des Rentenalters hinaus für die Deutsche Reichsbahn tätig waren.

↑ Der frisch gebackene „Verdiente Eisenbahner“ Konrad Trester im Kreis seiner Kollegen. Aufgrund der Rangabzeichen vermutete ich den Verwaltungsleiter Anlagen der Rbd Greifswald (RHR, rechts) und den Bm-Vorsteher (RR, zweiter von rechts) mit auf dem Foto. Nechlin liegt an der Bahnstrecke Angermünde–Stralsund. Der Ort liegt 9 Kilometer südwestlich von Pasewalk.



↓ Konrad Trester (Mitte), hier noch als Reichsbahn-Obersekretär, im Gespräch mit der „fahrenden Zunft“.