



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Universitätsbibliothek Paderborn**

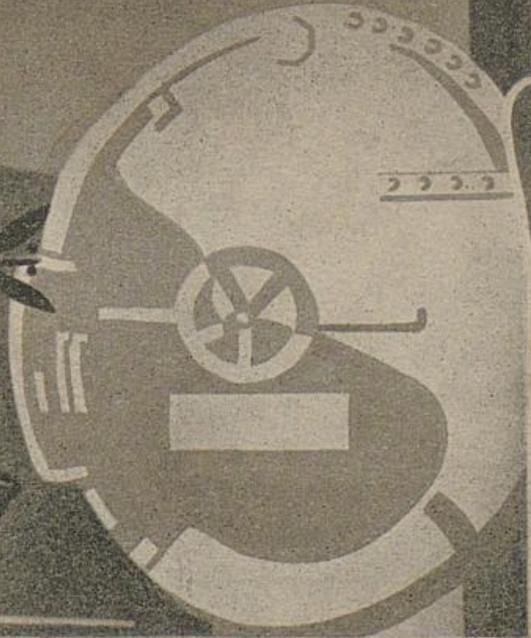
## **Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn**

**Eisenbahndirektion <Essen>**

**Paderborn, 1950**

**urn:nbn:de:hbz:466:1-8730**

100  
JAHRE



Westfälische  
Eisenbahn



SR  
3410

HAMM • SOEST • PADERBORN

KATZ

*Berufskameraden!*

Die

**Eisenbahn-  
Hausbrand-  
Versorgung**

sichert Euch den erforderlichen  
Hausbrand und liefert bei be-  
quemer Zahlungsweise und  
niedrigen Preisen frei Haus

195

# Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Jubiläumsschrift  
zum Hundertjährigen Bestehen  
der Westfälischen Eisenbahn

1950

---

Herausgegeben von der Eisenbahndirektion Essen in Zusammenarbeit  
mit dem Eisenbahn-Sozialwerk - Bezirksleitung Essen

Druck: Westfälisches Volksblatt - Paderborn



03  
SR  
3410

12/13748  
LSZR

## VORWORT

---

Aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der

Westfälischen Eisenbahn

Hamm — Soest — Lippstadt — Paderborn

soll nicht nur in örtlichen Gedenkfeiern des bedeutungsvollen Tages gedacht werden, an dem vor 100 Jahren zum ersten Mal der „Dampfwagen“ durch die Gegend fuhr. Darüber hinaus soll diese kleine Festschrift

„100 Jahre Westfälische Eisenbahn“

allen Beteiligten und Interessierten eine bleibende Erinnerung bieten.

Zur 100-Jahrfeier der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg-Fürth im Jahre 1935 sind umfangreiche Werke herausgebracht worden, die eine Gesamtschau über die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens bis zur Gegenwart gebracht haben. Die Eisenbahndirektion Essen hat sich daher bei der Ausgestaltung dieser Festschrift bewußt auf die Mitwirkung der an der Westfälischen Eisenbahn tätigen Eisenbahner und ihrer Verkehrsnutzer beschränkt. Die Schrift dürfte daher doppelt wertvoll für alle sein, die an dem Bestehen und der Fortentwicklung der Westfälischen Eisenbahn Anteil nehmen.

Deutsche Bundesbahn  
Eisenbahndirektion Essen

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>Zum Geleit</b>	
Geleitwort des Präsidenten der Eisenbahndirektion Essen	6
Geleitwort der Bezirksleitung Essen des Eisenbahn-Sozialwerks . . . . .	7
Geleitwort des Oberbürgermeisters der Stadt Hamm/Westf.	8
Geleitwort des Bürgermeisters der Stadt Soest . . . . .	9
Geleitwort des Bürgermeisters der Stadt Lippstadt . . . . .	10
Geleitwort des Bürgermeisters der Stadt Paderborn . . . . .	11
<b>Aus der Geschichte der Städte an der Westfälischen Eisenbahn</b>	
Stadt Hamm/Westf. . . . .	12
Stadt Soest . . . . .	14
Stadt Paderborn . . . . .	16
<b>Vorkämpfer und Männer des Deutschen Eisenbahnwesens</b>	
Friedrich List — Deutschlands größter Volkswirt, Vor- kämpfer der Eisenbahn . . . . .	18
Friedrich Harkort — ein westfälischer Industrieller und Eisenbahnmann . . . . .	21
Julius Dorpmüller — Reichsverkehrsminister und General- direktor der Deutschen Reichsbahn . . . . .	24
Wilhelm Schmidt — der Erfinder der Heißdampflokomotive	26
Walther Helberg — Präsident der Deutschen Bundesbahn	29
<b>Aus der Geschichte der Westfälischen Eisenbahn</b>	
Geschichtstafel zur Geschichte der Eisenbahn des Kreises Soest . . . . .	31
Beginn des Eisenbahnwesens im Hellwegraum . . . . .	34
Aus der Vorgeschichte der Westfälischen Staatseisenbahn	38

	Seite
Wie die Eisenbahn nach Paderborn kam . . . . .	43
Die Bedeutung des Eisenbahnbaues für die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Soest . . . . .	47
 Vom Dienst und von Dienststellen	
Die Umladehalle des Bahnhofs Soest . . . . .	55
Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn Hbf. . . . .	58
Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn Nord . . . . .	62
Leistungssteigerung und Ausnutzung der Lokomotive . . . . .	67
 Fahrgäste und Eisenbahner erzählen	
Eisenbahn-Erinnerungen — von einem alten Stammkunden	71
Uns bleibt Paderborn unvergessen . . . . .	77
Ich wollte zur Eisenbahn . . . . .	79
Großvater, Vater und Sohn Eisenbahner . . . . .	84
Hundert Jahre Eisenbahn Hamm—Soest—Paderborn . . . . .	86
 Heiteres und Beschauliches aus dem Eisenbahnerleben	
Der Pantoffelheld . . . . .	89
Der Feldwebel und der General . . . . .	89
Das Hüten auf dem Bahnhof ist verboten . . . . .	90
Eisenbahnertradition . . . . .	91
Der Soester Lokomotivführer fährt scharf . . . . .	91
Der Hemmschuh . . . . .	91
Der „kurze Dicke“ . . . . .	92
Ein Erlebnis . . . . .	92

## GELEITWORTE

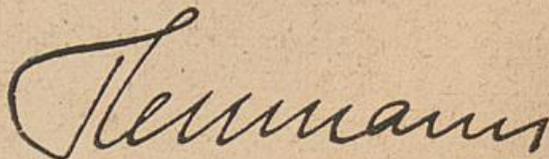
---

Als vor 100 Jahren die Eisenbahn Hamm — Soest — Paderborn eröffnet wurde, war ein Werk vollendet, das für die Entwicklung der so fruchtbaren und traditionsreichen Landschaft von größter Bedeutung wurde. Die schwerfällige Postkutsche wurde durch ein Verkehrsmittel abgelöst, das eine kaum zu überbietende Leistungsfähigkeit besaß. Es bedurfte einer für die damalige Zeit erheblichen finanziellen Anstrengung zur Durchführung des Bahnbaues, aber wir wissen heute, daß der Erfolg den Männern recht gegeben hat, die so frühzeitig in der Geschichte des Eisenbahnwesens mit Tatkraft und Weitblick den Bau unserer Jubiläumsbahn betrieben haben. Der Staat als Träger des Unternehmens hatte die epochemachende Bedeutung der Eisenbahn für die Wirtschaft rechtzeitig erkannt und es wurde der Staatsbahngedanke in den nachfolgenden Jahren weiter und weiter vorangetrieben. Über die Ländereisenbahnen entwickelte sich das deutsche Eisenbahnsystem zur Deutschen Reichsbahn.

Es lebt in uns allen der Wunsch, daß die Beschränkung des Unternehmens auf den westdeutschen Teil nur eine Zwischenlösung bleiben möge.

Die Verkehrstechnik hat sich in den letzten Jahrzehnten in einem Ausmaße entwickelt, das selbst unsere kühnsten Erwartungen übertroffen hat. Neue Möglichkeiten einer bequemen und schnellen Beförderung haben in unserer Wirtschaft Anklang gefunden und bereiten der Eisenbahn einen scharfen Wettbewerb. Aber die Technik hat auch der Eisenbahn neue ungeahnte Möglichkeiten erschlossen und es wird ihre Aufgabe sein, sie bestens zu nutzen und damit zu zeigen, daß in die weite Zukunft hinein der Schienenstrang das Rückgrat unserer Verkehrswirtschaft bleiben wird.

Unzählige Züge sind über unsere Jubiläumsstrecke in guten und schlechten Zeiten gerollt, in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit unübertroffen. Unabsehbar wird die Zahl der Räder sein, die in Zukunft den Weg über die Bahn nehmen wird, unbeeinflusst durch die Zeiten und immer zum Nutzen unserer Volkswirtschaft und damit anteilnehmend am Wiederaufbau unseres so schwer geprüften Vaterlandes.



Präsident der Eisenbahndirektion Essen

Der schwere und verantwortungsvolle Dienst der Eisenbahner kann nur geleistet werden, wenn alle Bediensteten in treuer Pflichterfüllung und Kameradschaft zusammenstehen. Die pünktliche und gefahrlose Beförderung auf der Eisenbahn war und ist der Erfolg einer seit vielen Jahrzehnten erprobten und bewährten Gemeinschaftsarbeit der Eisenbahner. Diese Berufsverbundenheit hatte eine Kameradschaft auch außerhalb des Dienstes zur Folge. Bereits vor mehr als 50 Jahren haben die Eisenbahner unter sich Vereine gebildet, die der Pflege der Kameradschaft auch mit ihren Angehörigen dienten. In diesen Vereinen haben sie Selbsthilfeeinrichtungen geschaffen, deren Aufgabe es war, den Kollegen in Fällen besonderer Not beizustehen, kranken Kollegen und ihren Familienangehörigen die Wiederherstellung ihrer Gesundheit zu erleichtern und ihren Kindern Erholungsmöglichkeiten in Kinderheimen zu bieten. Diese Einrichtungen haben sich im Wandel der Zeit oft unter den schwierigsten Verhältnissen glänzend bewährt. Nach dem Zusammenbruch 1945 haben die Eisenbahner die ihnen verbliebenen Selbsthilfeeinrichtungen trotz persönlicher großer Not aufrechterhalten und sogar noch weiter ausgebaut.

Das Eisenbahn-Sozialwerk, in dem alle diese Selbsthilfeeinrichtungen zusammengeschlossen sind, hat Dank der treuen Mitarbeit aller Bediensteten jetzt wieder den Stand erreicht, den es früher hatte. Die gemeinsam überstandenen Notzeiten führten zwangsläufig zu einer noch engeren Verbundenheit auch mit der gesamten Bevölkerung.

Die in Notzeiten bewiesene Treue der Eisenbahner läßt die Hoffnung der Bezirksleitung berechtigt erscheinen, daß das zum Nutzen aller gedachte Sozialwerk sich auch in Zukunft segensreich entfalten wird. In diesem Sinne grüßen wir alle im Eisenbahn-Sozialwerk zusammengeschlossenen Eisenbahner aufs herzlichste.

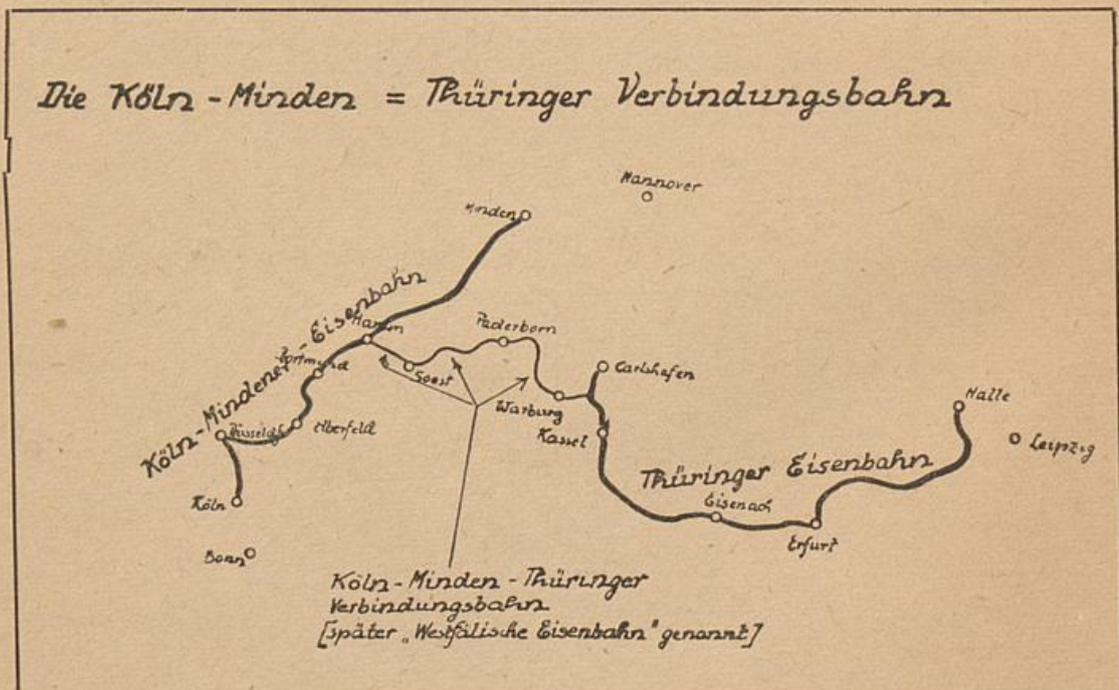
Die Bezirksleitung Essen  
des Eisenbahn-Sozialwerks

Zum Jubiläum der Eisenbahn Hamm—Soest—Lippstadt—Paderborn entbiete ich im Namen der Stadt Hamm meine ganz besonders herzlichen Glückwünsche. Trotz günstiger Lage im Mittelpunkt Westfalens wäre der Aufschwung, den Hamm in den letzten 100 Jahren genommen hat, nicht denkbar gewesen, wenn damals nicht zu seinem heutigen weitverzweigten Eisenbahnnetz der Grund gelegt worden wäre. Erst dieses hat die auf der Grenze zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und dem agrarischen Osten Westfalens gelegenen Stadt zu dem gemacht, was sie heute ist.

H a m m (Westf.), den 1. Oktober 1950.

*P. Meyer*

Oberbürgermeister



# Stadt Soest

## Der Bürgermeister

Aus dem Dasein einer Stadt — ja aus dem des ganzen Vaterlandes — sind heute die Eisenbahnen nicht hinwegzudenken. Niemand macht sich bei uns klar, welche beispiellose Entwicklung die Eisenbahn genommen hat, seitdem sie vor 100 Jahren — und hundert Jahre sind im Leben des alten Soest nur eine kurze Zeitspanne — zum ersten Male unsere Stadt berührte. Beispiellos ist aber auch der Erfolg, den Handel und Verkehr vom Wirken der Eisenbahn gehabt haben. Sie bringt Menschen und Völker einander näher, sie fördert den Austausch geistiger und materieller Güter, und in ihrem Dienste stehen Tausende tätigster Volksgenossen. Unsere Stadt, vornehmlich ihrem Norden, hat sie ein eigenes Gesicht gegeben.

Wir wünschen alle der Bahn, die von Hamm bis Paderborn 1850 erstmalig unsere Gegend erschloß, weiteres Blühen und Gedeihen für die Verbindung der Menschen, für Handel und Verkehr, für das Sichnäherkommen der Nationen und damit für den Frieden der ganzen Welt. Soll auch die Eisenbahn in erster Linie der Erfüllung materieller Interessen dienen, so sind die ideellen, die durch sie gefördert werden, vielleicht doch noch wichtiger. Und so grüßen gerade wir Bewohner der alten Kulturstadt Soest unsere freundnachbarliche Bahn mit besonderer Wärme, besonderem Danke und besonderen guten Wünschen!

H. Hubertus Schwart  
Senator a. D.,  
Bürgermeister von Soest.

Mit den Nachbarstädten Soest und Paderborn wurde die „Stadt tor Lippe“ am 1. Oktober im Jahre 1850 durch den Bau der Eisenbahnstrecke von Hamm nach Paderborn an das allgemeine Schienennetz angeschlossen.

Dieser Tatsache verdankt die Stadt Lippstadt nicht zuletzt ihre besonders im letzten Jahrzehnt offenbar werdende Aufwärtsentwicklung.

Bereits sechs Jahre, nachdem die Personen- und Güterzüge über die neuerbaute Strecke rollten, entstand in Lippstadt unweit des Hauptbahnhofes das Eisenwerk Linnhof, jetzige Westfälische Union Phönix A.-G. Damit war der Grundstein gelegt für eine weitere Industrialisierung der Stadt. In weiten Abständen folgten die Westfälische Metall-Industrie A.-G. und eine ganze Reihe kleinerer Betriebe des eisen- und metallverarbeitenden Gewerbes.

Die Stadt Lippstadt und ihre Bürger sind heute noch den damaligen leitenden Regierungsstellen dankbar, daß durch die Schienenverbindung der Weg für den Verkehr nach Osten und Westen frei wurde. Die Eisenbahn, als der damalig modernste Transportträger, entwickelte nicht nur eine wirtschaftliche, sondern auch kulturbewegende Kraft; denn ohne Verkehr ist keine Kultur, keine Austauschmöglichkeit der Geistesgüter möglich. Ohne Verkehr können keine Lebensmittel, keine Gebrauchsgüter, kein Eisen und keine Kohlen herangebracht werden. Die Eisenbahn hat dieses Problem im Laufe des vergangenen Jahrhunderts entscheidend gelöst. Nicht zu vergessen die schweren Tage der beiden Weltkriege, wo sie allen Beanspruchungen in technischer und organisatorischer Hinsicht gewachsen war.

Mit dem alten Grundsatz: Verkehr bringt Verkehr! wünsche ich am Tage des 100jährigen Bestehens der Eisenbahnstrecke Hamm—Soest—Lippstadt—Paderborn eine weitere Aufwärtsentwicklung zum Segen unserer engeren Heimat und auch zum Segen unseres schwer geprüften deutschen Volkes.

Lippstadt, den 1. Oktober 1950.

*Koenen*

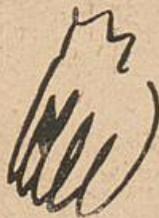
Bürgermeister der Stadt Lippstadt

Das 100jährige Bestehen der Eisenbahn Hamm—Soest—Lippstadt—Paderborn richtet unsere Blicke auf das größte deutsche Verkehrsunternehmen, die Deutsche Bundesbahn. Dieselbe hat in den 100 Jahren ihres Bestehens auch in unserem heimatlichen Bereich Bahnbrechendes zur Erschließung und Bewältigung des Verkehrs geleistet.

