

Waschkowiak, Bernhard

LOKFÜHRER DER DEUTSCHEN REICHSBAHN

Familie: Seit dem 18. Oktober 1958 mit meiner Frau Gisela glücklich verheiratet. Wir haben eine Tochter und einen Enkel.

Auszeichnungen: Neunmal als Aktivist; 1985 wurde mir die Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn Stufe 1 verliehen; 1972 wurde ich mit der Goldenen Ehrennadel der DSF geehrt, überreicht bei einem Bankett im Hotel „Stadt Frankfurt/Oder“. 18 mal erhielt ich das Sportabzeichen in Gold oder Silber und die Ehrennadel für 10, 20, 30, 40 Jahre Tätigkeit bei der Reichsbahn.

Hauptlokführer; Sekretär, Obersekretär,
Hauptsekretär, Inspektor, Reichsbahn Oberinspektor
a. D.



2011 Bernhard Waschkowiak

Mein Leben als Reichsbahner

Vorbemerkung

Mein Name ist Bernhard **Waschkowiak**, geboren am 21. November 1932 in Frankfurt/Oder, Dammvorstadt, heute polnisch Slubice. Mein Vater war auch Eisenbahner, geboren 1908. Er arbeitete im BWW Frankfurt/Oder in der Betriebswagenwerkstatt als Brigadier und Vorarbeiter. Auch für mich war es ein Jugendtraum, einmal Lokführer zu werden.

Die Volksschule habe ich mit der achten Klasse beendet. Bei der Deutschen Reichsbahn bewarb ich mich im Bahnbetriebswerk Frankfurt/Oder als Loks Schlosserlehrling. Die Lehre begann am 1.4.1948. Zur Vorprüfung habe ich Gegenstände aus Draht biegen müssen; und im Raum Gegenstände anschauen und dann berichten müssen, wie viel erkannt wurde. Ich war organisiert im Deutschen Turn und Sportbund (DTSB), in der Freien Deutschen Jugend (FDJ), Deutsch Sowjetischen Freundschaft (DSF) und seit 1948 im Freien Deutschen Gewerkschaftsbund (FDGB). Mitglied der Sozialistischen Einheitspartei (SED) war ich nicht!

Lehre als Lokschlosser



April 1952 als Lokheizer

Das Lernaktiv bestand aus 12 Lehrlingen, meine Nummer war 7 S. Einmal in der Woche besuchte ich die Berufsschule in den Fächern: Fachunterricht, Gegenwartskunde und Mathematik. Mein Gesellenstück war ein Feilkolben, der in einer vorgeschriebenen Zeit zu fertigen war. Nach 2 ½ Jahren habe ich am 1. Oktober 1950 die Lehre erfolgreich mit der Gesellenprüfung beendet. Ich wurde sofort als Lokschlosser im Bahnbetriebswerk Pbf in den Vier-Brigade-Plan eingegliedert. Im November 1951 erfolgte die Einführung als Lokführeranwärter vom TB Gruppenleiter Kurt Michel.

Hier ist mir noch in Erinnerung geblieben, dass einmal 4 Treibstangenlagerschalen (Buntmetall) gestohlen wurden. Es gab viel Ärger und alle wurden von der „Trapo“ [Transportpolizei] verhört. Sie wurden dann auf einer Lok im Schuppen unter den Kohlen gefunden. Das Personal wurde verhaftet.

Meine Arbeitswelt als Lokführer

Am 30. August 1954 habe ich die Lokführerprüfung mit Erfolg in Berlin-Wilhelmsruh (Westberlin) abgelegt. Die Schule dauerte sechs Wochen. Nicht wie heute „Schnellbesohlung“ 10 Tage. Mit 21 Jahren war ich der jüngste Lokführer im Bahnbetriebswerk. Meine Lok war die 382647, die „Sport-Lok“. Drei Personale, je Lokführer und Heizer, hatten die Lok in persönlicher Pflege. Das 1. Personal musste die Langkessel putzen, das 2. Personal die Kuppelstangen, das 3. Personal den Tender. Es gab noch die „DSF-Lok“, die „Partei-Lok“ und die „Jugend-Lok“.

