

COUNTRY: ~~SECRET~~ U.S.S.R.

TOPIC: Return of German Railroad Cars from U.S.S.R.

25X1A

EVALUATION: ~~SECRET~~ PLACE OBTAINED: ~~SECRET~~ 25X1A

DATE OF CONTENT: 1 June 1951

DATE OBTAINED: 25X1A DATE PREPARED: 14 August 1951

REFERENCES: ~~SECRET~~

PAGES: 2 ENCLOSURES (NO. & TYPE):

REMARKS:

25X1X

RETURN TO CIA LIBRARY

1. A directive of 1 June 1951, which was issued by the Directorate General, Railroads, Berlin, specified the classification, dispatch marking and labelling of German railroad cars returning from the U.S.S.R.
2. To implement this directive, a new office designated RAW Berlin Warschauerstrasse, Guestrwagenonderaktion was established. Chief of the new office is Herbert Wegener, Hauptreferent of Department V of the Directorate General, Railroads, Berlin. Representatives of the office at Soviet Zone border crossing points are one Aistenmacher, (fnu), at Guben; one Siebenhaar, (fnu), at Frankfurt/Oder; and one Kurt Mueller at Kuestrin-Kietz. These representatives are to move to Polish-Soviet border-crossing points later on. The freight cars returning under this program are marked at the border-crossing point according to their dispatching station. Cars arriving from Yagodin are marked with an A, from Brest Litovsk with a B, and from Gerdauen (Zhelesnodorozhny) with a C. All of them are assigned an additional control number starting with the figure 1.
3. Trains arriving at the Kuestrin-Kietz and Frankfurt/Oder border-crossing points will be transferred to the Berlin-Lichtenberg major repair shop; those arriving at Guben, to the Cottbus major repair shop. In case these repair shops are occupied to capacity, the cars will be sidetracked nearby. The following numbers of cars can be accepted at the railroad repair shops of the individual railroad districts:

Railroad District	Number of Cars
Berlin	400
Cottbus	500
Dresden	1,000
Greifswald	300
Halle	1,200
Magdeburg	1,800
Schwerin	1,000
Total	6,200

CONFIDENTIAL

Document No. 007

No Change in Class.

Declassified

Class. Changed To: TS S

Auth: HK 10-2

Date: AUG 23 1951

CONTROL/US OFFICIALS ONLY

25X1A

~~CONFIDENTIAL~~ SECURITY INFORMATION

- 2 -

4. Occasionally, Soviet-gauge freight cars with Soviet-gauge wheel sets arrive on standard-gauge freight cars. These cars have to be transferred to special railroad repair shops for adaption to standard-gauge. The following repair shops, working three shifts daily, are geared for this type of work:

<u>Railroad Repair Shop</u>	<u>Daily Output of Converted Wheel Sets</u>
Berlin	30
Cottbus	40
Chemnitz	22
Dresden	45
Zwickau	45
Gotha	35
Meiningen	30
Delitzsch	36
Halle	30
Leipzig	24
Magdeburg	25
Stendal	30
Blankenburg	15
Total	405 **

5. The directive also specifies that the gross weight, of the trains which carry wheel sets to the rail change-over points must not exceed 1,050 tons on the line via Guben, 1,300 tons on the line via Frankfurt/Oder, and 1,100 tons on the line via Kuestria/Kietz.
6. Soviet-gauge wheel sets previously shipped to the Lichtenberg railroad station by the repair shops were processed to the U.S.S.R. Further shipments of wheel sets are to be pooled at Cottbus, from where they will be shipped on to the U.S.S.R. on trains of 100 axles, and carrying a minimum of 500 wheel sets.

25X1A

* ~~CONFIDENTIAL~~ Comment. The return of German freight cars from the U.S.S.R. and outgoing shipments of wheel sets were reported previously. See ~~CONFIDENTIAL~~ ^{25X1A}. This operation involves about 20,000 freight cars of various types and has been under way since June 1951. It is scheduled to be completed by the end of 1951.

25X1A

25X1A

** ~~CONFIDENTIAL~~ Comment. The conversion of Soviet-gauge wheel sets to standard-gauge was performed in the German-occupied portion of the U.S.S.R. in World War II. However, wheel sets once converted cannot be re-adapted to Soviet-gauge.