Wer wollte besonders auch die hervorragenden Leistungen der Eisenbahn in den schweren Kriegs- und Nachkriegsjahren vergessen? Die Eisenbahn ist mit Paderborn selbst eng verbunden. Die Bahnhöfe Paderborn-Hbf., Paderborn-Nord und Paderborn-Kasseler-Tor, die Eisenbahn-Werkstätten und die Eisenbahner selbst gehören mit zu einem abgerundeten Bilde der Stadt. Die beiden Paderborner Ausbesserungswerke geben einem großen Teil unserer Mitbürger Arbeit, Brot und Existenz-Grundlage. Unsere Eisenbahner wirken vorbildlich mit im öffentlichen Leben unserer Stadt sowie in den verschiedenen Organisationen und Vereinen.

Wenn dieses große deutsche Verkehrsunternehmen z. Zt. eine schwierige Situation durchmacht, so hoffen wir doch, daß das Problem „Schiene und Straße“ bald zu einer für unsere Eisenbahn annehmbaren Lösung geführt wird.

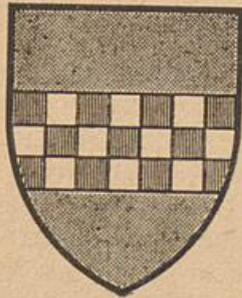
Die Paderborner beglückwünschen die Eisenbahn zum 100jährigen Jubiläum und wünschen ihr im zweiten Jahrhundert ihres Bestehens eine neue Aufwärtsentwicklung zum Besten von Heimat, Land und Volk.



Bürgermeister der Stadt Paderborn

## AUS DER GESCHICHTE DER STÄDTE AN DER WESTFÄLISCHEN EISENBAHN

---



### Hamm (Westf.)

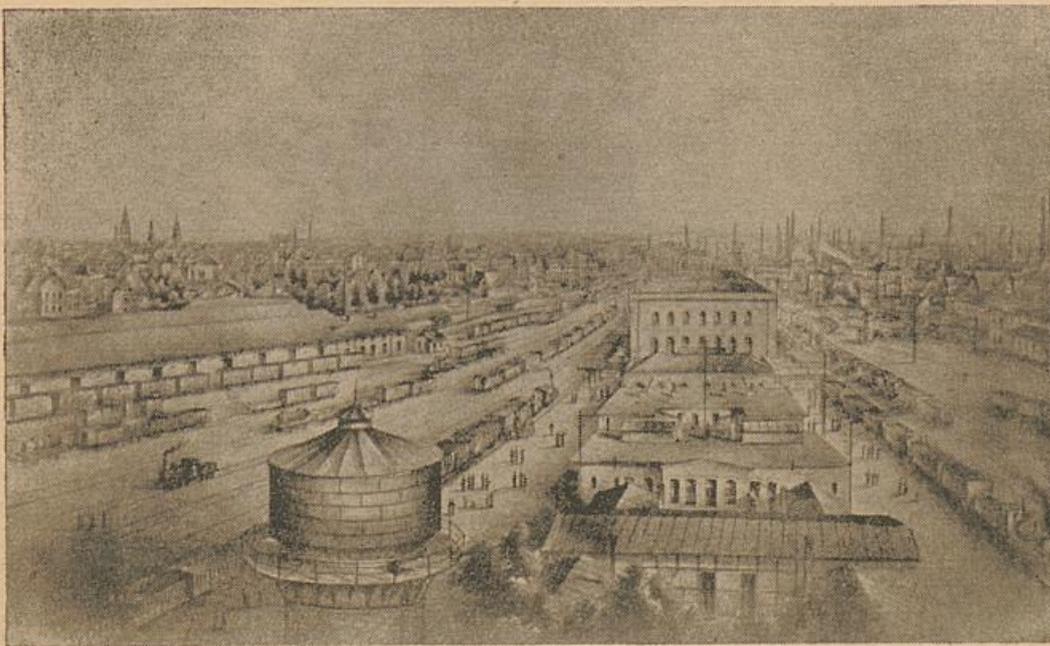
Als Hauptstadt der Grafschaft Mark ist Hamm im Jahre 1227 von dem Grafen Adolf I. von der Mark im Lippe-Ahse-Flußwinkel gegründet und befestigt worden. Bis 1575 Provinzialhauptstadt der Hanse und Vorort der anderen märkischen Städte, fiel Hamm 1609 mit den kleve-märkischen Ländern im Erbgang an Brandenburg-Preußen.

Nachdem im Dreißigjährigen Kriege der Wohlstand, der auf einem ausgedehnten Handel mit Leinwand, Tuchen, Bieren („Keut“) und sonstigen handwerklichen Erzeugnissen beruht hatte, vernichtet worden war, konnten sich Handel und Gewerbe nicht wieder erholen. Denn auch die Jahre 1673 und 1679 (französische Besetzungen) brachten erneut schwere Erschütterungen. Mehrere Großbrände (1695, 1730, 1734, 1741) und der Siebenjährige Krieg (Beschießungen 1761, 1762) löschten dann nicht nur das mittelalterliche Stadtbild bis auf die Kirchen aus, sondern führten fast vollkommen zum wirtschaftlichen Ruin. Als 1763 die Befestigungsanlagen geschleift wurden, zählte die Stadt nur noch 1694 verarmte Einwohner, denen als Haupterwerbsquelle nur der Ackerbau und die damit verbundene Viehzucht geblieben war.

Als Hamm 1767 Sitz der Regierung wurde (Kriegs- und Domänenkammer), begann eine wenn auch langsame, so doch stete Aufwärtsentwicklung, die zu Anfang des 19. Jahrhunderts durch die Aufhebung des Zunftzwanges und Einführung der Gewerbefreiheit weiter gefördert wurde. Die politische Neuordnung setzte fast gleichzeitig die Stadt von der Grenze eines engen Kleinstaates in die Mitte der weiten westfälischen Landschaft, die nunmehr durch Verbesserung alter und Schaffung neuer Verkehrswege nach allen Richtungen erschlossen wurde. Auf den Ausbau der arg vernach-

lässigten Landstraßen, der 1817 begann, folgte 1826 die Schiffbarmachung der Lippe und 1847 als Krönung die Inbetriebnahme der Eisenbahn mit der Köln—Mindener Strecke. Als dann ein Jahr später Hamm mit Münster und 1850 mit Soest verbunden wurde, war das verträumte Ackerstädtchen fast über Nacht zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt geworden.

Diese Entwicklung veranlaßte 1856 das einzige hiesige industrielle Unternehmen, das seit 1810 an der Lippe am Nordentor bestand,



*Der alte Bahnhof Hamm*

seinen Betrieb in die unmittelbare Nähe des Bahnhofes zu verlegen (Westf. Drahtindustrie). Gleichzeitig ließ sich dort ein zweites Werk nieder (Westf. Union), dem 1858 ein drittes folgte (J. Banning). Damit war die Grundlage zu einer sprunghaften Aufwärtsentwicklung gegeben, die die Niederlassung weiterer Industrien, die 1905 vor den Toren aufgenommene Kohlenförderung, der Lippe-Seitenkanal (1914), nicht auch zuletzt die Bahnlinien Hamm—Unna (1866) und Hamm—Recklinghausen (1905), nur fördern konnten. 1855 wurden 8 597 Einwohner gezählt, 1939 waren es 56 684!

Im letzten Kriege hatten Luftangriffe und Kampfhandlungen die Stadt so in Mitleidenschaft gezogen, daß die Bevölkerung schließlich auf 35 433 abgesunken war. Wenn auch die restlose Beseitigung aller Schäden noch Jahre in Anspruch nehmen wird, so ist doch dank der willigen Mitarbeit aller Bevölkerungskreise der Wiederaufbau soweit fortgeschritten, daß nicht nur der Vorkriegsbeschäftigungsstand fast wieder erreicht wurde, sondern auch die Einwohnerzahl sogar auf 60 403 steigen konnte.

## Soest (Westf.)



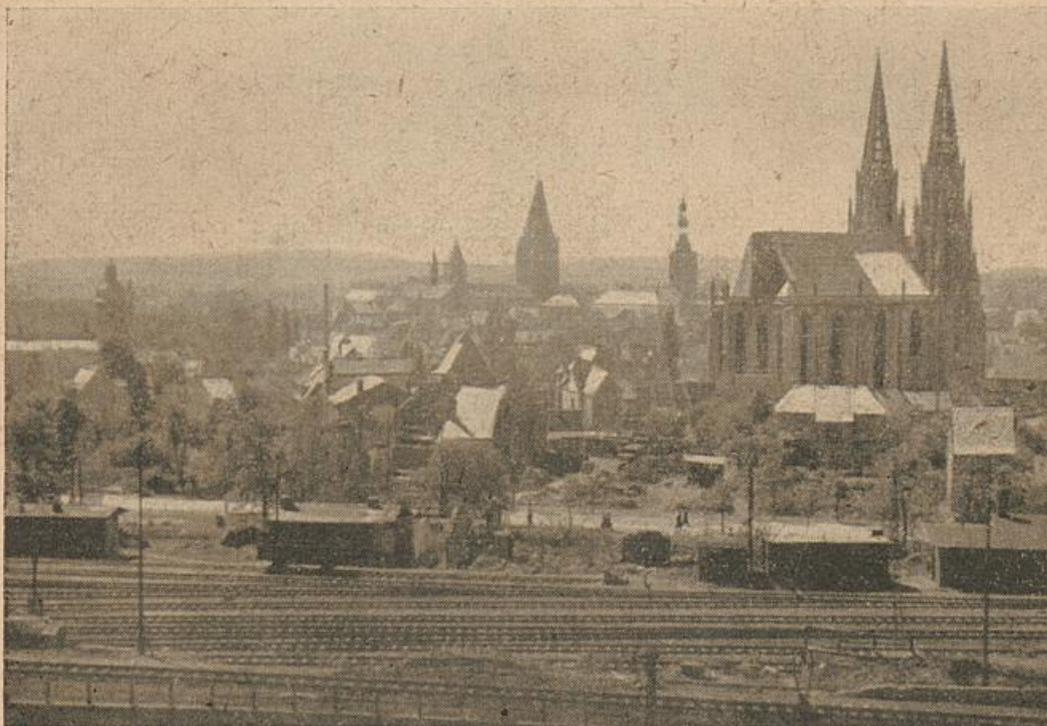
Weit größer zeigt uns alte Türm' und Wälle  
Und heil'ger Kirchenmauern Majestät  
Das weite Soest auf erntereicher Stelle,  
Einst herrlicher im Hansabund erhöht.  
Sein Stadtrecht war berühmt in grauen Jahren  
Und seine reiche Börde einst wie jetzt.  
Kühn stand es, rings umdräuet von Gefahren,  
Durch Männerkraft und Weibermut entsetzt.

Durch diese schon vor etwa 130 Jahren geschriebenen Verse werden Eigenart und Bedeutung von Soest in kürzester und prägnantester Weise ausgeschöpft. Denn auf einer einzigen Seite die reiche Stadtgeschichte in ihren Hauptzügen auch nur annäherungsweise wiederzugeben, ist unmöglich. Beschränken wir uns also stichwortartig auf das, wodurch Soest für das ganze deutsche Volk bedeutungsvoll gewesen ist: Seine Kunst, seine Stellung in der Hanse und sein Recht, das es gegen alle Anfeindungen, vor allem in der großen Soester Fehde, siegreich und solange verteidigt hat, wie überhaupt die Blüte der deutschen Städte bestand und sich auswirkte und eine Stadt ihre Selbständigkeit zu wahren vermochte.

Der Turm des Patroclimünsters, den ein namhafter Kunsthistoriker als den schönsten Turm der Welt bezeichnet hat, gehört dem Hohenstaufenzeitalter an; er ist gleichsam die Krone an einer schon fast 300 Jahre älteren Kirche. Denn die Anfänge der Stadt gehen in die Frühzeit deutscher Geschichte zurück. Der Friedhof der Merowingerzeit gab bei Grabungen unvergleichlich schöne goldene Geschmeide heraus; St. Petris erster Bau war wohl die älteste Kirche zwischen Rhein und Weser, und erst kürzlich ist in St. Thomae eine Kirchenanlage ausgegraben worden, die wohl dem Ende der Karolingerzeit angehörte. So ist es kein Wunder, wenn auch die schönste gotische Kirche Westfalens, St. Marien zur Wiese, die Brockhaus' Konversationslexikon die wohl schönste spätgotische Hallenkirche Deutschlands nennt, in Soest erwachsen ist. Daneben war Soest der Hauptsitz der romanischen Malerei in Deutschland im 12. und 13. Jahrhundert, und auch die gotische Malerei erhob sich unter Meister Konrad von Soest zu einmaliger Blüte. Alle Künste des Mittelalters sind in der Stadt vertreten; nur Köln und Regensburg können sich im Vaterlande desgleichen rühmen.

Und dann das Soester Recht. Entstanden im 12. Jahrhundert und damals schon so ausgebildet, daß Lübeck und Hamburg es annahmen (1158 und 1190), und in Westfalen Medebach, Lippstadt, Corbach, Rüthen, Attendorf, Siegen durch Bewidmung mit Soester Recht Tochterstädte Soests wurden, liegt es in seiner ältesten schriftlichen Aufzeichnung aus der Zeit um etwa 1200 vor. Um 1350 wurde es in der alten Soester Schrae kodifiziert.

Dem Soester Recht schaffte der weitreichende Handel der Stadt weiteste Verbreitung. In der Form des Lübischen Rechtes wurde es an den ganzen Südgastaden der Ostsee heimisch. Die Ausdehnung des Handels lassen die Patriziernamen jener Zeit erkennen: Das Geschlecht von Kiwe leitete seinen Namen von Handelsbeziehungen zur Stadt Kiew am Dnjepr ab; die de Roma von der Stadt Rom; leichter noch erklären sich die Namen Gotho, de Gothe (Gotland), de Anglia, Schotte, Sengalle. In Wisby auf Gotland bestand bis ins 19. Jahrhundert hinein eine Soestgasse, Susotogaten.



*Die Stadt Soest*

Dem Handel und Verkehr dankte die Stadt ihre Blüte. Die uralte Verkehrsstraße des Hellwegs trug Soester Umsatzgüter einerseits zur Ostsee und in den weiteren Osten, andererseits zum Rhein und darüberhinaus nach Flandern und England. Im heutigen Zeitalter des Verkehrs erfüllt die Eisenbahn in erster Linie die Aufgaben, Menschen und Güter einander näher zu bringen und den Wohlstand der Völker zu heben. Seit nunmehr 100 Jahren zieht auch sie durch Soest, und wie in alten Zeiten bietet der Verkehr — nun repräsentiert durch die Bahn — auch einem großen Teile der Soester Einwohnerschaft Arbeit und Brot. Vergangenheit und Gegenwart reichen sich hier die Hände, und wie daraus jetzt seit 100 Jahren Segen erwachsen ist, so möge auch fernerhin Segen darauf ruhen in allen kommenden Zeiten.



## Geschichtliches über Paderborn

Lange bevor Paderborn im Jahre 777 zum ersten Male urkundlich genannt wurde, stand die Siedlung an der Pader am Schwerpunkt des Hellweges und der Straße Bremen—Corbach—Frankfurt. Karl der Große hielt hier den ersten Reichstag auf sächsischem Boden.



*Rathaus*

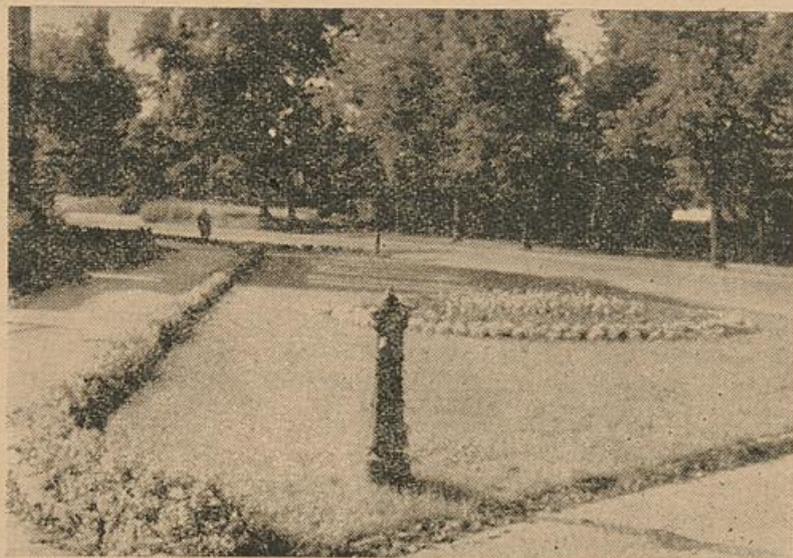
Im denkwürdigen Jahre 799, als Papst Leo III. und Karl, der Herrscher der Franken, sich in Paderborn trafen, fand der Gedanke der Wiederherstellung der römischen Kaiserwürde feste Formen. 836 überführte Bischof Baduard die Gebeine des Hl. Liborius aus Le Mans in Frankreich nach Paderborn. Alljährlich im Juli gedenkt die Stadt ihres Schutzpatrons in der Libori-Festwoche. Oft hat schweres Leid die Stadt getroffen. Im Jahre 1000 wurde sie durch Brand zerstört. 1058 sank sie abermals in Asche. 1133

berichtet die Geschichte wiederum von einer Zerstörung durch Feuer. 1340 widerfuhr ihr dasselbe Geschick. 1506 brannten 300 Häuser nieder, 1616 waren es 375 Bauten. Nachdem der Dreißigjährige Krieg mit allen Schrecken beendet war, lebten noch 500 Menschen im zerstörten Paderborn. Die Drangsale des Siebenjährigen Krieges gingen vorüber. 1875 brannte ein ganzes Stadtviertel nieder und, um die Liste der Leiden vollzählig zu machen, am 27. 3. 1945, wenige Tage vor dem Ende des Krieges, sanken abermals viele Gebäude der Stadt in wenigen Minuten in Schutt und Asche.

In allen Zeiten bauten Fleiß und zähe Ausdauer das Zerstörte wieder auf. Bischof Meinwerk schuf nach dem Brande des Jahres 1000 Kirchenbauten, deren Ruhm weit über Paderborn hinausstrahlte. Der Abdinghof, die Bartholomäus-Kapelle, Westdeutschlands älteste Hallenkirche, sind u. a. heute noch Zeugen seines Wirkens.

Wer heute wieder nach Paderborn kommt, wird eine wiedererstandene Stadt finden, die in würdiger Weise Altes und Neues verbindet. Er findet Hotels und Gaststätten, die die gute alte Tradition fortsetzen, moderne Läden, reges Leben und wenn er zur rechten Stunde kommt, begegnet er Menschen, die zu einer der zahlreichen Tagungen nach der Paderstadt kamen. Er sieht Wagen aus vielen fremden Ländern.