Eine halbe Stunde vor Dienstbeginn, musste die Lok übernommen werden. Das heißt, mit dem Hammer die wichtigsten Teile abklopfen, Lok abölen, die Vorräte an Wasser und Kohle prüfen. Wir mussten immer eine Tonne Magerkohle, auch Blumenerde oder Kosackenkohle genannt, zusetzen. Das führte häufig dazu, das Feuer im Kessel „tot zu machen“. Der Heizer hat dann immer den Dreck während der Fahrt auf die Strecke geschippt. Machten alle so, war aber verboten. Als Lokführer musste ich ständig die Strecke beobachten. Besonders galt das für die Signale *Fahrt Frei - Halt*



Für die Versorgung der Mitarbeiter wurde reichlich gesorgt. Auf den BW gab es immer eine warme Küche: Suppen, Schnitzel, Bouletten, Bratwurst, heiße Getränke und alles spottbillig.

1961 erfolgte die Qualifizierung im RAW Dessau auf die Triebwagen Mylius und Maybach, sowie dieselektrische Triebfahrzeuge mit BBC- und RZM-Steuerung. 1967 habe ich in der Lokfahrschule Drebkau (vier Wochen) die Prüfung für die Baureihen 101, 102, 106, 110, 112 und 118 abgelegt. Danach folgte 1971 in Berlin-Pankow die Baureihen 120 (auch „*Taigatrommel*“ genannt, wegen der Lautstärke), 130 und 132. 1974 der LVT-Baureihen 171 und 172 (Leichtverbrennungstriebwagen). Im Jahr 1983 legte ich in der Lokfahrschule Weißenfels die Prüfung für die Baureihen 143, 243, 211, 242 und 250 (die E-Loks) ab. Alle Qualifizierungen waren für mich kostenlos.



1973 25jähriges Dienstjubiläum

In der Brigade war ich Kulturobmann, Sportorganisator und Verbindungsmann zur Patenklasse, der 7 a der Erweiterten Oberschule. Bei der DSF war ich Kassierer und sorgte für die Berichte im Brigadebuch. Wiederholt wurde ich vom FDGB als bester Kulturobmann im Dienstort Fko (Frankfurt/Oder) ausgezeichnet. Wir haben jedes Jahr schöne Brigadeabende organisiert. Die Brigadekasse hatte ich auch verwaltet. Unsere Brigade erhielt Quartalsprämie, Wettbewerbsprämie, Ölprämie und Dieseleinsparungsprämie, die in die Kasse kamen. Mit dem Trabant wurden Autofahrten organisiert. Zum Beispiel nach Dresden, Buckow, Berlin (Friedrichstadtpalast), Schlachtfeste auf dem Lande, Reitwein und 30 weitere Fahrten in Verbindung mit Sportfesten, wo es für die Besten Siegerpreise gab. Jeden Monat ging ein Brigademitglied mit Ehefrau im Rahmen

des Theateranrechts in das Kleisttheater; Bezahlung „Brigadekasse“. Es wurden Brigadeveranstaltungen zum Tag des Eisenbahners, immer am zweiten Sonntag im Juni, organisiert und Turniere für Fußball mit sowjetischen Soldaten am 8. Mai, dem Tag der Befreiung. Die Dienststellenleitung unterstützte alles finanziell. Bei diesen Veranstaltungen waren stets Vertreter der Gewerkschaft, der Dienststellenleitung und der Partei vertreten. Am Tag des Kindes, dem 1. Juni, haben wir Spiele für die Kinder auf dem Lokplatz organisiert, mit Kaffee, Kuchen und Getränken.

1980 wurde ich von der FDGB-Gewerkschaftsleitung für eine Reise zu den Olympischen Spielen nach Moskau delegiert. 10 Tage Kaukasus, 10 Tage Moskau Olympische Spiele. Weiterhin 1988 eine Reise nach Rumänien Predal, 16 Tage mit meiner Frau schöne Erlebnisse; als Auszeichnung für gute Arbeit! Als Eisenbahner habe ich 40 Jahre „ohne“ Störungen gearbeitet. Meine Devise war immer Pünktlichkeit, Gewissenhaftigkeit und Kameradschaftlichkeit. Ich betrachte meinen Betrieb als Volkseigen, denn die sowjetische Siegermacht hatte die Deutsche Reichsbahn 1946 den deutschen Reichsbahnern übereignet. Mich motivierten diese Beziehungen zu hohen



1982 Heimkehr vom Dienst

Arbeitsleistungen und auch zum Spaß an der Arbeit. Als 1972 das „Interhotel Neptun“ eingeweiht wurde, erhielt ich mit meiner Frau eine Reise nach Warnemünde als Auszeichnung für meine gute Arbeit; von der Gewerkschaftsleitung des FDGB. Mehrere Belobigungen erhielt ich zum Beispiel für Erkennen falscher Weichenstellung, Schienenbruch, Schranke nicht geschlossen und so weiter. Unserem Kollektiv wurde 18 mal der Staatstitel „*Brigade der sozialistischen Arbeit*“ verliehen.