~~CONFIDENTIAL~~

CONTROL/US OFFICIALS ONLY

- 2 -

RBD Magdeburg: 1 800 Wagen

Rba Stendal:

Gardelegen	65
Mieste	100
Öbisfelde	70
Eichstedt (Altm.)	30
Goldbeck (Krs.Oberb.)	80
Osterburg	12
Geestgottberg	75
Denker	90
Wolmirstedt	88
Dambeck (Altm.)	10
Siedenlangenbeck	17
Stendal-Ost	82
Sälzwedel	80
Werben (Elbe)	64
Arneburg (Elbe)	3
Peulingen	2
Düsedau	16
Tangerhütte	62
Leitche	18
Beetzendorf	30
Kusey	20
Kunrau (Altm.)	5
Buchhorst	10
Arendsee (Altm.)	15
Tangermünde	56
	<u>1 100</u>

Rba Magdeburg:

Magdeburg-Roth	100
Magdeburg-Neustadt	50
Magdbg.-Friedr.Stdt.	20
Blumenberg	50
Wanzleben (Bz Mgb)	40
Kleinwanzleben	30
Niederndodeleben	60
Eisleben (Bz Mgb)	50
Völpke (Krs Haldenslb)	50
Barleben	15
Meitzendorf	25
Haldensleben	50
Flechtingen	60
	<u>600</u>

Rba Halberstadt:

Timmenrode	25
Derenburg	14
Wasserleben	8
	<u>47</u>

Rba Aschersleben:

Nauendorf Nord	32
Mansfeld (Südharz)	21
	<u>53</u>

RBD Schwerin: 1 100 Wagen

Herrnburg	60
Schönberg (Meckl.)	60
Menzendorf	60
Grefesmühlen	60
Plüchow	60
Brahlstorf	60
Glöwen	60
Mallis	60
Dömitz	60
Parchim	60

Neustadt/Glewe	60
Lübz	60
Mayenburg	60
Teterow	60
Zaatzke	40
Hornstorf	40
Kleeth	30
Mölln (Meckl.)	30
Futlitz	20

zusammen 6 200 Wagen

RBD Erfurt und Berlin machen im Bedarfsfalle von den Abstellmöglichkeiten des Bezirkes Halle Gebrauch.

25X1A

Abstellmöglichkeiten für aus der SU eintreffende Güterwagen:RBD Berlin: 400 Wagen (Rba 5)

Paulinsnaue	50	Nauen	60
Ketzin	100	Dremnitz	50
Röderhof	60	Rathenow	
Wustermark		Nord	30
Ort	50		

RBD Cottbus: 500 Wagen

Neuhof (Krs Teltow)	60	Bad Liebenwerda	60
Grossenhain	60	Hohenbocka	30
Guben	60	Alt-Döbern	30
Baitz Ost	60	Krugau	60
Doberlug Kirzhain	60	Elsterwerda-Biehla	20

RBD Dresden: 1000 WagenRba Chemnitz:

Oelsnitz (Ergeb.)	60
Lugau	60
Limbach	60
Siegmar-Schönau	60
Chemnitz-Kappel	60
Flöha	60
	<u>360</u>

Rba Riesa:

Röderau	60
Oschatz	30
Waldheim	15
Mittweida	15
	<u>120</u>

Rba Zwickau:

Görsnitz	50
Werdau	50
Reichenb. (Vogtl.)	35
Flauen ob.Bf.	40
Mehltheuer	20
Weischlitz	20
	<u>215</u>

Rba Bautzen:

Görlitz	60
Schlauroth	30
Bautzen	6
Bischofswerda	50
Schirgiswalde	15
Herrnhut	14
Weißenberg (Sa)	15
Neustadt (Sa)	10
	<u>200</u>