Am 1. Oktober 1950 erlebt er die Festlichkeiten die an den Tag erinnern, an dem vor 100 Jahren die Strecke Hamm—Soest—Paderborn in Betrieb genommen wurde. Aus den damaligen Anfängen entwickelte sich ein bedeutender Bahnhof. Wenn heute fast 3 500 Menschen in den Werkstätten der Deutschen Bundesbahn beschäftigt werden, so ist ohne Übertreibung festzustellen, daß die Bundesbahn ein wesentlicher Faktor im Leben der Stadt Paderborn ist.



*Blick in den Englischen Garten*

# VORKÄMPFER UND MÄNNER DES DEUTSCHEN EISENBAHNWESENS

---

## Friedrich List, Deutschlands größter Volkswirt — der Vorkämpfer der Eisenbahn

Von Dr. Johannes Dierkes, Eversen

Die Daten seines Lebens sind kurz erzählt: Am 6. 8. 1789 in Reutlingen geboren, wird ihm, der nur Stadtschreiber ist, die Professur für Staatswissenschaften in Tübingen übertragen; 1819 gerät er in Konflikt mit der Regierung wegen Teilnahme am deutschen Handels- und Gewerbeverein; 1822 wegen „Aufreizung gegen Staatseinrichtungen“ verurteilt, flieht er, kehrt aus Heimweh zurück und kommt 10 Monate lang in Festungshaft auf den Hohenasperg. Nach Entlassung aus der Haft beginnt ein unstetes Wanderleben, das ihn durch die Pfalz und Frankreich über den Ozean in die Vereinigten Staaten führt. Hier übernimmt er die Redaktion des deutschen Blattes „Adler“ in der kleinen Stadt Reading. Auf einem Ausflug in die „Blauen Berge“ entdeckte er ein Kohlenlager, brachte rasch eine Gesellschaft mit bedeutendem Kapital zusammen, baute eine Eisenbahn, gründete Städte und war im Begriff, durch seine Tätigkeit zu Ansehen und Wohlstand zu gelangen, als der unwiderstehliche Drang, die erworbenen Erkenntnisse zum Nutzen seines Vaterlandes zu verwenden, ihn wieder, alle seine amerikanischen Aussichten aufgebend, in die alte Welt zurückführte. Hier war er dann amerikanischer Konsul in Leipzig und begann gleichzeitig jene berühmt gewordene Tätigkeit, in der er unermüdlich für ein deutsches Eisenbahnwesen wirkte. Hier rief er das „Zollvereinsblatt“ ins Leben und rief darin sowie in der „Augsburger Allgemeinen Zeitung“ mit feurigen Worten zu einem „Allgemeinen deutschen Zollverein“ auf. 1841 erschien sein berühmtes Werk: „Das nationale System der politischen Ökonomie“, das ihn — wenn auch erst 30 Jahre nach seinem Tode — zum größten Volkswirt Deutschlands gemacht hat.

Ein großes Genie war dieser Mann, der vor mehr als 100 Jahren bereits um die Notwendigkeit eines mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins kämpfte und die zukünftige Rolle der Vereinigten Staaten im internationalen Wirtschaftsleben schon damals voraussah.

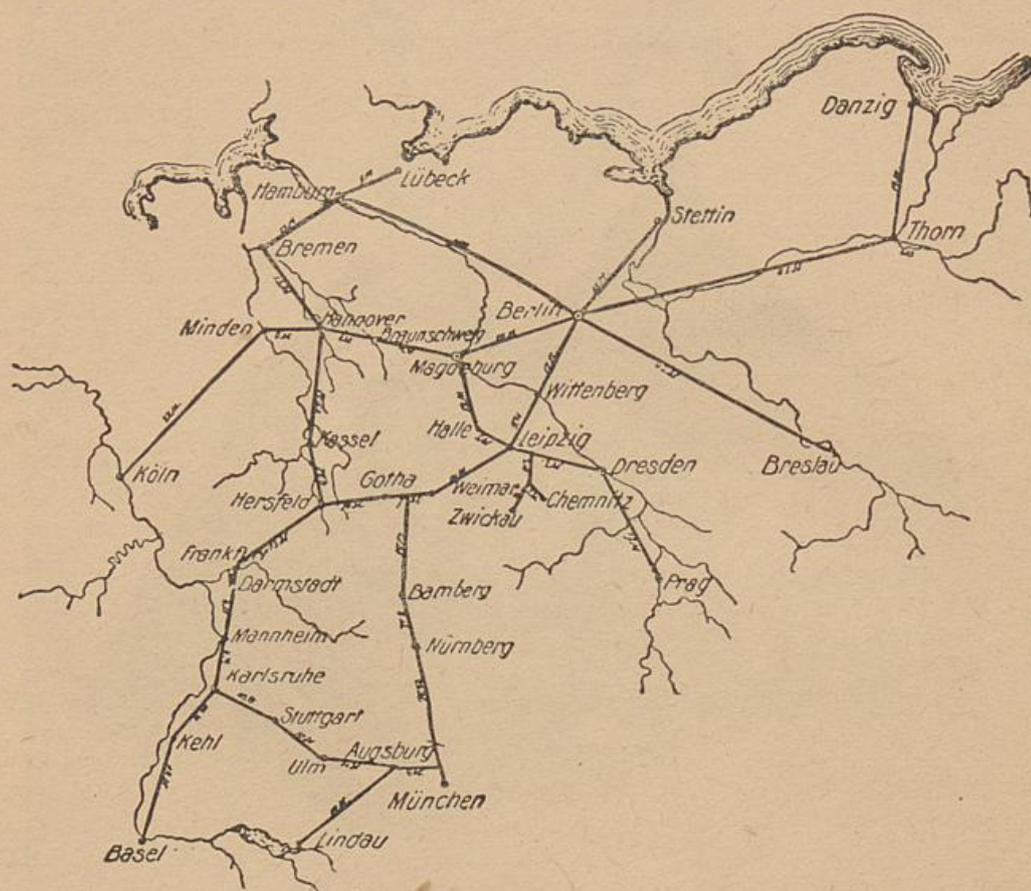


*Friedrich List*

Und vor allem List's Tätigkeit im Eisenbahnwesen! In seiner Festrede zur Enthüllung des List-Denkmal in Kufstein am 8. September 1906 hat Prof. Ehrenberg dem Pionier der deutschen Eisenbahnen diese denkwürdigen Worte zugerufen: Dauernd wird der Name List mit den schwierigen Anfängen des deutschen Eisenbahnwesens verbunden bleiben. Gewiß wären auch ohne ihn Schienenstränge durch Deutschland und Österreich gezogen

2\*

worden; aber daß bereits im Jahre 1833 die erste große Verkehrs-  
 bahn Deutschlands, die Leipzig — Dresdner, geplant und am 1. März  
 1836 der erste Spatenstich an dieser Bahn getan wurde, ist doch  
 sein Verdienst. Freilich, die Zeitgenossen selbst und die Schrift,  
 welche die ehemalige Leipzig-Dresdner-Eisenbahnkompagnie 1864  
 zur 25-Jahrfeier der Eröffnung der ganzen Strecke herausgegeben  
 hat, glaubte andern Männern die Palme des Verdienstes zuerkennen  
 zu sollen. Aber die Geschichte ist hier, wie häufig, über angemäße  
 Ansprüche hinweggeschritten und hat den Ruhm des Mannes, der



Friedrich List's Entwurf für ein deutsches Eisenbahnes

schon 1824 in der Gefangenschaft auf dem Hohenasperg sich mit  
 dem Eisenbahnwesen beschäftigte, der 1829 in den Wildnissen der  
 „Blauen Berge“ von einem deutschen Eisenbahnwesen träumte,  
 wiederhergestellt. Ganz neue ahnungsvolle Gedanken über die  
 Zukunft seines Vaterlandes gingen schon damals dem in die Ferne  
 Gebannten auf. Er fühlte die belebende Kraft eines über ganz  
 Deutschland ausgedehnten Eisenbahnbetriebes voraus, er sah im  
 Geiste die mächtigen Wirkungen desselben sowohl auf die derein-  
 stige Einigung des Vaterlandes wie auf die Stärkung der National-  
 verteidigung und die Beförderung alter Kultur und Gesittung.“

Es ist für jeden Deutschen eine Mahnung von unüberbietbarem Ernst, an List zu sehen, wie der Schöpfer des Eisenbahnnetzes, der Ratgeber und Förderer einer Menge der wichtigsten Unternehmungen, der Agitator einer einheitlichen deutschen Wirtschafts- und Handelspolitik, so kärglich bezahlt wurde und schließlich so kümmerlich dahinvegetieren mußte. „Nachdem er“, wie seine Freunde sagten, „weite Strecken unbrauchbarer, ja unbekannter Wildnis in fruchtbares Land verwandelt hatte, mußte er immerdar noch Holz hacken“ — bis die Leiden des zunehmenden Alters und der zerrütteten Gesundheit ihm die frische Arbeitskraft zerstörten und er der quälenden Sorge um die Zukunft in hoffnungsloser Melancholie erlag. „Armer Freund“, rief ihm Laube nach, „ein ganzes Land konntest du beglücken, aber dieses Land konnte dir nicht einen Acker Erde, konnte dir nicht ein armes Haus geben für die traurige Winterzeit des Alters! Dieser Fluch des zerrissenen Vaterlandes, in welchem man so kinderleicht heimatlos werden kann, in welchem das Genie selbst niemand angehören darf, dieser Fluch hat dich im Schneesturme oberhalb Kufsteins in den Tod gejagt, und unsere Tränen, unsere Lorbeerkränze, was sind sie deiner verwaisten Familie?! Was sind sie den guten Bürgern und Egoisten, die sich die Fülle des Bauches streicheln und weislich sprechen: Der Staat ist nicht für Genies vorhanden!“ (Vergl. „Friedrich List's Leben“ von Ludwig Häusser, J. G. Cotta, Stuttgart 1850.)

## Friedrich Harkort

ein westfälischer Industrieller und Eisenbahnmann

Von Dr. Johannes Dierkes, Eversen

An einem wunderschönen Frühlingstage des Jahres 1880 trugen sie aus einem efeuumrankten Hause in Hombruch bei Dortmund den Sarg eines Mannes, den die Flagge eines Rheindampfers deckte; darüber lagen das Eiserne Kreuz und der Degen aus den Befreiungskriegen. Die Lokomotive „Wilhelm Ostermann“ — so genannt nach dem Direktor der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, der ein Freund dieses Toten gewesen war — führte den Sarg und das nächste Leichengefolge aus Barop nach Wetter an der Ruhr. Am Bahnhof hier erwartete den Trauerzug eine riesige Menschenmenge. Viele waren aus weiter Ferne herbeigeeilt, Vornehme und Geringe, um den Toten zur letzten Ruhestätte im Walde von Schede zu geleiten.

Friedrich Harkort! So hieß der Tote. Industrieller und Politiker von echtem westfälischen Schrot und Korn, ein Unternehmer noch von edel-patriarchalischer Haltung und — ein weitsichtiger Vorkämpfer der Eisenbahn. Im März 1825 weist er auf die englischen Eisenbahnen hin und empfiehlt ihre Nachahmung. Die Zeitschrift „Hermann“ enthält einen Artikel von seiner Hand über die Eisenbahnen

(Railroads), der über die englischen Eisenbahnpläne berichtet. Der Artikel schließt: „Möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes mit rauchenden Kolossen bespannt ist und dem Gemeinsinne die Wege bahnet.“ Um dieselbe Zeit (1828) — welche Duplizität des geistigen Geschehens! — spricht Goethe zu Eckermann: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun.“



*Friedrich Harkort*

Sommer 1826 wurde in Elberfeld eine kleine Probefahrbahn aufgestellt. Die Folge war das Projekt einer Kohleneisenbahn von Heisingen an der Ruhr nach dem Wuppertal. Aber es erhob sich bald Widerspruch, weil die Kohlenfuhrleute durch Eisenbahnen zu sehr geschädigt würden u. a. m. Mehrere Kohlengrubenbesitzer erhoben Beschwerde bei der Staatsregierung gegen „dieses schädliche Unternehmen“. Und in der Tat wurde auch die Konzession verweigert (31. Oktober 1826). Da verfaßte Harkort seine Denkschrift über die Vorteile der Eisenbahnanlage für den Freiherrn v. Stein, der sich nun der Sache warm annahm. Um dieselbe Zeit hatte der Regierungsrat Krüger in Minden eine Denkschrift verfaßt, in der eine

Eisenbahn von der Weser zum Rhein vorgeschlagen wurde zwecks Unabhängigmachung Preußens von Holland. Bremen sollte Haupthafen für Rheinland-Westfalen werden. Die Denkschrift wurde dem Finanzminister v. M o t z vorgelegt. Dieser nahm die Anregungen auf, sandte zwei Techniker zum Studium der Eisenbahnen nach England und empfahl selbst im Bericht an den König vom 30. Mai 1828 den Bau einer Eisenbahn von Minden nach Lippstadt, um „eine ganz neue Richtung für den Verkehr von Bremen nach dem westlichen und südlichen Deutschland innerhalb der eigenen Grenzen der preußischen Staaten hervorzurufen.“

Lesen wir nun, was im einzelnen der Nationalökonom Gustav Cohn in seiner „Nationalökonomie des Handel und Verkehrswesens 1898“ weiter schreibt: Jetzt entstanden mehrere Projekte. Der erste wirkliche Erfolg war die auf Harkorts Veranlassung 1828 gebildete Aktiengesellschaft Steele-Vohwinkel für Pferdebahnbetrieb, die 1830 vollendet wurde und 1831 von dem damaligen Generalgouverneur der Rheinlande, Prinz Wilhelm, den Namen erhielt. Die Eröffnung der Liverpool-Manchester-Bahn gab neuen Auftrieb. Beim Zusammentritt des 3. Westfälischen Landtages (Dez. 1830) reichte Harkort einen ausführlichen Antrag auf Verbindung der Weser mit der Lippe ein als ständiges Unternehmen mit staatlicher Unterstützung oder auch als rein staatliches Unternehmen. Der Landtag sprach sich dafür aus und ernannte eine Deputation zur Ausführung des Plans. Die Regierung machte Schwierigkeiten über Schwierigkeiten, „da das jetzige Kommunikationsbedürfnis durch die vorhandene Chaussee gesichert sei, die künftige kommerzielle Wichtigkeit der Anlage auf unsicheren Voraussetzungen beruhe u. ä. m.“ Durch seine Schrift: „Die Eisenbahn von Minden nach Köln“ (März 1833) suchte Harkort auf den Gemeinsinn der Privaten zu wirken, aber mit wenig Erfolg. Erst das Jahr 1835 brachte die ersten Erfolge. Fast gleichzeitig, da im Mai 1835 für die Leipzig-Dresdner Bahn das Aktienkapital gezeichnet war, traten am 19. Juni 1835 in Elberfeld 43 angesehene Männer zusammen, die sich zur Uebernahme von Aktien für die Bahnstrecken Elberfeld—Düsseldorf und Elberfeld—Witten als Sektion der Rhein-Weser-Bahn verpflichteten. Die erstere Strecke wurde, nach dem Stephenson sie begutachtet hatte, alsbald in Angriff genommen, die ganze Bahn am 3. September 1841 eröffnet. Erst einer späteren, im Jahre 1843 gegründeten Köln-Mindener Gesellschaft, bei welcher der Staat ein Siebentel der Aktien zeichnete, gelang die Durchführung des Plans Minden—Hamm—Dortmund—Duisburg—Düsseldorf—Köln. (1845—47 vollendet). Der wichtigste Seitenzweig der Köln—Hamm—Mindener Bahn war dann die Strecke an der alten Heerstraße des „Hellwegs“ entlang; Hamm—Soest—Paderborn, vollendet am 1. Oktober 1850. Wenn wir in diesem Jahre ihr 100-jähriges Jubiläum feiern, wollen wir unseren großen westfälischen Landsmann und Eisenbahnvorkämpfer Friedrich Harkort nicht vergessen. Auch uns Eisenbahnern sei er ein leuchtendes Vorbild selbstloser Hingebung und Pflichterfüllung, der

jenen alten deutschen Schöffeneid wahr gemacht hat: „Ich will des Landes Beste raten und das nicht lassen um Weib noch um Kind, um Vater noch um Mutter, um Schwester noch um Bruder, noch um keinerlei Gift oder Galle, noch um Neid, noch um Habe, noch um Not, noch um eines Herren Willen, noch um Furcht vor dem Tod.“

## Julius Dorpmüller

Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn

Am 24. 7. 1869 wurde Julius Dorpmüller als Sohn eines Eisenbahners in Elberfeld geboren. Sein Vater stammte aus dem Oberbergischen, wo seine Vorfahren an der „Dörpe“ Pochhämmer mit Mühlen betrieben. Von ihm erbte er das strenge Berufsbewußtsein und von der Mutter, einer Westfälin aus dem Sauerlande, die Frohnatur. Seine Kindheit verlebte er in Elberfeld, München-Gladbach und Aachen. Eines Tages zeigte ihm sein Vater, der ebenfalls Eisenbahner war, den Zentralbahnhof in Köln. „Junge“ sagte er ihm, „das ist das Leben der Eisenbahner. Wenn du zu denen auch einmal kommen kannst, hast du den richtigen Beruf bei einer ordentlichen Firma gefunden“, und Julius Dorpmüller wurde Eisenbahner. Nach der Reifeprüfung und dem Studium an der technischen Hochschule in Aachen begann er seine Laufbahn bei der Staatseisenbahn. Bei ihr blieb er bis zum Jahre 1907. Dann ließ er sich aus dem Staatsdienst beurlauben und ging zur Schantung-Eisenbahn in China. Dort wurde ihm der Bau der 700 km langen Tientsin—Pukow-Bahn übertragen, deren Betrieb er nach Fertigstellung übernahm. Weitere große Projekte folgten. Er galt als erster Fachmann für Eisenbahn- und Verkehrswesen in Ostasien. Dann brach der 1. Weltkrieg aus. Dorpmüller versuchte in die Heimat zu kommen. Erst im Herbst 1917 gelang ihm ein Durchbruchversuch über Sibirien und Rußland. Bei Pleskau erreichte er die deutschen Linien. Dort glaubte man ihm nicht, daß er Deutscher sei und schickte ihn in ein Gefangenenlager. Mit dem ihm eigenen Humor befreite er sich aus dieser peinlichen Lage. Bald wird er mit neuen Aufgaben betraut. Zunächst ist er in Transkaukasien, Stettin, Essen und Oppeln tätig. Dann wird er Präsident der Reichsbahndirektion Essen und ein Jahr später stellvertretender Generaldirektor der Reichsbahn. Im Jahre 1926 wird er zum Generaldirektor ernannt. 1937 wurde er gleichzeitig noch Reichsverkehrsminister und hat in dieser Stellung die Reichsbahn auf eine Höhe geführt, die ihr Achtung und Bewunderung in der ganzen Welt einbrachte.