1988 Beförderung zum Reichsbahn
Oberinspektor

1974 bin ich im Dienst fast erschossen worden. Das kam so: Um 21:40 Uhr mit dem Schnellzug aus Berlin kommend, sah ich in Höhe des Stellwerks Fot vier Gestalten im Gleis. Trotz sofortiger Schnellbremsung, Zusatzbremse, Luftventil und Sandstreuung (Bremswirkung um 1/3 erhöht) habe ich einen sowjetischen General überfahren und einen höheren Offizier schwer verletzt. Die anderen beiden Offiziere schlugen mir meine Taschenlampe aus den Händen und richteten Pistolen auf mich, „*Du Faschist, du Bandit, unser Kamerad Tot !!*“ Ein Rangierer, der vom Posten B hinzukam, sprach russisch, „*der Lokführer Waschkowiak hat fünf Kinder*“; das stimmte zwar nicht, denn ich habe nur eine Tochter, war aber mein Glück, denn die Russen lieben Kinder sehr. Alle vier waren betrunken. Arzt und Krankenwagen habe ich noch angefordert. Die Kommandantur riss den Beiden die Schulterstücke

runter und prügelte die Offiziere auf einen LKW. Die Verhandlung ergab, ich hatte keine Schuld, die Bremsspur hat gestimmt, ich habe gut reagiert und bin nicht zu schnell im Bahnhof Frankfurt/Oder eingefahren.

Am 9.11.1989 mein einmaliges Erlebnis: „*Maueröffnung*“. Ich hatte für diesen Tag einen Brigadeabend im Haus der DSF mit russische Offizieren und Ehefrauen, mit Tanz, Kulturprogramm und 4-Gänge-Menü organisiert. Wir hatten eine Patenschaft auch mit russischen Kindern. Mit Händen und Füßen haben wir uns verständigt, trotz eines Dolmetschers. Als wir heim kamen hörten wir, dass die Mauer geöffnet war! Zufall?

In meiner langen Dienstzeit, 46 Jahre bei der Bahn, habe ich mir nie etwas zu Schulden kommen lassen. Als ich 1994 in meine Stasi-Akte Einblick nahm, musste ich feststellen, dass ich von 15 Personen regelmäßig beobachtet (bespitzelt) wurde. Zu meiner großen Enttäuschung waren darunter einige meiner Kollegen Eisenbahner und damaligen Freunde. Ich habe Kopien von ca. 400 Seiten daheim.

Ruhestand

Am 1.4.1993 musste ich meine Arbeit aufgeben und in Rente gehen. Ich hoffte auf meine Altersversorgung von der Bahn für meine 46 jährige Dienstzeit! Aber die DB

AG will nicht zahlen, obwohl die den Betrieb in schwarzen Zahlen übernommen hat.

Ich bin 56 Jahre gewerkschaftlich organisiert. FDGB, in der GdE und in der GdED-TRANSNET, wo ich eine Funktion übernahm.

Im September des Jahres 1993 wählten mich die Kollegen in den Ortsseniorenrat Frankfurt/Oder, jetzt Ostbrandenburg. Mitglied im Bezirksseniorenrat Nord-Ost bin ich auch. Den BSR vertrete ich seit 2001 als Beauftragter im Landesseniorenrat Brandenburg; als einziger Eisenbahner.

Im Ortsseniorenrat organisiere ich auch Stammtische, Wanderungen und helfe bei Jahresversammlungen, Weihnachtsfeiern usw. Ich konnte vielen Kollegen helfen, dass sie die Jahre von 1971 bis 1973 voll angerechnet bekamen. Denn ich war einer der ersten Kollegen, der über das Sozialgericht gegen die Ungerechtigkeit, die ca. 100 000 Eisenbahner betraf, kämpfte, um unsere Ansprüche und Anwartschaften aus der Altersversorgung der Deutschen



2005 Bernhard in seinem Hobbykeller

Reichsbahn zu erhalten. In der ersten Instanz in Frankfurt (Oder) wurde ich abgelehnt. In der zweiten Instanz in Potsdam habe ich den Richter und seine Schöffen überzeugt und einen „Vergleich“ erreicht. Meine Worte an das Gericht: „Ich will keine Almosen! Warum werden wir Eisenbahner wie Menschen zweiter Klasse behandelt?“ Das hat gezogen! Nun geht der Kampf weiter um unsere Versorgungsansprüche und Anwartschaften aus der AV DR.

„Wer nicht kämpft hat schon verloren!“

Bernhard Wachkowiak