RBD Greifswald: 300 Wagen

Biesenthal	60	Prenzlau West	60
Strasburg Uckerm.	60	Grimmen	60
Demmin	60		

RBD Halle: 1 200 Wagen

Leipzig Hbf	75	Torgau	50
Leipzig Dres.Bf	80	Linda (Elster)	50
Leipzig M.Th.	40	Elster (Elbe)	50
Markranstädt	40	Falkenberg (Elster)	50
Wurzen	30	Regie-Breitungen	60
Borsdorf (Sa)	15	Neukieritzsch	60
Landsberg (b.Halle)	40	Groitzsch	80
Oberröblingen a.See	20	Jesznitz (Anh.)	20
Tatschenhal	10	Wolfen Kr. Bitterf.	60
Angersdorf	15	Zerbst	40
Querfurt	85	Sanderdorf (Bitt.)	50
Mücheln (Geiselatal)	40	Coswig (Anh.)	30
Bad Lauchstädt	20	Bergwitz	40
Halle Kloster	50		

2e. Die RAW'e haben täglich

bis 8.30 Uhr den Stand von 0.00 Uhr und
bis 16.00 " " " " 12.00 " " zu melden.

- w/s
- a) Zahl der eingetroffenen Umpreßradsätze,
 - b) Zahl der behandelten und an Bww Cottbus abgesandten Radsätze (Umpressung usw),
 - c) Arbeitsvorrat.

Die fertiggestellten Radsätze sind auf der Stirnseite der Achse mit Kurzzeichen des RAW und Datum zu kennzeichnen.
Für die pünktliche Durchgabe vorgenannter Meldungen an das Büro "Büterwagen-Sonderaktion" sind verantwortlich nach Angaben der Werksleitung:

Berlin-Warschauer Str.	Brüschke	Ruf: 23 480
Cottbus	Hahn	" 328 (1449)
Chemnitz	Uhlig	" 1531
Dresden	Schubert	" 6843
Zwickau	Kricke	" 525 (312)
Gotha	Schmidt	" 438 (374)
Meiningen	Döll	" 466
Delitzsch	Wagner, Haferkorn	" 473 (375)
Halle	Behrend	" 1405
Leipzig	König	" 369
Magdeburg	Schreiber	" 69 (16)
Stendal	Schels	" 262
Blankenburg	Seemann	" 259 (151)

Für die Radsatzversendung nach Bww Cottbus sind von den RAW'en Dienstgutfrachtbriefe und Dienstgutwarenbegleitscheine M 70 oder erforderlichenfalls M 70 a zu verwenden.

- a) Von den RAW'en sind lfd. für die Umpressung und der notwendigen Aufarbeitung von Radsätzen jeweils für eine größere Zahl (50-100) Kostenvoranschläge bei der Abt. V der GDR vorzulegen. Die Umpressungen sind jedoch sofort nach Eingang der Radsätze vor Genehmigung der Kostenvoranschläge vorzunehmen.

Alle infrage kommenden Dienststellen und Beschäftigten der DDR sind entsprechend vorstehenden Anordnungen anzuweisen und zu verpflichten, die reibungslose Abwicklung der Sonderaktion durch gewissenhafte Erfüllung der ihnen zufallenden Aufgaben sicherzustellen.

gez. Kramer

Beglaubigt:

Kramer

25X1A

16 GPR

Die Transportpläne für Reparations- und Exportgüter wurden im wesentlichen erfüllt. Gewisse, nicht von der Reichsbahn zu vertretende Rückstände blieben in der Verladung von Zement im Seeumschlag, und Steinsalz und Kalnit für die Tschechei.

Bei Saat- und Pflanzgut wurden 46, bei Düngemitteln 165 Wagen über Bedarf gestellt und beladen.

Zur Aufholung der Rückstände in der Kohlenverladung aus Januar 51 wurden für "Kohle und Koks" im Tagesdurchschnitt 817 Wagen gegenüber 726 Wagen im Januar gestellt, d. s. auf den Tag bezogen 91 Wagen mehr.

Die Vorhaltung der zur reibungslosen Kalkversorgung der Hüttenwerke der DDR in Rübeland und Elbingerode benötigten K-Wagen mit Bremse mußte ständig besonders überwacht, das Hauptwagenlenkungsamt Berlin wiederholt um Sonderregelung der Leerwagenzuteilung aus den Nachbarbezirken angegangen werden.