Sein hervorragendes Fachwissen und seine weltweite Bildung gaben ihm Ansehen und seinem Auftreten etwas Wirkungsvolles und Repräsentatives. Als Fachmann ging er auf den Kern der Dinge ein. Kleinigkeiten und jedes Pedantentum waren ihm verhaßt. Er erfreute sich der Wertschätzung aller Eisenbahner und galt als ihr „Familienvater“, nicht nur weil er für sie wie ein Vater sorgte,



*Julius Dorpmüller*

sondern auch weil er die Eisenbahn der Oeffentlichkeit gegenüber selbstbewußt und fest vertrat.

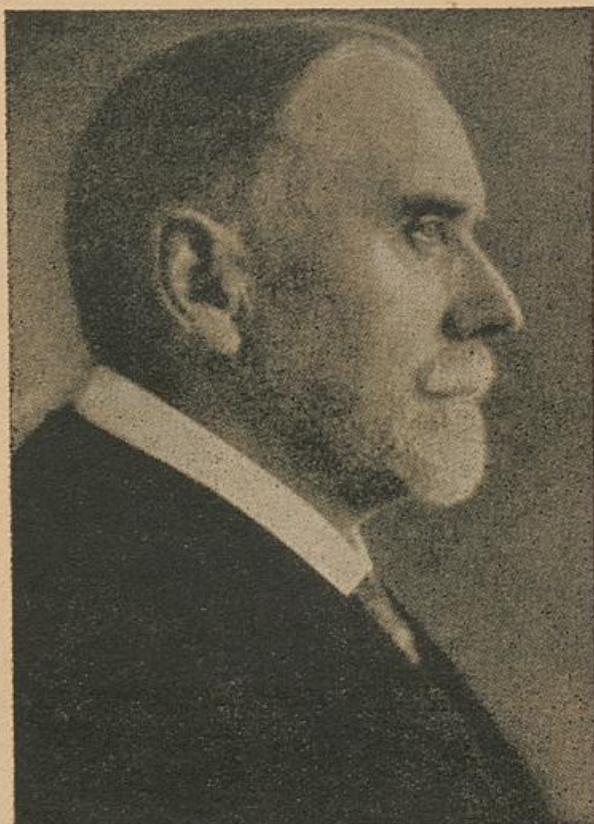
Auch im Auslande war die Wertschätzung, die er genoß, sehr groß. Wie hoch diese Wertschätzung gewesen ist, beweist die Tatsache, daß man ihm nach Kriegsende wieder die Leitung der Deutschen Reichsbahn übertragen wollte. Ein tragisches Geschick hat es anders gewollt. Am 5. 7. 1945 erlag dieser große Eisenbahner den Folgen

einer Operation. Er starb im Eisenbahnerheim Malente in der holsteinischen Schweiz und liegt dort an einem stillen Friedhofsplatz begraben. Nur eine kleine Zahl seiner ehemaligen Mitarbeiter geleitete ihn zur letzten Ruhe. Wir aber wollen ihm immer ein gutes Gedenken bewahren.

## Wilhelm Schmidt der Erfinder der Heißdampf-Lokomotive

Von Dr. Johannes Dierkes, Eversen

Unter den Technikern ist er bekannt als „Heißdampfschmidt“. Er fand, wie man den überhitzten, hochgespannten Dampf aufs beste auswertet und wurde so ein Bahnbrecher auf dem Gebiete des Dampfmaschinenwesens. Seine Heißdampflokomotive fährt heute



*Wilhelm Schmidt*

auf fast allen Bahnen der Erde. Am 18. Februar 1858 wurde Wilhelm Schmidt als Sohn eines Botengängers in Wegeleben bei Halberstadt geboren; er besuchte die Volksschule. Da ihn jede Maschine lockt, wird er Schlosser und geht auf Wanderschaft. In Dresden, wo er als Schlossergeselle arbeitet, wird ein Professor der Maschinenkunde auf ihn aufmerksam und will ihn studieren lassen. Aber Schmidt will seine eigenen Wege gehen; er versenkt sich in das Wesen der Dinge und der Maschine. Bei solcher Versenkung geschieht es, daß ihn ein Bild mit unwiderstehlicher Macht ergreift und bannt, urplötzlich und urmächtig, daß er hernach körperlich und geistig völlig erschöpft ist — etwas erholt, diktiert er dann,

immer noch mit dem Bilde in Sicht, alle Linien und Maße des Geschautes.

In seinem vielgelesenen Buch: „Geheimnisse des Seelenlebens“ hat Georg Stutzer ein Erlebnis erzählt, das man immer wieder gern

liest, wenn man den Geheimnissen unseres Seelenlebens nachsinnt: „Im Vorfrühling 1914 hatte ich das Glück, in einem Kurhause des Schwarzwaldes wochenlang mit einem bedeutenden Manne zusammen zu sein, dem Ingenieur Dr. Schmidt, dem Erfinder der Heißdampfmaschine. Es war mir seit einigen Jahren aus den Zeitungen bekannt, daß diese Erfindung von der größten Bedeutung für die Konstruktion der Lokomotive sei; daß in wenigen Jahren schon deren 30 000 mit diesem neuen Einbau versehen seien, und daß der preußische Eisenbahnminister erklärt habe, in fünf Jahren dadurch 30 Millionen Mark an Betriebskosten gespart zu haben; auch daß der Erfinder das Patentrecht in allen Ländern der Erde besitze, usw. Der stille Herr von mittleren Jahren war eine sehr sympathische Persönlichkeit — alle wirklich bedeutenden Leute sind bescheiden — und erfüllte meine Bitte, einem Kreise von Professoren, Fabrikanten und Ärzten seine Erfindung zu verdeutlichen. In der ihm eigenen, leisen, freundlichen Weise begann er seine behagliche Erzählung mit einer köstlichen Selbstironie also: „Ich bin meines Zeichens Schlossergeselle.“ Fröhliches Gelächter im Kreise. Einer der Herren sagte: „Aber Herr Doktor!“ — „Ja, den Titel habe ich von einer technischen Hochschule für die Erfindung einer neuen Goldwaage bekommen. Nehmen Sie aber meine Erklärung ernst. Sie haben es wohl schon bemerkt, daß ich nicht einmal richtig deutsch spreche.“ Und dann plauderte er von seiner Lehrlings- und Gesellenzeit. „Ich habe nie gelernt zu zeichnen; aber wenn meine Konstrukteure Bogen voll Zahlen schreiben, sehe ich das Richtige längst, ehe sie fertig sind, und es ist jedesmal richtig. Und ebenso sehe ich im voraus, was Sie meine Erfindungen nennen. Schon als Lehrling und Geselle sah ich solche Bilder; sie schwebten in der Luft oder erschienen wie Zeichnungen an der Wand. Dann verschwanden sie und tauchten nach 10, 20 oder jetzt nach 30 Jahren ungerufen wieder auf.“ Er schilderte den Vorgang ausführlich, machte eine Pause, ließ Tee kommen, während wir die ausgegangenen Zigarren wieder anzündeten. Ich erlaubte mir die Bemerkung: „So sah auch Erwin von Steinbach, nach der Sage, das Straßburger Münster fertig vor sich, ehe er angefangen hatte, den Bauplan zu zeichnen; und von Raffael wird erzählt, er habe eines seiner besten Madonnenbilder zuvor so deutlich an einer leeren Wand seines Ateliers erblickt, daß er einem Besucher zugerufen hätte: „Gehen Sie zur Seite, sonst sehe ich das Bild nicht!“ — Das ist der intuitive Blick aller Genies, eine wunderbare Gottesgabe“, fügte ein Professor aus Tübingen meiner Bemerkung hinzu. „Ach nein!“ fuhr Dr. Schmidt nun fort, „ich bin weder ein Genie noch ein Künstler. Auf die denkbar einfachste Weise sind mir die Pläne für meine Erfindungen gekommen.

Mit der Heißdampfmaschine war es so: Ich fühlte mich eines Morgens elend, marode und stand an meinem Fenster. Es war ein kühler Tag, die Fensterscheiben waren beschlagen. Da schoß mir plötzlich der Gedanke durch den Kopf: Wieviel Wärme wird dadurch

in einer Maschine gebunden gehalten, daß der Wasserdampf die Wandungen des Kessels bedeckt? Und zugleich stieg ein längst vergessenes Bild aus meiner Jugendzeit in mir auf, welches mir gezeigt hatte, durch welche Einrichtung der sich absetzende Wasserdampf in einer Maschine vermieden und in Kraft umgesetzt werden könnte. Das Bild war mir wie von unten herauf wieder erwacht, aber die maschinelle Konstruktion verwirrte sich in meinem Kopfe. Da nahm ich mir ein Auto, fuhr stundenlang durch eine einsame Gegend, sah nicht rechts, nicht links, sondern grübelte vergebens! Alles verwischte sich. Abends spät saß ich noch sehr ermüdet in meinem Zimmer. Da erschien ganz plötzlich, wie eine an die Wand geworfene Projektion, klar und deutlich die Konstruktion. Ich ließ meinen besten Zeichner wecken und diktierte ihm, immer noch mit dem Bilde in Sicht — aber nur ich sah es — alle Linien und Maße. Es dauerte dann noch Monate, bis das Modell und alle Konstruktionsberechnungen fertig wurden, aber das Bild war vollkommen richtig gewesen.“

Überhaupt: ein wunderbarer Mann war der „Heißdampfschmidt“. Wie er sich als Techniker der Wirklichkeit beugt, um sie zu erkennen, beugt er sich auch vor Gott, um seiner Wirklichkeit stille zu halten zu tiefster Gott-Erkenntnis und Gott-Verbindung. Diese Wirklichkeit Gottes tritt eines Tages urmächtig in der Bibel an ihn heran. Die Tage, da er von ihrer Wahrheit zuerst gepackt wurde, nennt er den eigentlichen Wendepunkt seines Lebens. Und merkwürdig: je einfältiger und reiner seine Seele wird, um so mächtiger strömen die Erfindungsbilder in ihn hinein. Der Ruhm, den ihm die fertigen Erfindungen bringen — über 200 deutsche Reichspatente stammen von ihm — macht ihn nicht stolz. „Gott allein die Ehre“, bleibt sein Spruch.

Seine Gedanken, die er sich in den Jahren 1916 bis 1920 gemacht hat — damals litt er heftig unter der Zeit voll Blut und Tränen und soviel Unwahrhaftigkeit —, sind in dem Büchlein enthalten, das G. v. Bodelschwingh „Aus Leben und Gedanken des Erfinders Wilhelm Schmidt“ erscheinen ließ: Der Ruf eines Einsamen! Wie hat es doch dieser außerordentliche Mann aus einfachsten Verhältnissen und ohne wissenschaftliche Vorbildung dazu gebracht, die technische Entwicklung vorwärts zu tragen und aus leidenschaftlichem Suchen heraus eine Beziehung zum Göttlichen zu finden, die ihm gestattete, zu einem ganz eigenartigen Weltüberblick zu gelangen!

Rastlos tätig bis zuletzt, immer noch bestürmt von neuen Erfindungsgedanken und doch erschüttert durch die Machtlosigkeit der Wahrheit in der Welt, ist Wilhelm Schmidt am 16. Februar 1924 in Bethel gestorben. Der letzte Eintrag in seinem Lösungsbuch lautet: „Hinter der Wahrheit steht Gott.“ Psalm 69, 10 leuchtet gemäß seinem Wunsch als Inschrift über seinem Grab.

## Walther Helberg

### Präsident der Deutschen Bundesbahn

Das Erbe, das die Deutsche Bundesbahn angetreten hat, ist schwer. Krieg und Nachkriegszeit haben ihrer Vorgängerin, die auf der Höhe ihrer wirtschaftlichen und technischen Entwicklung stand, schwere Wunden geschlagen. Die Währungsumstellung am 21. Juni 1948 brachte zudem den Verlust des gesamten Barvermögens. Der wirtschaftliche Wiederaufbau des Bundesgebietes — gehemmt durch Kapitalmangel und äußere Einflüsse — macht nur langsame Fortschritte. Andere Verkehrsmittel, betrieben von Unternehmen der freien Wirtschaft und ohne Bindung an Beförderungspflicht und Tarifzwang, breiten sich aus und behaupten sich im Wirtschaftskampf.

Trotz aller Schwierigkeiten wirtschaftlicher und technischer Art holt die Eisenbahn aber Schritt für Schritt auf. Zäh und verbissen vorwärtsstrebend, gewinnt sie langsam ihre alte Bedeutung wieder. Leiter in diesem außergewöhnlichen Existenzkampf ist der Präsident der Deutschen Bundesbahn, Dr. Ing. e. h. Walther Helberg. Er wurde geboren als Kaufmannssohn am 24. 2. 1899 in Hamburg,

studierte von 1919 bis 1923 das Maschinenbaufach an der Technischen Hochschule Karlsruhe. Nach beendetem Studium war er kurze Zeit in der Privatwirtschaft tätig, um sodann in den Eisenbahndienst einzutreten. Zunächst im Bezirk Karlsruhe als wissenschaftlicher Hilfsarbeiter beschäftigt, wurde er 1927 in den Bezirk der Reichsbahndirektion Berlin versetzt, wo er beim Eisenbahnausbesserungswerk Brandenburg West und dem Lokomotiv-Versuchsamt

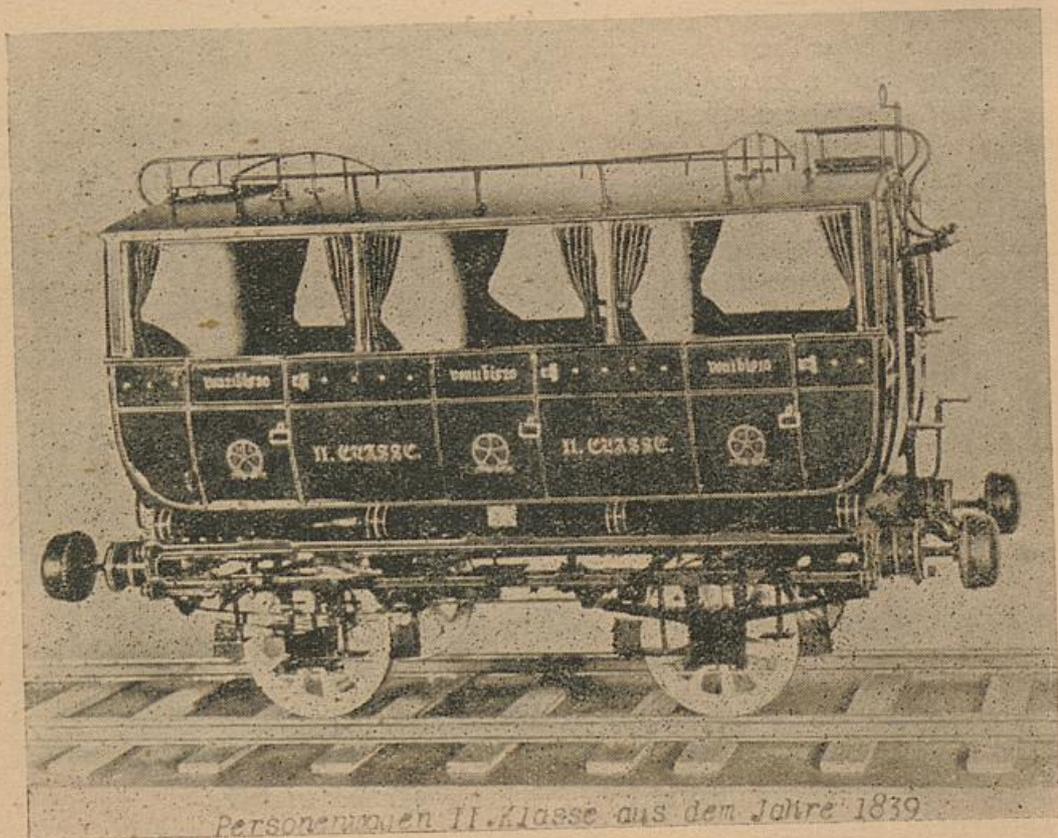
Grunewald tätig war. 1934 erhielt er einen Ruf an das Reichsbahn-Zentralamt Berlin, bei dem er mit kurzen Unterbrechungen — (Zentralamt München und Eisenbahndirektion Köln) bis zum Kriegsende als Dezernent verblieb.



Walther Helberg

Nach dem Zusammenbruch übernahm er ein Dezernat beim Reichsbahn-Zentralamt Göttingen und war von Januar 1946 bis Mai 1947 als Referent beim Hauptprüfungsamt tätig. Im Juni 1947 übertrug man ihm die Leitung des Reichsbahn-Zentralamtes Göttingen, dessen Präsident er im September 1947 wurde. Am 25. April 1949 wurde er zum 1. Stellvertreter des Generaldirektors ernannt und seit dem 1. Dezember 1949 mit der Wahrnehmung der Dienstgeschäfte des Präsidenten der Deutschen Bundesbahn beauftragt. In Würdigung seiner Verdienste um die Wahrung und Fortsetzung der bewährten fachwissenschaftlichen Tradition der Zentralämter der ehemaligen Deutschen Reichsbahn sowie der vielfältigen Anregung und Unterstützung einer ingenieurwissenschaftlichen Durchdringung der Gegenwartsaufgaben des Schienen- und Straßenverkehrs wurde ihm von der Technischen Hochschule „Carola Wilhelmina“ zu Braunschweig am 2. Juli 1950 die Würde eines Dr. Ing. e. h. verliehen.

Möge er noch lange zum Wohl des deutschen Volkes und der Deutschen Bundesbahn auf seinem verantwortungsvollen Posten tätig sein.