1d) Insgesamt wurden im Tagesdurchschnitt

<u>Beladen</u>	2860 (2776) Wagen, Soll Februar 3022 (2915) Wg	9
<u>entladen</u>	2407 (2377) " " " 2600 (2600) Wg	

2a) Jahreszeitlich bedingter Verkehr

Düngemittel, Baustoffe, Industriekalk, Getreide, Gemüse, Flachsstroh, Rübenschnitzel, Steinsalz, Zement.

2b) Hauptsächliche Empfangsgebiete

- Nach Sachsen: Grubenholz, Benzin, Schrott, Flachsstroh, Lumpen, Düngemittel, Baustoffe, Schwefelkies, Holz
- Thüringen: Düngemittel, Erz, Gemüse, Saatkartoffeln
- Berlin: Lebensmittel, Salz, Briquets, Baugeräte, Schnittholz, Schrott
- Mecklenburg: Faserholz, Schnittholz, Düngesalz
- Brandenburg: Flachsstroh, Faserholz, Maschinen, Düngesalz, Schrott

2c) Art der Beförderung

Ganzzüge für Industriekalk, Getreide, Feldspat, Zement, Braunkohlen, Kalidüngemittel, Steinsalz

Pendelzüge für Getreide, Baustoffe, Kies

2d) Belade- und Entladereste im Tagesdurchschnitt

Dienstgut	- (-)	Belade- und	28 (45)	Entladereste
Wirtschaft	- (4)	"	"	73 (89)

2e) Stand der Verkehrsabwicklung

Monatsleistung für Kartoffeln	812 t (956)
Düngemittel	91 260 t (61417)
Steinsalz	

710

wirtschaft, die keinen aufschub duldet, wurde damit fortgesetzt. Abstationen benutzten die Tage des Frostes im ersten Teil des Monats zur Leerholung der Maschinen und anderen Geräte, so daß die Traktoren voll leistungsfähig waren. Zur Anlage von Windschutzpflanzungen zur Verbesserung der Boden- und Klimaverhältnisse wurden die Arbeiten in der Magdeburger Börde fortgesetzt und im Kreis Quedlinburg neu begonnen. In den Saatgutbetrieben wird noch an der Aufarbeitung des Saatgutes gearbeitet. Getreideversand war rege.

nach
nach
c) Anr

c) Wagenlage

Wie in den Vorjahren, so war auch diesmal im Januar eine wesentliche Entspannung in der Wagenlage und ein ganz beträchtlicher Bedarfsrückgang an Leerwagenraum gegenüber den vorausgegangenen Herbstmonaten zu beobachten. Zu denken gibt hierbei das auffällige Absinken des Wagenbedarfs gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um fast das Doppelte. Die entsprechenden Zahlen sind im einzelnen folgende:

	1949-1950	1950-1951
Dezember	Wagen 124 278	Wagen 107 054
Januar	108 468	77 976
Jeweils gegenüber Dezember weniger	15 810	29 058

Der im Januar 1951 geforderte Bedarf liegt aber auch mit 12 389 Wagen unter dem Soll- des der RRD. aufgegebenen Beladeplanes. Der Tagesgesamtbedarf blieb an nicht weniger als an 26 Tagen - teilweise ganz erheblich - unter dem Beladesoll. Als Grund für die geringen Anforderungen der Wirtschaft dürfte überwiegend das Fehlen der Verteilungs- und Unterverteilungspläne, der Freigabescheine und somit der notwendigen Kontingentscheine anzusehen sein.

Die Leerwagenbestände waren ausreichend für die Bedarfsdeckung.

Beladeleistung: Soll des Beladeplanes	90 365 Wagen
Ist "	86 045 "
Erfüllung "	95,2 %

Der Bedarf an sich wurde zu 111,7 % gedeckt. Die Pläne für Reparations- und Exportgüter könnten voll erfüllt werden.

Bereitstellung von 794 Wagen (= 13 213 t) Exportzucker von den Raffinerien Genthin, Magdeburg-Madenburg und Salzwedel, davon 573 Wagen (= 9 547 t) zur Ausfuhr nach Übersee und 221 Wagen (= 366 t) nach Insterburg auf dem Schienenwege.