*Personenwagen II. Klasse aus dem Jahre 1839*

# AUS DER GESCHICHTE DER WESTF. EISENBAHN

---

## Geschichtstafel

### zur Geschichte der Eisenbahnen des Kreises Soest

30. 3. 1825 Aufruf Harkorts in Wetter in der Hagener Zeitung „Hermann“ zum Bau von Dampfbahnen  
1830 Behandlung der Eisenbahnfrage auf dem 3. Westf. Provinziallandtag in Münster
22. 7. 1832 Regierungsantwort auf eine Bittschrift der „getreuen Stände Westfalens“ mit ablehnendem Standpunkt in der Förderung der Eisenbahnen  
1833 Erörterung von Plänen zum Bau der „Rhein-Weser-Eisenbahn“ (Köln—Soest—Minden)  
1843 Zeitungskrieg zwischen Hamm und Soest über die Linienführung der Köln—Mindener Eisenbahn (über Soest oder Hamm?)
29. 5. 1845 Gründung der „AG Köln—Mindener—Thüringer Verbindungs-Eisenbahn“ von Hamm über Soest nach Paderborn
15. 5. 1847 Inbetriebnahme der Köln—Mindener Eisenbahn über Hamm
1. 10. 1850 Eröffnung der „Köln—Mindener—Thüringer Verbindungs-Eisenbahn“, die sich nun „Westfälische Eisenbahn“ nennt
4. 10. 1850 Erster planmäßiger Personenzug nach Hamm über Soest nach Paderborn
25. 10. 1850 Aufnahme der Kohlentransporte auf der Strecke Hamm—Soest—Paderborn
28. 3. 1851 Eröffnung der Anschlußstrecke Warburg—Landesgrenze (bei Haueda) der Westf. Eisenbahn
13. 8. 1852 Aufruf des Komitees der „Dortmund—Soester Eisenbahn“ zur Zeichnung von Aktien
22. 7. 1853 Eröffnung der Reststrecke der Westf. Eisenbahn zwischen Paderborn und Warburg und dadurch durchgehende Verbindung Köln—Hamm—Soest—Paderborn Kassel
- 1853—1855 Bau der Dortmund—Soester Eisenbahn
1. 1. 1855 Eröffnung der „Dortmund—Soester Eisenbahn“, später „Bergisch-märkische Eisenbahn“ genannt.

- 1860 Erster Privatgleisanschluß im Bahnhof Soest (Bergenthal)
- 1866 Strecke Dortmund—Soest zweigleisig
- 1867 Strecke Paderborn—Soest zweigleisig
- 1876 Strecke Dortmund Süd—Wolver in Betrieb
- 1881 Strecke Wolver—Soest zweigleisig
22. 11. 1881 Gründung der „Warstein—Lippstädter Eisenbahn“, später „Westfälische Landeseisenbahn“ genannt.
- 1882 Verstaatlichung der „Bergisch-märkischen Eisenbahn“ Dortmund—Soest
1. 11. 1883 Eisenbahn Warstein—Lippstadt in Betrieb genommen
- 1883 Privatgleisanschluß der Zuckerfabrik Soest
- 1887—1889 Bau des Ortsgüterbahnhofes Soest, der Oestinghauser Unterführung, infolgedessen Abtragung eines Teiles der Soester Stadtumwallung
1. 11. 1889 Neuer Soester Güterbahnhof (Ortsgüterbahnhof), noch heute „der Neubau“ genannt, in Betrieb
- 1896 Strecke Dortmund Süd—Soest zweigleisig
- 1896—1899 Bau des Verschiebebahnhofes Soest und der Umladehalle
17. 10. 1897 Nördlicher Teil des Verschiebebahnhofes Soest in Betrieb
1. 5. 1898 Ruhr-Lippe-Kleinbahn Hovestadt—Neheim—Soest eröffnet
1. 7. 1898 Südlicher Teil des neuen Verschiebebahnhofes Soest und die Umladehalle in Betrieb genommen
1. 12. 1898 Westf. Landeseisenbahn Soest—Brilon eröffnet
1. 3. 1899 Privatgleisanschluß Kornhaus Soest
- 1899 Umbau des Soester Ortsgüterbahnhofes wegen Einführung der Westf. Landeseisenbahn in den Bahnhof Soest
1. 8. 1899 Erste elektrische Beleuchtung im Bahnhof Soest
- Bau des Tunnels von Bahnsteig I zum Bahnsteig II im Personenbahnhof Soest
- 1901 Siedlung „Hermannstraße“ erweitert
1. 4. 1904 Ruhr-Lippe-Eisenbahn Hamm—Östinghausen eröffnet
1. 10. 1905 Kleinkinderschule in der Hermannstraße eröffnet
- 1905—1906 Bau des Abstellbahnhofes Soest
- 1906 Strecke Hamm—Wolver zweigleisig
1. 2. 1907 Ruhr-Lippe-Kleinbahn Neheim—Hüsten—Arnsberg eröffnet
1. 4. 1908 Ruhr-Lippe-Kleinbahn Niederense—Himmelpforten eröffnet
- 1911—1913 Erweiterung des Verschiebebahnhofes Soest in der Nähe des Stadtparkes
- 1914 Kleinbahn Niederense—Günne—Möhnetalsperre bekommt Normalspur
8. 8. 1925 Ruhr-Lippe-Kleinbahn beginnt Kraftwagenverkehr
- 1929 Erweiterung der Umladehalle Soest
- 1939 Abbruch am Lokschuppen II im Bahnhof Soest zur Vergrößerung des Personenbahnhofes



10. 3. 1945 Erster Artilleriebeschuß des Bahnhofs Soest
30. 3. 1945 Die Soester Eisenbahner werden auf Anordnung der Reichsbahndirektion Kassel nach Ottbergen evakuiert.
31. 3. 1945 Unterstellung des evakuierten Bahnhofs Soest unter die Leitung der RBD Essen zur Fortführung des Betriebes mit den zurückgebliebenen Eisenbahnbediensteten
1. 4. 1945 Letzter Zug von Soest vor dem Einmarsch der Alliierten
11. 5. 1945 Wiederaufnahme des Zugverkehrs nach Kriegsende im Bahnhof Soest
3. 9. 1945 Wiederaufnahme eines Rumpfbetriebes im Verschiebebahnhof — Abstellbahnhof
29. 9. 1947 Wiedereröffnung der Südseite des Verschiebebahnhofs.

## Beginn des Eisenbahnwesens im Hellwegraum<sup>ff</sup>

Von Hans Bünker, Lippstadt,

Leiter des Städtischen Verkehrsamtes

Geschäftsführer der Verkehrsgemeinschaft Hellweg—Sauerland

### Um den Schienenweg Hamm-Soest-Lippstadt-Paderborn (Kassel)

Man schrieb das Jahr 1848. Die sogenannte Rhein-Weser-Bahn, die Köln—Mindener Strecke, war eröffnet. Wider Erwarten hatte sie nicht die Richtung des Hellwegs, der uralten Handelsstraße vom Rhein zur Weser, zwischen den Höhen der Haar und dem Lippefluß, genommen, sondern führte weit nördlicher über Hamm—Bielefeld nach Minden. Dadurch waren die emporstrebenden Städte Soest—Lippstadt—Paderborn von dieser großen Verkehrsstraße abgeschnitten. Die Enttäuschung dieser Städte wurde noch größer, als kurz darauf der Schienenstrang von Minden bis Hannover verlängert wurde. Darüber hinaus entstanden noch Anschlußstrecken von Bremen bis Wunstorf, von Harburg bis Lehrte, so daß bereits im Jahre 1847 die Köln—Mindener Bahn die an der Schienenbahn liegenden Städte von Köln bis Hannover mit der Weser und der Elbe verband. Einmal täglich rollte ein Dampfzug auf dieser bedeutsamen Strecke in jeder Richtung dahin. Er legte die Strecke von Köln nach Berlin in 26 Stunden, zwischen Köln und Bielefeld in 8 Stunden zurück. Das waren für jene Zeiten geradezu phantastische Geschwindigkeiten.

### Planungen - Entscheidungen . . .

Bei allen zuständigen Kreisen und Instanzen plante man nun eifrig, wie man mit der oben genannten Bahn in Verbindung kommen konnte. Ein etwaiger Anschluß sollte den Gedanken einer Nord-

Süd-Verbindung von Kassel und Frankfurt mit der See der Wirklichkeit näher rücken. Die unternehmungslustige kurhessische Verwaltung griff diesen Gedanken sofort auf. Im Anschluß an die Bahn von Halle über Eisenach nach Kassel wurde der Bau einer Verbindungsbahn zur Rhein-Weser-Bahn von Kassel über Paderborn—Lippstadt—Soest vorgesehen. Hiergegen erhob naturgemäß das Fürstentum Lippe energischen Protest, daß die Bahnführung durch sein Land und zwar über Kassel—Karlshafen—Höxter nach Herford über Bielefeld forderte. Dieser lippische Vorschlag fand jedoch wenig Unterstützung und Gegenliebe. Preußen, der große Bruder Lippes, wollte die neuanzulegenden neuen Bahnanlagen, die von ihm geldlich unterstützt wurden, seinen eigenen Gebieten zugute kommen lassen.

Immer drang auch der Gedanke durch, daß Eisenbahnen in der Hand privater Interessenten zu einer politischen und wirtschaftlichen Herrschaft dieser Kreise führten. Diese Bestrebungen wurden von dem damaligen Leiter des preußischen Handelsministeriums, von der Heydt, erkannt, der den eigentlichen Staatsbahngedanken immer mehr verfolgte. Im Jahre 1849 fiel dann die sehnlichst erwartete Entscheidung: Die Kammer genehmigte die Mittel zu dem Bau der Bahn Hamm—Soest—Lippstadt—Paderborn—Warburg bis Hueda als Fortsetzung der bereits im Jahre 1849 eröffneten Strecke der Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn von Gerstungen nach Hueda. Die erste Teilstrecke von Hamm bis Paderborn sollte schon im Oktober 1850 eröffnet werden.

### „Der feurige Elias“

Mit Eifer und Tatkraft ging man daran, die vorgesehene Strecke bald fertigzustellen. In den damaligen Heimatzeitungen waren große Annoncen zu lesen, in denen Arbeiter für Erdarbeiten, Handwerker und Techniker gesucht wurden, um die baldige Durchführung der Strecke sicherzustellen. So konnte am 4. Oktober 1850 von Hamm nach Paderborn der erste Zug abgelassen werden. Der Plan sah vor: je eine Verbindung vor- und nachmittags von Hamm und je eine vor- und nachmittags in der Gegenrichtung. Eine Fahrt von Hamm nach Paderborn dauerte 3½ Stunden. Was mögen unsere Vorfahren gestaunt haben, als sie an den Bahnstrecken entlang die große technische Errungenschaft, „Eisenbahn“ genannt, bewundern konnten. Mit einer riesigen Rauchfahne zog auf den Schienen das rollende Ungetüm dahin und im Volksmunde spricht man noch heute von dem „feurigen Elias“, einem Ausdruck, der, alten Urkunden zu Folge, in der damaligen Zeit in der Gegend zwischen Lippstadt und Soest geprägt wurde.

Der Gütertransport auf derselben Strecke begann allerdings erst am 2. Dezember. Bedeutung maß man vor allen Dingen den Kohlentransporten bei, und in den damaligen Zeitungen konnte man lesen, daß „eine direkte Beziehung der Kohlen von allen Stationen

der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn in den Wagen der Westfälischen Eisenbahn stattfinden konnte". Interessant ist noch, daß die meisten Postverbindungen durch die Inbetriebnahme der Strecke geändert werden mußten. Bisherige Postverbindungen wurden aufgehoben und dafür andere geschaffen, die in der Hauptsache Zubringerdienste zur Eisenbahnstrecke leisten mußten.



*Soester Börde*

### Fahrt durch eine gesegnete Landschaft

Wer diese Gegend kennt, ihre Landschaft und ihre Bewohner, weiß, daß er durch ein Gebiet fährt, das zum Kernstück Westfalens gehört. Der uralte Hellweg ist bereits erwähnt worden. Hier rauschen im Sommer die Kornfelder der Soester Börde, unterbrochen von knorrigen Eichen, unter deren Blätter sich ansehnliche, deftige Bauernhöfe ducken. Und wenn der Zug den Bahnhof Borgeln verlassen hat, sieht man schon zur rechten Hand die früher wie heute imponierende Silhouette des alten Soest. Unerreicht an Einheit des Stadtkörpers steht Soest da. Ein hoher, lindenüberrauschter Wall umschlingt die ganze Stadt. Ungebrochen ist der Lebenswille dieser Stadt, und die Wunden, die ihr der zweite Weltkrieg schlug, vernarben immer mehr. Ein gemütvolles Spiel scheint innerhalb des eingeschlossenen Stadtraumes anzuheben, wo krumme Gassen, enge Winkel und Gärten kleine Fachwerkhäuser umgeben. Kommt man als Fremder in die Stadt, ohne Plan verirrt man sich. Immer aber bleibt der Mittelpunkt der meergrün schimmernde St. Patrocli. In nicht allzu weiter Entfernung grüßt eine der überragenden Gestaltungen deutscher Gotik, Mariä zur Wiesen.

Weiter geht die Fahrt auf Lippstadt zu, das sich einmal rühmen konnte, die stärkste Festung zwischen Rhein und Weser zu sein. Im Jahre 1168 vom Grafen Bernhard II., edler Herr zur Lippe genannt, gegründet, finden wir neben den Schönheiten dieser Stadt: ältester Kirchenruine Westdeutschlands, Rokokosaal im Hotel Köpplmann, prachtvollen Bürgerhäusern, gepflegten Anlagen auch eine aufstrebende wirtschaftliche Entwicklung. Niederlassungen der Eisen-, Draht- und Textilindustrie geben der Stadt eine gewisse Bedeutung, die wegen ihrer günstigen zentralen Lage Sitz vieler Behörden, Verbände und Organisationen geworden ist.

Dann grüßt uns Geseke mit seiner Zementindustrie — und zum Schluß Paderborn. Wer hier mit offenem Sinn die Stadt durchstreift, muß seine Freude haben an dem Aufbauwillen der Bürger. Manches Schöne an Architektur, neuen Bauflächen und Raumwirkung zieht ihn an. Wen freut nicht die Landschaft der tiefen und hohen Ebene, das Heidige der nahen Senne und die des Teutoburger Waldes. Immer aber wird man, trotz des vorzüglich wieder aufgebauten Rathauses, einer Perle der Renaissance, den Dom suchen, denn er ist der Glanz und der Gipfel der Paderstadt. Trotz seiner Zerstörung, die hoffentlich bald ganz überwunden ist, bleibt der Turm schwere Masse bis über die Höhe der Häuserzeilen. Es ist schon so: Der Dom ist die 1000 Jahre alte Verkörperung mystischen Westfalensinnes.

### Wann fuhr der erste D-Zug?

Interessant ist sicherlich die Behandlung der Strecke und ihr Anschluß an den Fernverkehr. Immer weiter wurde der Fahrplan im Personenzugverkehr vervollständigt. Nach der Verstaatlichung der privaten Eisenbahnen im Jahre 1879 wurde der Verkehr von Berlin nach Westdeutschland mit schnellfahrenden Zügen abgewickelt, die entweder über die Nordstrecke Berlin—Hannover—Hamm—Köln oder über die südliche Route Berlin—Braunschweig—Hildesheim—Paderborn—Lippstadt—Soest—Köln liefen. Während auf der nördlichen drei Zugpaare verkehrten, waren es auf der südlichen nur zwei. Im Jahre 1892 wurde jedoch ein weiterer Schnellzug, der als D 31/32 bekannt wurde, für diese Strecke eingelegt. Diese Züge wurden nach den vorliegenden Berichten die ersten D-Züge Deutschlands. Sie behielten ihre Bedeutung im Großen und Ganzen bei und erhielten z. B. 1903 Durchgangswagen Erquelines—Berlin. Im Fernverkehr findet man nach dem 1. Weltkrieg noch wichtige Kurswagenverbindungen mit D 289/290 Vlissingen—Venlo—Viersen—Krefeld—Ruhrgebiet—Soest—Lippstadt—Paderborn—Nordhausen—Halle—Leipzig. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an den Bäderverkehr: Mitteldeutschland—Kassel—Paderborn—Lippstadt—Soest—Hamm—Norddeich.

Im Laufe der Zeit wurde eine Reihe Querverbindungen zum Teil von privaten Eisenbahnen geschaffen. Im Jahre 1898 entstand die

Ruhr-Lippe-Eisenbahn von Soest aus nach Neheim-Hüsten und Werl. Von Lippstadt aus, dem Sitz der Direktion der Westfälischen Landeseisenbahn, wurde im Jahre 1863 die wichtige Zubringerstrecke Lippstadt—Warstein dem Verkehr übergeben. Einige Jahre später, 1887, rollten die ersten Züge von Lippstadt nach Rheda, während im Jahre 1898 die Strecke Lippstadt—Neubeckum der Westfälischen Eisenbahn dem Verkehr übergeben werden konnte. Weiterhin wurde von Geseke eine Zubringerstrecke nach Büren gebaut und von Paderborn aus strahlenförmige Eisenbahnnetze nach Brilon-Wald, Bielefeld, Lippspringe angeschlossen.

Für diese Gebiete hat sich in der Zeit nach dem zweiten Weltkriege die Verkehrsgemeinschaft Hellweg—Sauerland insbesondere um die Konstruktion zweckdienlicher Fahrpläne bemüht und versucht, die Verbindung zwischen den zuständigen Stellen der Eisenbahndirektionen und der Wirtschaft herzustellen.

### Eisenbahn - wertvolles Erbe unserer Väter

Bei Betrachtung dieser Strecke muß immer wieder als wichtiger Faktor ihre Bedeutung für den damaligen Menschen und die damalige Wirtschaft herausgestellt werden. Die Schiene schloß die Städte an die Welt an und förderte nicht nur Handel und Verkehr, sondern auch die Kultur. Dabei kann man auch davon sprechen, daß durch die anregenden Auswirkungen soziale Probleme und nicht nur zwischenstädtische, sondern sogar zwischenstaatliche menschliche Beziehungen beeinflußt wurden. Hier ist vielleicht der Ausgangspunkt für viele aufstrebende industrielle Zusammenballungen im Hellwegraume überhaupt. Deshalb ist es ratsam, im Getriebe des Alltags einen Augenblick stehen zu bleiben und der Männer zu gedenken, die damals mit unerhörtem Weitblick den Eisenbahnbau in die Wege geleitet haben und denen wir heute zu großem Dank verpflichtet sind. Von ihren Idealen müssen auch wir beseelt sein mit dem Ziele, der Allgemeinheit, dem Handel und Verkehr und nicht zuletzt der Bundesbahn zu dienen, die in ihr ruhenden Kräfte immer wieder zu neuen Energien zu wecken und mit einem gesunden Optimismus dieses unerhört reiche Erbe der Väter zu mehren versuchen, zum Besten unseres so hart geprüften Vaterlandes.

### Aus der Vorgeschichte der „Westfäl. Staats-Eisenbahn“ Krisenzeit während des Bahnbaues. Sieg der bodenständigen Freunde der Westfälischen Eisenbahn über die Berliner Bankiers

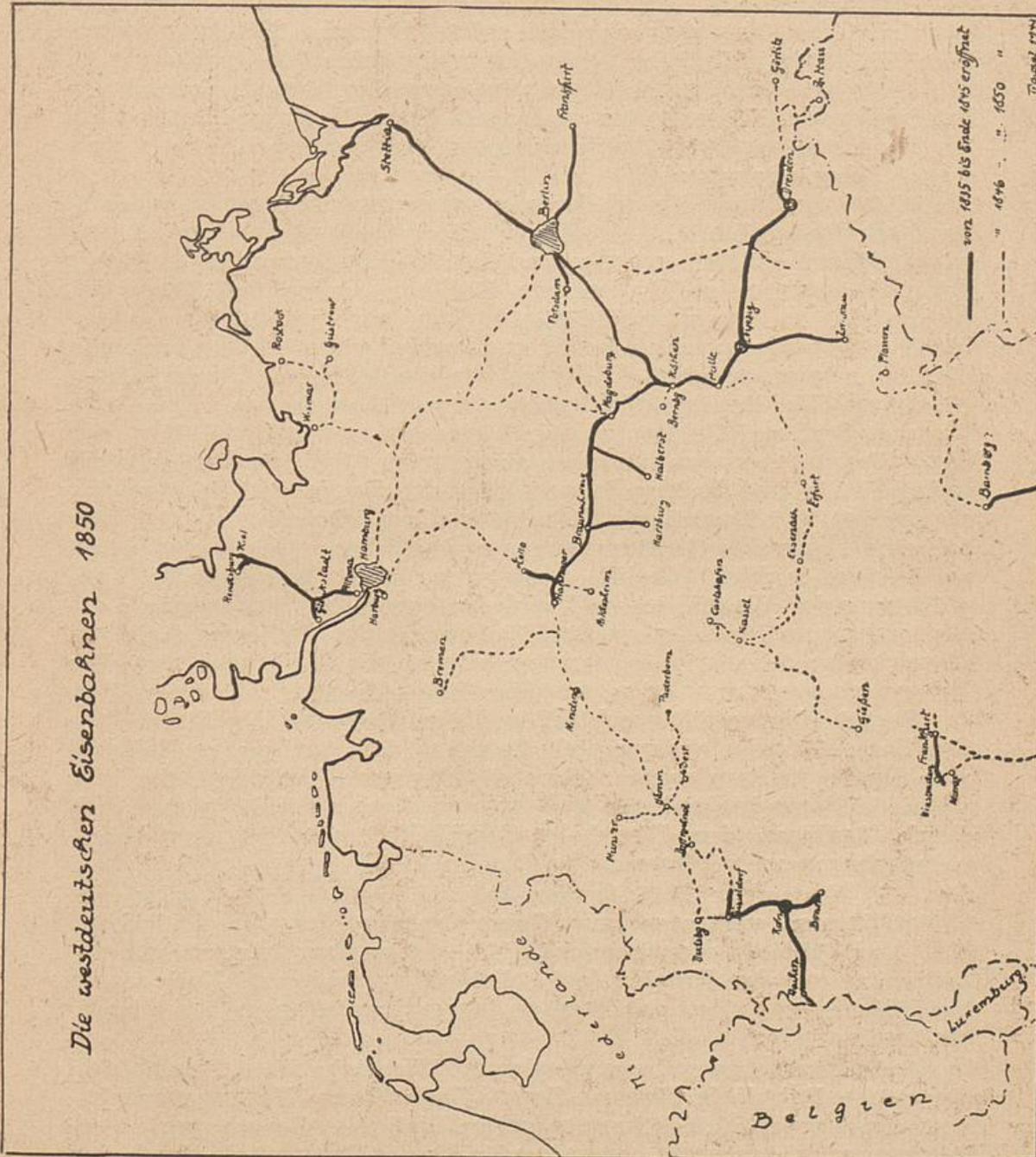
Von W. Trockel, Soest

Der Bau der 1. Eisenbahn unserer Gegend, der „Köln-Mindener-Thüringer-Verbindungs-Eisenbahn“ ging nicht ohne Schwierigkeiten vonstatten. Es hat viel Schweiß und viel Mühe gekostet, sie zu

bauen, und es hat auch schwere Kämpfe wegen der Finanzierung des Bahnbaues gegeben.

Nicht nur die Revolutionsjahre 1848/49 haben das Ihre dazu beigetragen. Schon vorher im Jahre 1846 mußte eine schwere Krise überwunden werden. In einer denkwürdigen Sitzung am 7. September 1846 wurde eine Generalversammlung der Aktionäre der

Die westdeutschen Eisenbahnen 1850



Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten, in der über Fortbestand oder Auflösung der Eisenbahn-Gesellschaft beraten wurde.

Die Auflösung der Eisenbahn-Gesellschaft wäre für die an der Eisenbahn interessierten Gebiete ein schwerer Schlag gewesen. Schon Jahre vorher hatte man gehofft, daß die Köln-Mindener Eisenbahn über Soest—Lippstadt geführt würde. Diese Hoffnung hatte sich nicht erfüllt. Nun sollte aber trotzdem der Hellweg eine Eisenbahn erhalten, die die Köln-Mindener mit der Thüringer Eisenbahn bei Kassel verbinden sollte. Um das Schicksal dieser Köln-Mindener-Thüringer Verbindungseisenbahn oder, wie sie später hieß, der Westfälischen Eisenbahn, ging der Kampf. Schon nach Erledigung der Vorarbeiten und nach dem die ersten Gelder für die gezeichneten Aktien eingezahlt worden waren, ergaben sich ernste Schwierigkeiten.

Die ersten deutschen Eisenbahnen wurden von privaten Eisenbahn-Gesellschaften erbaut. Auch die Westfälische Eisenbahn sollte von privater Hand errichtet werden und fast die Hälfte der Aktien dieser Eisenbahn waren in Händen von Berliner Aktionären. Diese erhofften sich eine gute Kapitalanlage. Aber auch in anderen Gegenden Deutschlands wurden Eisenbahn-Gesellschaften gebildet und neue Eisenbahnlinien genehmigt. Einige von diesen neuen Linien mögen günstigere Verdienstmöglichkeiten versprochen haben. Das mag für die Berliner Geldleute Anlaß gewesen sein, die Aktien der Westfälischen Eisenbahn wieder abzustoßen. Sie waren hier nicht bodenständig und hatten daher ein wirkliches wirtschaftliches Interesse an dem Bau dieser Eisenbahn nicht. Für sie war es lediglich eine Frage des Geldverdienens und da dies nach ihrer Ansicht anderwärts leichter möglich war, so wollten sie von ihrer Verpflichtung der Westfälischen Eisenbahn gegenüber loskommen.

Als im August 1846 die zweiten 10 Prozent des Aktienkapitals zur Einzahlung ausgeschrieben wurden, blieben die Zahlungen aus. Die Quittungsbogen der Aktien wurden entsprechend den Vorschriften des Statuts für ungültig erklärt und die Direktion der Eisenbahn-Gesellschaft forderte die ersten Zeichner der Aktien zur Zahlung auf. Das betraf im wesentlichen die Berliner Aktionäre, die ihre Gelder anderweitig anlegen wollten und diese versuchten nun, sich durch Auflösen der Eisenbahn-Gesellschaft vor weiterer Inanspruchnahme zu schützen.

Am 27. November 1846 fanden sich 53 Berliner Aktionäre, die 1540 Stimmen vertraten, zur Generalversammlung in Paderborn ein. Ihre Absicht war bekannt. Um sie zu vereiteln, waren die Aktionäre aus der Provinz fast vollständig erschienen. Nach einem Bericht aus jener Zeit gehörten zu ihnen die angesehensten Grundbesitzer der Gegend.

In der Generalversammlung wurden die Wichtigkeit und Rentabilität der neuen Bahnlinie Hamm—Soest—Paderborn—Warburg begründet. Es wurde auch bekanntgegeben, daß ein Gesuch um Übernahme der Zinsgarantie oder eines Teiles des Baukapitals durch den

Finanzminister abgelehnt worden sei. Gleichzeitig wurde aber darauf aufmerksam gemacht, daß die Regierung sich durch Staatsvertrag vom 20. Dezember 1841 gegenüber den Regierungen der Nachbarstaaten zur Förderung des Unternehmens verpflichtet habe und daß sie daher eine Stilllegung des Baues oder eine Auflösung der Gesellschaft nicht ohne dringende Beweggründe genehmigen würde.

Bei den ersten Entwurfsberatungen war man von der Annahme ausgegangen, daß die Köln-Mindener Eisenbahn über Dortmund—Soest—Lippstadt geführt würde und daß daher die neue Verbindungsbahn nach Thüringen zweckmäßig in Lippstadt an die Köln-Mindener-Eisenbahn angeschlossen werden könnte. Nachdem die Köln-Mindener Eisenbahn aber über Dortmund—Hamm geführt wurde, blieb nichts anderes über, als die neue Verbindungsbahn von Lippstadt aus über Soest nach Hamm weiterzuführen. Man hoffte, daß der Staat das mit dieser Verlängerung der Linie erforderliche Mehrkapital selbst hergeben würde; dem aber war nicht so. Die Berliner Aktionäre hielten sich wegen dieser wesentlichen Änderung des Bauplanes nicht mehr an den Vertrag gebunden und forderten daher die Auflösung der Gesellschaft. Sie wiesen darauf hin, daß wegen der gleichzeitigen Konzessionierung vieler Eisenbahnen in Berlin eine gewisse Geldnot herrsche, die ihren Standpunkt rechtfertige. Sie erklärten, daß sie nicht die Absicht hätten, dem Unternehmen den Todesstoß zu versetzen, sie wollten aber der Staatsregierung einen tatsächlichen Beweis liefern, daß die Geldknappheit groß sei und daß der Staat deshalb das Eisenbahnunternehmen selbst tatkräftig unterstützen müsse.

Damit gaben sich die Westfalen nicht zufrieden. Der Präsident der Eisenbahn-Gesellschaft, Graf von Itzenplitz, bezeichnete das Vorgehen der Berliner Aktionäre als ein gefährliches Unternehmen. Er hielt die Demonstration gegen die Staatsregierung nicht nur für unpassend, sondern auch für zwecklos. Nach seiner Ansicht könne wohl der Staat die Aktionäre, nicht aber könnten umgekehrt die Aktionäre den Staat zu bestimmten Maßnahmen zwingen. Der Antrag der Berliner auf Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung mit dem Ziele der Auflösung der Eisenbahn-Gesellschaft wurde mit der knappen Mehrheit von 30 Stimmen abgelehnt.

Man erklärte hierzu, daß es gefährlich sei, einen Kranken dadurch zu heilen, daß man ihn zunächst noch kranker mache.

Nach der Ablehnung ihres ersten Antrages verlangten die Berliner Aktionäre Einberufung der nächsten Generalversammlung nach Berlin. Sie hofften, daß bei den schlechten Fahrmöglichkeiten nur ein kleiner Teil der westfälischen Aktionäre nach Berlin kommen würde, so daß sie gewissermaßen unter sich wären. In dieser Versammlung hätten sie dann alles erreichen können, was ihnen zu erreichen in Paderborn nicht möglich war. Auch dieser Antrag wurde abgelehnt. Im übrigen wurde von westfälischer Seite darauf hingewiesen, daß sich die finanzielle Lage der Berliner Aktionäre

auf gerichtlichem Wege klären lasse, wenn sich aus ihrer Weigerung Prozesse und Exekutionen ergeben sollten.

Nach dieser zweiten Niederlage versuchten die Berliner die Rechtmäßigkeit der Beschlüsse anzuzweifeln und ihre Ungültigkeit festzustellen. Sie erhoben Einspruch dagegen, daß ihre Gelder auch für die Linie Lippstadt—Soest—Hamm verwendet worden seien, obwohl sie nur für die Linie Lippstadt—Warburg gezeichnet worden wären. Man forderte Widerruf der dem Gesellschaftsvorstand erteilten Vollmacht und Ernennung einer außerordentlichen Kommission, die im Falle der Auflösung der Gesellschaft ihre Leitung übernehmen und das Gesellschaftsvermögen verwalten sollte.

Diese und noch weitere Anträge wurden nach eingehender Beratung abgelehnt oder zurückgenommen.

Schließlich versuchten die Berliner Aktionäre noch ein Letztes, indem sie die Generalversammlung mangels genügender Legitimation für ungültig erklären wollten. Dieses Verlangen hielten sie für begründet, weil nach dem Statut jeder Aktionär an vorher bestimmten Tagen seine Aktien deponieren und erst daraufhin Anspruch auf eine Einlaßkarte zur Versammlung haben sollte. Nach ihrer Auffassung hätten nur solche Aktionäre zur Versammlung zugelassen werden dürfen, die ihren geldlichen Verpflichtungen nachgekommen waren, die also auch die zweiten 10 Prozent des Aktienkapitals eingezahlt hatten. Die Direktion der Gesellschaft und ein großer Teil der Versammlung hielten sich jedoch für berechtigt und verpflichtet, auch solche Aktionäre zuzulassen, die erst nach dem Stichtag ihre Legitimation nachgewiesen hätten. Man behauptete einerseits, daß der Bankier Paderstein Aktien auf Kredit herausgegeben habe und verdächtigte andererseits den Vorsitzenden und den ersten Direktor der Gesellschaft, Unredlichkeiten begangen zu haben durch Ausgabe von Einlaßkarten auf 10prozentige Quittungsbogen.

Die Bemühungen der Berliner Aktionäre, das Unternehmen zum Scheitern zu bringen, blieben dank der Hartnäckigkeit der westfälischen Aktionäre erfolglos. Die bewegte Versammlung in Paderborn schloß schließlich mit der Versicherung aller Teilnehmer, daß die Gesellschaftsvorstände das volle Vertrauen auch der Berliner Aktionäre besäßen, eine Erklärung, die allerdings mit dem Verhalten der Aktionäre während der Versammlung wenig im Einklang stand. Die dem Bahnbau durch die Auflösung der Gesellschaft drohende Gefahr war damit zunächst beseitigt. Die Versammlungsteilnehmer waren der Auffassung, daß das Schicksal ihrer Eisenbahn an einem seidenen Faden gehangen habe. Dies müsse für die Bewohner der Provinz eine ernste Mahnung sein, einig zu bleiben und das Unternehmen nach Kräften zu fördern.

An der denkwürdigen Generalversammlung in Paderborn waren als Vertreter der Berliner Aktionäre beteiligt:

Dr. Woeninger, Justizrat Kahle, Dr. Dethier und die Bankiers Meyer, Feig, Aron, Katz und Paderstein.



*Soest*

Die westfälischen Aktionäre und die Eisenbahn-Gesellschaft waren vertreten durch:

Oberlandesgerichts-Ass. Mekus, Oberlandesgerichts-Rat Rintelen, Graf von Itzenplitz, Präsident Ebmeier, Justizrat Mantell, die Landräte von Bockum-Dolffs, Boese und Grasso.

Im Verlauf der Bauarbeiten besserten sich die finanziellen Schwierigkeiten nicht. Schließlich mußte der preußische Staat die Eisenbahn übernehmen. Es ist dies die erste Verstaatlichung einer preußischen Eisenbahn. Sie führte daraufhin schon während des Baues den Namen „Westfälische Staatseisenbahn“ und als solche ist sie am 1. Oktober 1850 eröffnet worden.

## Wie die Eisenbahn nach Paderborn kam

Von Lokführer Bernhard Reller, Paderborn

Dank der geographischen Lage entwickelte sich einst die Niederlassung an den Paderquellen zu einem wichtigen Stützpunkt am uralten Hellweg, der Handels- und Heeresstraße, die Rhein und Weser miteinander verbindet. Über diesen Verkehrsweg rollten im Laufe der Jahrhunderte die Handelswagen und Postkutschen von Paris bis Moskau. Im Wandel der Zeiten zogen ungezählte Kriegsheere über sie hin. So war es wohl aus verkehrspolitischen und strategischen Gründen nicht zu verwundern, daß auch die Eisenbahnplaniere die Bedeutung Paderborns erkannten und sie in ihre Eisenbahnpläne einbezogen.

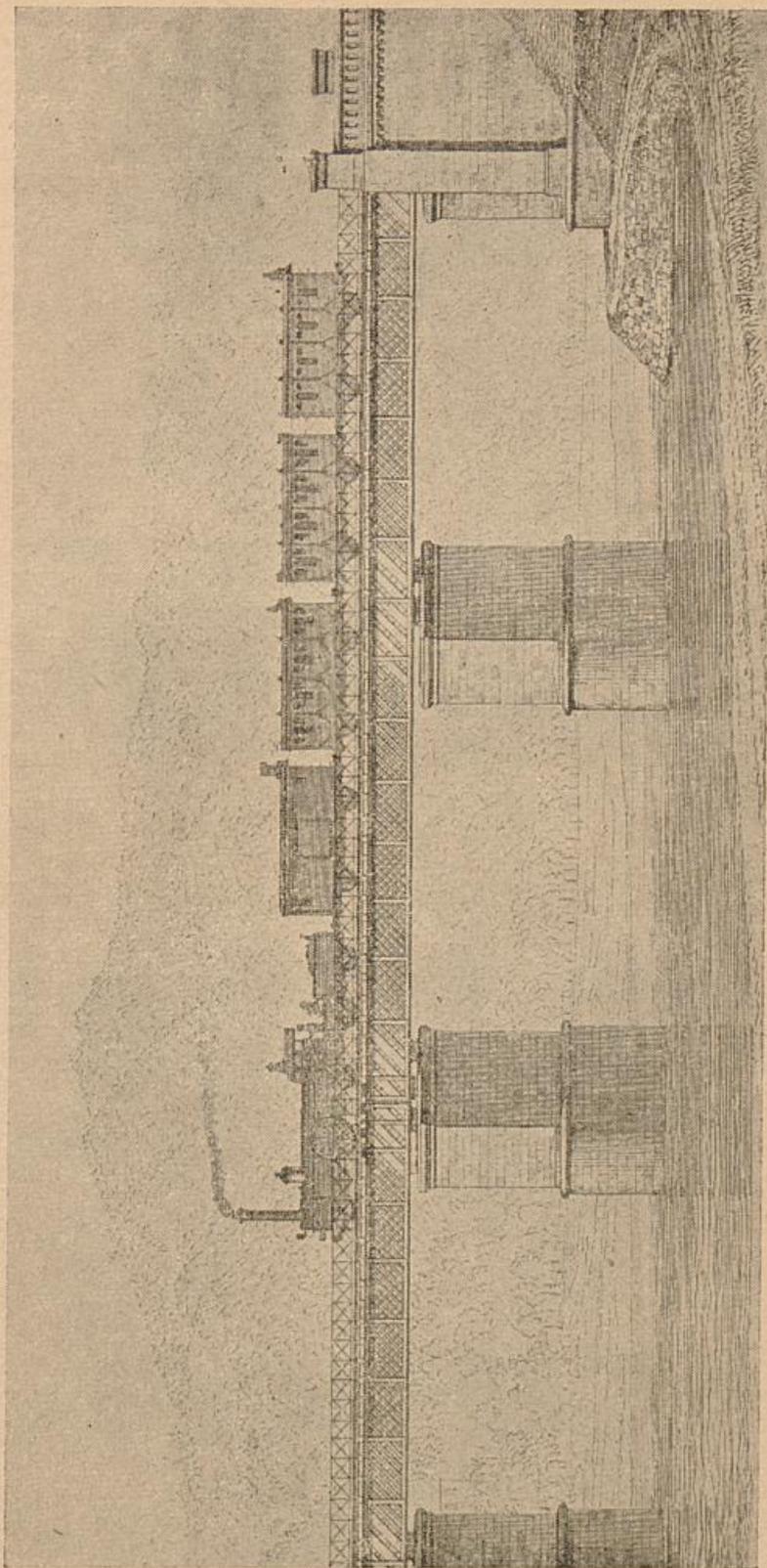
## Was erzählt hierüber die Chronik?