Die Auswahl und rechtzeitige Bereitstellung der für den Exportzucker benötigten Wagen war insofern schwierig, als die Wagen bei allen drei Fabriken tags in größerer Zahl benötigt wurden und vielfach vor ihrer Bereitstellung erst gründlich gewaschen werden mußten.

Die Verladung von Kohle litt unter wiederholten Betriebsstörungen bei den größeren Gruben, uns zwar wurden abgestellt in Nachterstedt 1 107 Wagen und in Königsau 427 Wagen.

d) Insgesamt wurden im Tagesdurchschnitt

beladen:	2776 (2746) Wagen.	Soll für Januar	51-2915 (2986) Wagen
entladen:	2377 (2469) "	" " " "	2600 (2800) "

2a) Jahreszeitlich bedingter Verkehr

Getreide, Gemüse, Zuckerrüben, Flachs- und Ölleinstroh, Rübenschnittsel, Düngemittel, Baustoffe, Rohzucker.

b) Hauptörtliche Empfangsgebiete

Nach Berlin	Briketts, Salz, Flachs, Ölleinstroh
nach Halle	Schrott, Flachs, Ölleinstroh

BRAUER
- 3 -

Wagen, die unter die Güterwagen-Sonderaktion fallen, vorgenommen ist.

b) Der Leiter des Wagendienstes ist dafür verantwortlich, daß Wagen, die nicht in geschlossenen Zügen der Sonderaktion eintreffen, den Sonderbeauftragten umgehend zur beschleunigten Kennzeichnung und Registrierung gemeldet werden.

c) Die Sonderbeauftragten auf den deutsch-polnischen Grenzübergängen haben

1. alle Wagen mit den ihnen schon bekanntgegebenen Kontrollbuchstaben
 - A = Jagodin,
 - B = Brest,
 - C = Shelesnodoroshnyj

und laufender Kontrollnummer (angefangen bei 1) in weißer Öl-farbe auf beiden Längsseiten zu kennzeichnen.

(Diese Aufgabe wird nach Eintreffen der Sonderbeauftragten auf den sowj.-Polnischen Übergängen von diesen ausgeführt, sie beginnen an jedem Übergang mit der Kontroll-Nr. 3000)

2. Rotzettel an beiden Wagenseiten (in den Zettelhaltern soweit vorhanden) anzubringen. Die Rotzettel sind in jedem Falle anzukleben, außerdem sind mit gelber Ölkreide neben die Rotzettel zu schreiben der Gattungsbezirk und das Zuführungs-RAW.

3. Außer der Schadgruppenbestimmung auf dem Rotzettel unter dem Kontrollbuchstaben die Schadgruppe mit weißer Öl-farbe anzuschreiben.

Die Schadgruppenbestimmung ist grundsätzlich nach dem Schadenumfang und den in den Schadgruppen vorgegebenen Planverrechnungskosten vorzunehmen.

Es erhält jeder Wagen zumindest eine G 2. Wagen, die die G 5 Planverrechnungskosten überschreiten, sind als GR (General-reparatur) auszuzeichnen. Die endgültige Schadgruppenbestimmung erfolgt in den RAW'en, wobei eine höhere Einstufung verboten ist.

4. Alle Wagen auf den ihnen ausgehändigten Listen folgenden Schemas mit 2 Durchschriften zu erfassen:

Zug-Nr. . . . Datum

Lfd. Nr.	Wagen-Nr.	Gattung	Gattungs- bezirk	Kontroll-Nr. u. Buchstabe	Schad- gruppe	Liste ..

Ort Datum

Unterschrift

Zusätzlich sind auf den Listen in der Spalte "Kontroll-Nr u. Buchstabe" Angaben über die bremsentechnischen Ausrüstungen der Wagen zu machen.

Es sind dazu folgende Kurzzeichen zu verwenden:

W = Westinghouse,	M = Matrossov,
KK = Kunze-Knorr,	H = Handbremse,
Hikg = Hildebrand-Knorr, für Güterzugbremse	L = Leitungswagen.
Hikp = Hildebrand-Knorr, für Personenzugbremse.	

Nicht angeführte Bremsarten sind auszu-schreiben.

25X1A

- 4 -