Die erste deutsche Eisenbahn war noch nicht eröffnet worden, als auch schon in Paderborn Pläne über die Führung einer Eisenbahnlinie zur Verbindung einer beabsichtigten Thüringer Eisenbahn und der Eisenbahn von Köln nach Minden bekannt wurden.

Im Jahre 1836 erwähnte der damalige Landrat von Metternich in seinen monatlichen Zeitungs- (d. h. Regierungs-) Berichten, daß die Unterbringung von Eisenbahnaktien im Paderborner Land nicht den gewünschten Erfolg habe, daß man aber dennoch die Hoffnung hege, die großen Pläne zur Ausführung bringen zu können. Inzwischen wurde eine Eisenbahnkommission gebildet, und die Pläne reiften bis zur Gründung einer Aktiengesellschaft heran, die sich Köln-Mindener-Thüringer Verbindungsbahn nannte. Am 29. Mai 1845 wurde die erste Generalversammlung in Paderborn abgehalten. Die Gesellschaft hatte den ernstlichen Plan, die Eisenbahn von Lippstadt aus an dem rechten Lippe-Ufer entlang bis Marienloh und über Neuenbeken nach Altenbeken zu führen. Diese Linienführung war technisch wohl vorteilhaft, verkehrspolitisch aber unmöglich, weil sie Paderborn umgangen hätte. So mußte die Stadt einen schweren Kampf führen und alle ihre Beziehungen und Einflüsse geltend machen, ja sogar eine Deputation nach der anderen aussenden, um die geschichtsbedingte verkehrspolitische Bedeutung Paderborns an maßgebender Stelle ins rechte Licht zu rücken und den Eisenbahnbau über Paderborn zu leiten. Die Aktien der Köln-Mindener-Thüringer Verbindungsbahn wurden sehr bald auch an der Berliner Börse notiert und standen anfangs gut im Kurs. So wurden sie am 3. Januar 1846 mit 101½ notiert.

Die Eisenbahn-Gesellschaft wollte den Bahnhof Paderborn aus technischen und finanziellen Gründen in der Nähe der Römischen Kapelle errichten. Die Stadtverwaltung aber schlug hierfür das Gelände am Liboriberg (am Stern) vor; sie meinte, der Bahnhof müsse eng mit dem Verkehrs- und Geschäftsleben der Stadt verbunden sein, um seine Aufgabe der Stadt gegenüber voll und ganz erfüllen zu können. Die Eisenbahn-Gesellschaft beharrte ihrerseits auf ihrem Plan. Es kam infolgedessen zu sehr lebhaften Auseinandersetzungen. Die „wahnwitzigen Pläne“ der Bahnhofsanlage waren in aller Munde. Im Paderborner Stadtparlament wurden endlose Debatten wegen dieses Projektes geführt. Sie fanden ihren Niederschlag in einer bedeutungsvollen EntschlieÙung vom 15. Januar 1846: „Die Stadtverordneten beschließen, wenn der Bahnhof hinter Heising's Garten (jetzt Turnplatz) oder mehr nach dem Kasseler Tor zu verlegt werde, leistet die Stadt zum Eisenbahnbau eine Bauhülfe und tritt städtische Grundstücke, die zum Bahnbau gebraucht werden, unentgeltlich ab. Falls aber der Bahnhof vor das Westertor kommt, kann sich die Stadt zu keinem Opfer bequemen, da in diesem Falle der Bahnhof nicht als gemeinnützige Anstalt für die Stadt erscheint.“

Die Eisenbahn-Gesellschaft erklärte sich bereit, den Bahnhof so nahe wie möglich an die Stadt zu legen, wenn diese einen Teil der Kosten tragen wolle. Diesen Vorschlag haben die Stadtverordneten in einer Sitzung vom 31. Januar 1846 abgelehnt. 1850 wurde nochmals eine Kommission gewählt, die erreichen sollte, daß das städtische Stationsgebäude auf den Liboriberg verlegt werde. Das lehnte die Eisenbahn-Gesellschaft ab. Am 1. Oktober 1850 wurde das alte Bahnhofsgebäude auf dem jetzigen Bahnhofsgelände in Betrieb genommen. Der Bahnhof hat sich im Laufe der Jahre doch an die Stadt angeschmiegt. Die Weitsichtigkeit



*Eisenbahn um 1850*

der damaligen Eisenbahn-Gesellschaft hatte sich als richtig erwiesen. Es wäre bestimmt ein großer Nachteil für die weitere Entwicklung der Eisenbahn in Paderborn gewesen, hätte man dem Verlangen der Stadtväter nachgegeben und den Bahnhof in das Stadttinnere eingezwängt.

### Die Aktiengesellschaft wird aufgelöst

Über die Kämpfe innerhalb der Eisenbahn-Aktiengesellschaft der Köln-Mindener-Thüringer Verbindungsbahn berichtet ein anderer Artikel dieser Festschrift. Obwohl die westfälischen Aktionäre alles taten, um eine Auflösung der Gesellschaft zu verhindern, so ging es mit ihr doch bergab. Die Kurse an der Börse fielen, und im Jahre 1847 war es so weit, daß man schon daran denken mußte, die käuflich erworbenen Grundstücke zu verpachten. Die Marktwörter flüsterten es sich schon in die Ohren: „Mit der Eisenbahn gift es nicks.“ Die Droschkenkutscher triumphierten über diesen Fehlschlag, da ihnen die Eisenbahn aus verständlichen Gründen unbequem war. In einer Generalversammlung am 2. Dezember 1848 im Rathaus zu Paderborn wurde die Gesellschaft aufgelöst. Die Eisenbahn wurde im gleichen Jahre vom Preußischen Staat übernommen. 1849 wurde von der Abgeordnetenversammlung die Weiterführung der Bauarbeiten an der Eisenbahnstrecke Paderborn—Soest—Hamm beschlossen. Mit der Wiederaufnahme der Arbeiten wurde alsbald begonnen. Am 16. Mai 1850 wurden die Arbeiter aus der hiesigen Gegend — wahrscheinlich wegen Lohndifferenzen — durch schlesische Arbeiter ersetzt. Endlich, am 1. August 1850, konnte der Landrat Grasso, als Kommissar der Regierung in Minden, die fertige Eisenbahnlinie polizeilich abnehmen. In aller Stille vollzog sich am 1. Oktober 1850 die Eröffnung, und am 4. Oktober 1850 rollte der erste Zug über die Strecke. Die Fahrtdauer betrug damals von Paderborn nach Hamm 3½ Stunden. Die Fahrt kostete in der 1. Wagenklasse 2 Taler und 2 Silbergroschen, in der 2. Klasse 1 Taler und 11 Silbergroschen, in der 3. Klasse 1 Taler und 1 Silbergroschen und in der 4. Klasse 15 Silbergroschen.

# Die Bedeutung des Eisenbahnbaus für die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Soest

Von M a r g a K o s k e , Soest

„Auch heute ist die stille Stadt noch nicht aus ihrem Halbschlummer erwacht und läßt sich an Handwerk und bescheidener Kaufmannschaft begnügen. Doch wird die Zeit nicht fern sein, wo zum Kapital, an welchem es den Bürgern, den alten Gebietigern der Börde, keineswegs fehlt, sich auch der Geist der Unternehmung gesellt, und ein neuer Aufschwung sie in das seit Jahrhunderten entwöhnte Treiben des Weltverkehrs zurückführt.“

So schrieb ein Beobachter im Jahre 1856, also wenige Jahre nach Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke, über die Stadt Soest. Die seherischen Worte haben sich erfüllt. Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war der Ausgangspunkt einer neuen Aufwärtsentwicklung für Stadt und Kreis. Die Eisenbahn hat einen wesentlichen Anteil daran, denn sie verbindet den Kreis mit dem Industriegebiet, mit dem er wirtschaftlich auf das engste verflochten ist.

## Die wirtschaftliche Entwicklung bis zum Eisenbahnbau

Infolge der starken und frühen Besiedlung der Hellweglandschaft mit Bildung von stadtartigen Siedlungen haben sich hier wahrscheinlich schon früh einzelne Gewerbebezüge aus dem eigentlichen Hauswerk, der Selbstversorgung des bäuerlichen Einzelbetriebes mit allen Produkten eines Lebensbedarfs, herausgelöst.

Der Keim zu dieser Entwicklung lag dabei in der Tucherzeugung. In Soest entwickelte sich dementsprechend, begünstigt durch gute Standortverhältnisse in Bezug auf Rohstoffe und technische Voraussetzungen, schon früh eine Textilwirtschaft mit industriellen Zügen, welche unter den mittelalterlichen Gewerben Soests die Führung hatte.

Außerdem förderte die Entfaltung städtischen Wesens am stärksten diejenigen Gewerbebezüge, die unmittelbar den täglichen Bedürfnissen der Einwohner, der Marktgäste und durchreisenden Kaufleute dienten: die Gewerbe der Bäcker, Metzger, Brauer und Brenner. Neben diesen Gewerben, zu denen als bedeutend noch das Mühlen-gewerbe tritt, welche sich zum großen Teil auf der heimischen Landwirtschaft als Rohstoffgrundlage aufbauten, steht als ältester Wirtschaftszweig des Kreises mit stark industriellen Zügen die Salzgewinnung.

Auch das Metallgewerbe hatte durch die militärischen Bedürfnisse der Städte, unterstützt durch die noch älteren Bedürfnisse der Landwirtschaft, einen verhältnismäßig weiten Umfang angenommen. Seine Rohstoffbasis lag im Sieger- und Sauerland. Darüber hinaus

lag die Hauptbedeutung Soests jedoch in seiner Verlegertätigkeit für die Eisenerzeugnisse Südwestfalens, mit dem es durch viele politische, wirtschaftliche, rechtliche und kulturelle Beziehungen verknüpft war. Dieser Nahhandel innerhalb Westfalens, der den südlichen Bergländern als landwirtschaftlichen Zuschußgebieten Getreide, Raps und Rübsen, Hopfen, Salz, Vieh und Molkereiprodukte lieferte und dafür Rohmetalle, Halb- und Fertigfabrikate des Metallgewerbes empfing, machte einen nicht unerheblichen Teil des Soester Handels aus.

In der Verlegertätigkeit für die metallverarbeitenden Bergländer lag auch einer der Keime des Soester Fernhandels, der sich im wesentlichen in drei Richtungen vollzog: 1. ins Ostseegebiet und den Osten Europas, 2. nach Flandern und 3. nach England.

Der Verlagerung der europäischen Wirtschaftsmärkte und dem damit verbundenen Rückgang auf dem Gebiete des Handels folgte der Rückgang auf gewerblichem Gebiet. Beides wurde durch die wirtschaftliche Isolierung Soests von Seiten des Kölner Erzbischofs nach der Soester Fehde gefördert. Die sich verkleinernden Absatzmärkte führten zu dauernden Streitigkeiten zwischen den einzelnen Gewerbebesessenschaften und Handwerksämtern, welche nur noch ängstlich die Wahrung ihrer engsten Berufsinteressen im Auge hatten. Doch konnte der Verfall nicht aufgehalten werden, da gerade die Engstirnigkeit der Zunftpolitik der Einführung neuer Produktionsweisen im Wege stand.

Erst in neuerer Zeit hat dann, bedingt durch das Aufkommen neuer Rohstoffe und Produktionsverfahren, durch Umlagerung von Produktionsgebieten und Umgestaltung der Landwirtschaft, ein Bedeutungswandel der einzelnen Gewerbebezüge stattgefunden. Die Textilindustrie ist im Laufe des letzten Jahrhunderts ganz zum Erliegen gekommen, während das Metallgewerbe sich zum Grundstock der heutigen Industrie entwickelt hat.

## Die heutige Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur

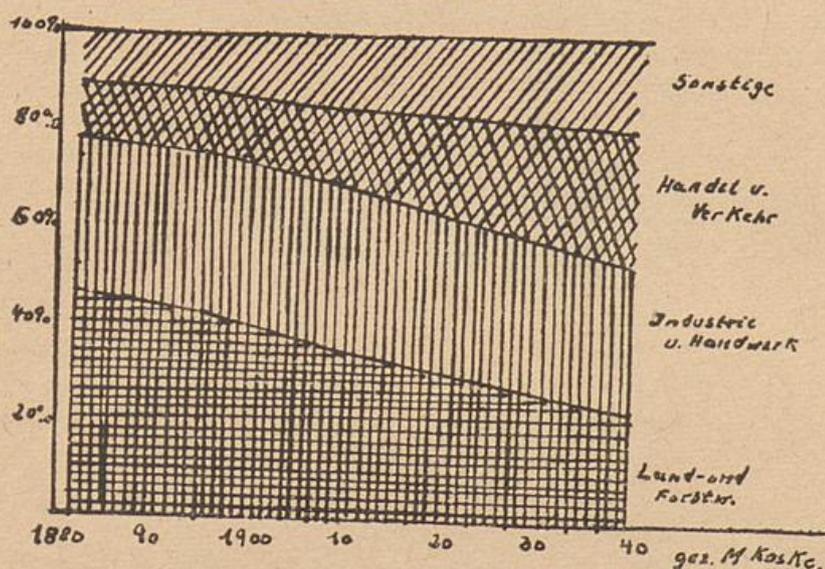
Am Beginn dieser Umschichtung der gewerblichen Wirtschaft im Kreise steht die Gründung der Eisenbahn in der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Soest wird durch sie und den späteren Ausbau des Verschiebebahnhofs zwischen 1889 bis 1912 nicht nur östliches Ausfallstor des Industriegebietes nach Mittel- und Ostdeutschland, sondern wird mit seinem Kreisgebiet eingegliedert in die wechselseitige Wirtschaftsverflechtung mit dem Industriegebiet.

Am deutlichsten wird die neue Entwicklung gekennzeichnet durch die Wandlung in der Berufszugehörigkeit.

1881 gehörten noch 45,7 Prozent der Gesamtbevölkerung der Land- und Forstwirtschaft an, 1939 nur noch 23 Prozent. Es sind also heute nicht einmal mehr ein Viertel der gesamten ansässigen Bevölkerung in Land- und Forstwirtschaft beschäftigt. 29,5 Prozent der Gesamtbevölkerung findet ihr Brot in der Industrie und im

Handwerk und bildet damit die stärkste aller Berufsgruppen. Am meisten zugenommen hat jedoch die Gruppe Handel und Verkehr, und zwar von 10,6 Prozent im Jahre 1881 bis auf 18,7 Prozent im Jahre 1939, was z. T. unmittelbar auf den Bau der Eisenbahn zurückzuführen ist.

Berufszusammensetzung im  
Kreise Soest 1892-1939.

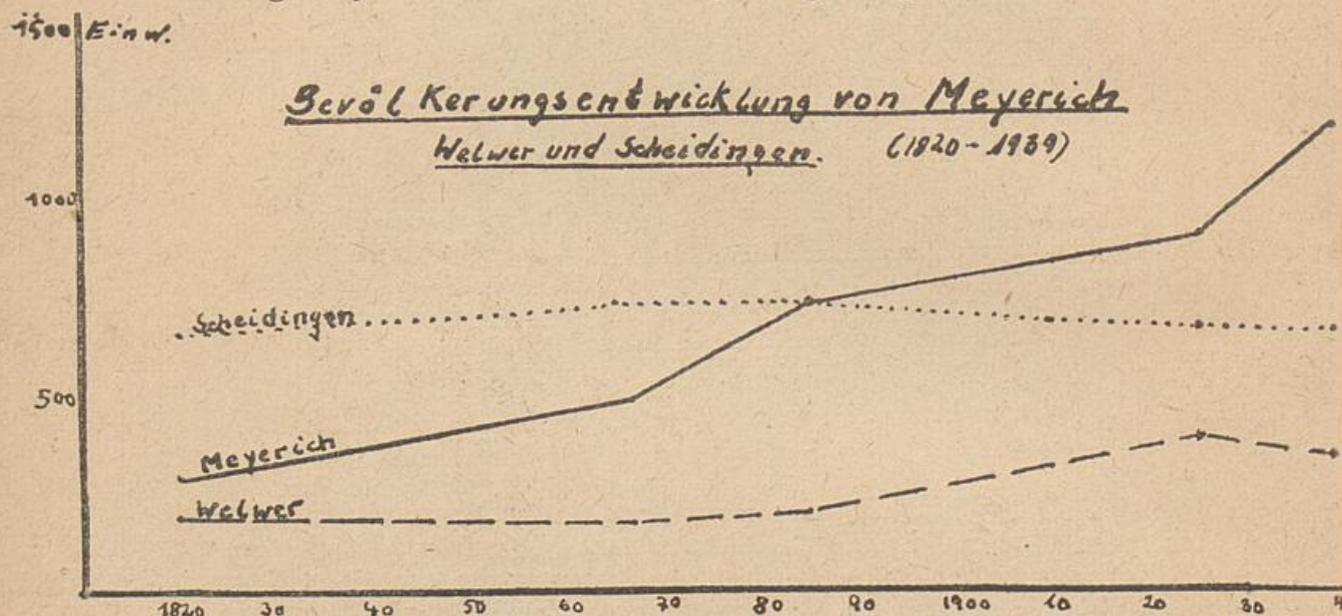


Wie stark die Wandlung der Bevölkerungsstruktur sein kann, zeigt das Beispiel der Ortschaften Welper und Meyerich. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts fielen beide Orte keineswegs aus dem Rahmen ihrer Umgebung heraus. Es waren reine Landwirtschaftsgemeinden mit vorherrschendem Kötter-, also Kleinbesitz. Die Bevölkerung war mäßig dicht, wie wir sie in dieser Zeit vorwiegend in dem stark dem Getreidebau zugewandten Teil des Kreises finden. Außer einigen Handwerkern für den dringendsten bäuerlichen Bedarf waren keinerlei gewerbliche Betriebe zu finden.

	1820	1867	1875	1925	1939
Meyerich	302	498	748	918	1214
Welper	194	186	225	394	356
Scheidingen	669	750	752	688	672

Die Zunahme der Bevölkerung des Dorfes Meyerich zeigt nach anfänglicher stetiger Aufwärtsentwicklung zwischen 1867 bis 1875 ein starkes Emporschnellen. Es ist die Zeit, wo in der Mitte der 70er Jahre die rheinische Strecke Dortmund Süd—Welper—Soest ausgebaut wurde und so Welper-Meyerich zu einem Eisenbahnknotenpunkt der Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen wurde. Der Vergleich beispielsweise mit dem Nachbardorf Scheidingen zeigt, wie stark der Einfluß auf die Bevölkerungsentwicklung

gewesen ist. Scheidingen besaß zu Beginn des 19. Jahrhunderts ebenso wie Meyerich eine durchaus landwirtschaftliche Struktur, hatte aber doppelt so viele Einwohner. Heute ist das Verhältnis umgekehrt; dabei ist das Dorf Scheidingen auf der Bevölkerungszahl von vor 150 Jahren stehen geblieben und ist auch heute noch eine vorwiegend bäuerliche Gemeinde, wie wir es ähnlich auch in der übrigen Umgebung finden. Die Entwicklung zeigt andererseits die deutliche Überlegenheit Meyerichs vor Welver, das zwar durch die Gunst seiner Lage zur Linienführung der Bahn namengebend für die Eisenbahnstation wurde, aber durchaus nicht die zentrale Stellung Meyerichs erreicht. Die günstige Lage im Verkehrsnetz



zog eine Reihe kleinerer Industriebetriebe nach. Entsprechend der zentralen Lage in der rein bäuerlichen Umgebung siedelten sich Handwerker und Geschäftsleute an, so daß aus dem Bauerndorf des vorigen Jahrhunderts vorwiegend industriell-handwerkliche, dicht bevölkerte Orte mit starkem landwirtschaftlichem Parzellen- und Kleinstbesitz entstanden. Ähnlich, wenn auch nicht in gleicher Stärke, gestalteten sich die Verhältnisse in anderen an der Bahn gelegenen Orten, vor allem natürlich in den Städten Soest und Werl. Die Stellung Soests als Zentralort wird dabei entsprechend seiner Bedeutung als Umschlag- und Verschiebebahnhof wesentlich gestärkt. Ein so kompliziertes Gebilde braucht vor allem Menschen, Arbeitskräfte. Es sind in Soest über 1000 Menschen, welche die Bundesbahn beschäftigt. Und da der Einzugsbereich der Stadt Soest weit über die Grenzen seiner Feldmark hinausgeht, strömen täglich Hunderte von Menschen aus der näheren und weiteren Umgebung in die Stadt, um hier ihrer Arbeit nachzugehen. Von den rund 1500 Pendlern, welche im Jahr 1948 täglich zwischen Wohn- und



Die Höherentwicklung der Industrie des Kreises setzte dann erst nach 1900 durch die Gründung einer Reihe heute führender Firmen ein. Zum großen Teil sind sie aus der handwerklichen Stufe herausgewachsen, teilweise sind es aber auch typische Industrie Gründungen, wenn dieselben auch vielfach in Familienbesitz verblieben sind. Die industrielle Entwicklung nahm dann bis auf einen starken Rückschlag nach dem ersten Weltkrieg einen stetigen Verlauf, die ihren Höhepunkt vor dem zweiten Weltkrieg erreichte.

Neben der Metallverarbeitung in ihren verschiedenen Spezialzweigen steht das Baugewerbe, die Nahrungs- und Genußmittel- und die Holzverarbeitende Industrie in führender Stellung. Die Stadt Soest hat dabei dank ihrer günstigen Lage im Verkehrsnetz nicht nur die Höchstzahl der gesamten industriellen Betriebe auf sich gezogen, sondern ist auch in den einzelnen Wirtschaftszweigen jeweils am stärksten vertreten. Während Werl, Wickede (Ruhr) und Niederense weitere kleinere Wirtschaftszentren bilden, ist das übrige Kreisgebiet wenig industriell erschlossen und vorwiegend landwirtschaftlich orientiert. Die Bevölkerungszahlen dieser Gebiete sind deshalb auch bis auf einige Ausnahmen kaum gestiegen, sind sogar z. T. gegenüber dem vorigen Jahrhundert zurückgegangen, während die Verstädterung des Kreises immer größere Fortschritte machte. So wohnten 1939 ca. 50 Prozent der Gesamtbevölkerung in den beiden Städten Soest und Werl.

Die industrielle Entwicklung hat allerdings keine großindustriellen Formen gezeitigt. Den Hauptumfang nehmen mit über 70 Prozent die Kleinbetriebe bis zu 25 Beschäftigten und etwa 21 Prozent die Mittelbetriebe von 25 bis 100 Beschäftigten ein.

Im westfälischen Wirtschaftsgefüge erhält der Kreis Soest also weniger seine Bedeutung durch seine Leistungen auf gewerblich-industriellem Gebiete, mögen sie auch im Einzelnen weit über die Kreisgrenzen bedeutungsvoll sein, sondern durch seine Leistungen als Ernährungsraum des Industriegebietes. Auch die Landwirtschaft hat im Laufe des 19. Jahrhunderts eine tiefgreifende Wandlung erfahren. Sie paßte sich in ihrem Aufbau weitgehend dem steigenden Bedarf des wachsenden Industriegebietes an. Nachdem in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts die landwirtschaftliche Entwicklung, bedingt durch neue Wirtschaftserkenntnisse nur langsam und mit mancherlei Rückschlägen verbunden, vorwärtsging, sind es auch hier die 80er Jahre, welche die entscheidende Wendung in der Aufwärtsentwicklung brachten. Die reine Getreidewirtschaft, bei welcher der Weizen stark an Boden gewinnt und die Gerste fast ganz zurücktreten läßt, wurde erweitert durch den intensiveren Hackfruchtbau, der besonders in der Umgebung Soests mit seiner Zuckerfabrik zu einem verstärkten Zuckerrübenanbau führte. Kennzeichnend für die Abhängigkeit der landwirtschaftlichen Produktion von dem Bedarf des Industriegebietes ist jedoch die stärkere Betonung der Viehwirtschaft, welche in großen Teilen des Kreises, abgesehen vom Ahse-Lippegebiet, wo von jeher die Vieh-

zucht eine größere Rolle spielte, von der vorherrschenden reinen Getreidewirtschaft zu einer gemischten Getreide-Hackfrucht-Vieh-wirtschaft führte.

Erhielt die Viehhaltung in früherer Zeit wesentlich ihre Bedeutung aus der Bedarfsdeckung des eigenen Betriebes, als Stallmistproduzent und als landwirtschaftliche Arbeitskraft unter Vernachlässigung von Jungvieh- und Leistungszucht, so erwuchs aus der Anwendung neuer Zuchtziele, Erweiterung der Futtergrundlage und verbesserter Haltungstechnik eine neue Form der Viehwirtschaft. Die Futtergrundlage wird weitgehend durch verstärkten Anbau von Futterpflanzen und Einführung von Kraftfutter erweitert, so daß selbst in den Teilen des Kreises, die über kein oder nur sehr geringes natürliches Grünland verfügen, eine beachtliche Viehdichte erreicht wird. Die Rindviehzucht stellte sich z. T. auf eine erhöhte Milch- und Molkereiwirtschaft um, so daß der Kreis Soest mit einem Frischmilchüberschuß von über 60 Prozent in den sich dauernd erweiternden Milch-Einzugsbereich des Industriegebietes einbezogen wird. Zum anderen kann sie durch erhöhte Jungviehaufzucht den jährlich anfallenden Bedarf der Abmelkwirtschaften in den Industriekreisen befriedigen. Die Schweinehaltung, welche in früheren Jahrhunderten nur eine sehr untergeordnete Rolle gespielt hatte, stieg sprunghaft an und lieferte erhebliche Mengen von Mastschweinen für den Fleischbedarf und Ferkel für die Aufzucht in den schweinehaltenden Haushaltungen des Industriegebietes. Die Bedeutung der Eisenbahn gerade für den Tierversand zwischen Kreis und Ruhrgebiet geht aus den Verladeziffern der einzelnen Jahre hervor:

Es wurden bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Soest (Dortmund—Unna—Werl—Soest) an Vieh verladen:

	1870	1879
abgegangen	41 925 Stück	60 634 Stück
angekommen	1 265 „	759 „
	43 190 Stück	61 393 Stück

Wenn im Jahre 1939 dagegen nur 9 182 Stück Vieh versandt und 899 Stück empfangen wurden, so liegt das weniger an einem Rückgang der Leistungsstärke des Kreises, sondern im Zuge des leider allgemeinen Rückganges der Güterverkehrsleistungen durch die Konkurrenz des Autofrachtverkehrs und in der Erweiterung des Einzugsbereiches des Industriegebietes, der allmählich über die benachbarten Kreise hinauswächst.

Die eigentliche Erschließung des Raumes Soest, verbunden mit einer bedeutsamen Steigerung des Bahnhofs Soest als Umschlagbahnhof, brachte der Ende des Jahrhunderts begonnene Ausbau von Nahverkehrsbahnen: Ruhr-Lippe-Eisenbahn und Westfälische Landes-eisenbahn. Sie sollten die im Reichsbahnverkehr vernachlässigten Nord-Süd-Strecken ersetzen und das industriereiche Ruhrtal sowie

die östlichen Ausläufer des Industriegebietes bei Hamm mit dem landwirtschaftlichen Produktionsgebiet des Soest-Werler Raumes, sowie die Hauptlinien der Reichsbahn miteinander verbinden.

Durch diesen Ausbau des Verkehrsnetzes ist eine hohe Verkehrsdichte erreicht worden, die vor allem für die Rentabilität der landwirtschaftlichen Betriebe in Bezug auf die Absatzmöglichkeiten ihrer Produkte bedeutsam ist. Im Durchschnitt betragen die Entfernungen der Ortschaften zu ihren Verladebahnhöfen 2 bis 4 km, in wenigen Fällen 5 km und mehr (Höchstentfernung 7 km). Von den 106 Gemeinden des Kreises verladen 47 Prozent zur Bundesbahn, 37 Prozent zur Ruhr-Lippe-Eisenbahn und 16 Prozent zur Westfälischen Landeseisenbahn. Die industriell bedeutsamen Orte liegen außer Niederense alle an Bundesbahnstrecken.

Zusammenfassend läßt sich sagen: Der Ausbau der Eisenbahn brachte dem Kreis Soest den Anschluß an das wachsende Industriegebiet und legte so den Grund zum Ausbau einer eigenen Klein- und Mittelindustrie. Andererseits fand er im Industriegebiet den Abnehmer für seine landwirtschaftlichen Produkte, was zu einer bedeutenden Umschichtung und Leistungssteigerung seiner Agrarwirtschaft führte. Das Kreisgebiet selbst wurde weitgehend erschlossen, was auch dem steigenden Fremdenverkehr zugute kommt. Die Erschließung des Kreises zog nicht nur eine allgemeine Bevölkerungszunahme, sondern auch eine starke Wandlung der Bevölkerungszusammensetzung nach sich. Während die vorwiegend landwirtschaftlich orientierten Gebiete stagnierten, d. h. nur geringe Bevölkerungszunahme, ja z. T. sogar Bevölkerungsabnahme zu verzeichnen hatten und sich auch in ihrer Sozialstruktur nicht weitgehend änderten, verdichtete sich die Bevölkerung an den industriell- und verkehrswichtigen Punkten. War noch 1881 fast 50 Prozent der Bevölkerung in der Forst- und Landwirtschaft beschäftigt, so änderte sich dieses Verhältnis vor allem zugunsten der Berufe in Handel und Verkehr. Den größten Anteil aller Berufe aber erfassen Industrie und Handwerk.

Sind nun durch die Kriegs- und Nachkriegsfolgen, die Verschließung des mittel- und ostdeutschen Raumes gerade für den West-Ost-Verkehr, welcher den Kreis berührt, vorläufig bedeutende Verkehrs- und Absatzräume entfallen, was zu einem starken Rückgang der Verkehrsleistungen führen mußte, so ist doch bei dem zu erhoffenden Ausgleich dieser Verhältnisse eine erneut aufsteigende Entwicklung auch hier zu erwarten.

# VOM DIENST UND VON DIENSTSTELLEN

---

## Die Umladehalle des Bahnhofs Soest

Von W. Trockel, Soest

### Die Anfänge der Umladung in Soest

In den Jahren 1887 bis 1889 wurde der Bahnhof Soest erstmalig vergrößert. Der bisherige Planübergang am Walburgertore, der den Straßenverkehr außerordentlich behindert hatte, wurde durch die etwa 100 m weiter östlich erbaute Unterführung beseitigt. Gleichzeitig wurde ein neuer Ortsgüterbahnhof gebaut. Dieser erhielt auch eine neue Güterabfertigung. Sie wurde am 1. November 1889 dem Verkehr übergeben. Die Güterabfertigungen in den beiden alten Gebäuden wurden am gleichen Tage geschlossen.

Mit der neuen Güterabfertigung war ein „Umsteigebahnhof für Stückgüter“, eine sogen. Umladehalle, verbunden. Sie wurde an die neue Güterabfertigung angeschlossen. Es konnten dort in zwei Gleisen gleichzeitig 30 Güterwagen behandelt werden.

### Es wird eine große Umladehalle gebaut

Die wirtschaftliche Entwicklung zwang kurz vor der Jahrhundertwende zum Bau von Verschiebebahnhöfen am Rande des Ruhrgebietes. So bekam auch Soest 1898 einen neuen Verschiebebahnhof, wo die ankommenden Züge aufgelöst und ihre Wagen zu neuen Zügen zusammengestellt wurden. Durch den Bau des neuen Verschiebebahnhofs wurde auch der Neubau einer großen Umladehalle in Soest notwendig. Im neuen Verschiebebahnhof wurden für die Güterzüge der West-Ost-Richtung und für die der Ost-West-Richtung getrennte Ablaufberge und Gruppengleise gebaut. Zwischen die Gleisanlagen für diese verschiedenen Richtungen kam die neue Umladehalle zu liegen. Sie erhielt einen besonderen Ablaufberg. An diesen Ablaufberg wurden die Gleise der Umladehalle angeschlossen. Die mit Güterzügen aus den Richtungen Osten und Westen einlaufenden Stückgutwagen wurden über den Ablaufberg der Halle gedrückt, liefen in die Gleise der Umladehalle ab und konnten somit in einem einfachen Rangiergang der Halle zum Umladen bereitgestellt werden.

Mit dem Bau der Umladehalle wurde auch schon 1896 begonnen. Das älteste Stück der neuen Halle, die später wiederholt erweitert wurde, war die sogen. Mittelbühne, die an jeder Seite 30 Wagen aufnehmen konnte. Sie war ungefähr 300 m lang. Zunächst übernahm sie nur einen Teil des Umladegeschäftes, die Umladung vom Osten nach dem Westen. Im Herbst 1897 aber wurde das gesamte Umladegeschäft zur neuen Bühne verlegt. Sie erwies sich schon bald als zu klein. Im Frühjahr 1898 wurde sie daher um 30 m verlängert. Gleichzeitig wurde die Nordbühne gebaut. Nach dem konnten in drei Bühnengleisen gleichzeitig 100 Wagen aufgestellt werden. Nach einigen Jahren reichte die Bühne aber schon wieder nicht aus.

### Die Umladehalle wird erweitert

Die Eisenbahnverwaltung hatte die Umladung der Güter in den Jahren nach der Jahrhundertwende immer mehr nach Soest verlegt. Die Bahnhöfe des Ruhrgebietes sollten dadurch entlastet werden. Das Umladen auf den kleinen Bühnen dieses Gebietes erwies sich auch als zu unwirtschaftlich. Die Entwicklung des Ruhrgebietes und der neue billige Stückguttarif der Eisenbahn hatten zudem ein Anwachsen des Stückgutverkehrs zur Folge.

Um dem steigenden Umladeverkehr gerecht zu werden, wurde die Umladehalle im Jahre 1906 wesentlich vergrößert. Es wurde der sogen. Südsteig gebaut und die Nordbühne soweit nach Norden verschoben, daß zwischen ihr und der Mittelbühne Raum für einen Mittelsteig und für ein neues Gleis gewonnen wurde.

Die Verschiebung dieser über 300 m langen Nordbühne war bei den damaligen Verhältnissen eine außerordentliche technische Leistung. Sie wurde am Sonntag, dem 5. August 1906, durchgeführt. „Die Leitung dieser schwierigen Arbeit hatte der Bahnmeister Behrens. Nachdem die neuen Tragpfeiler der Nordbühne gemauert waren, wurden eingefettete Schienen von den alten zu den neuen Tragpfeilern gelegt. Auf ein Hornsignal wurden dann gleichzeitig etwa 100 auf der ganzen Länge der Bühne angesetzte Winden in Tätigkeit gesetzt, um die Bühne nach dem neuen Standort zu verschieben. Die Arbeit wurde in wenigen Stunden ohne Unfall und ohne Beschädigung der Bühne ausgeführt.“ So berichtet über diese Arbeiten der damalige Leiter der Umladestelle, der spätere Reichsbahnamtmann Schulte.

Auf der 325 m langen Umladehalle waren 1906 200 Arbeiter im Tag- und Nachtdienst beschäftigt. Bei Tage wurden 170 bis 180 Wagen umgeladen, in der Nacht 50 bis 60. Es war jetzt möglich, in fünf Gleisen gleichzeitig etwa 175 Wagen unterzubringen.

Als 1933 der Lastkraftwagenverkehr der Reichsbahn eingerichtet wurde, mußte noch im gleichen Jahre eine besondere Laderampe für die Lastwagen errichtet werden.

## Soest sollte seine Umladehalle schon vor dem Kriege verlieren

Die wirtschaftliche Lage der Reichsbahn zwang diese in den Jahren 1931/32 zu Überlegungen über eine wirtschaftlichere Betriebsführung. Im Rahmen dieser Maßnahmen ging in Soest das Schreckgespenst einer Schließung der Soester Umladehalle um.

Die Umladehalle Hannover war abgebrannt. Es waren Bestrebungen im Gange, sie wieder moderner aufzubauen und ihr möglichst auch noch die Aufgaben anderer Umladehallen zuzuweisen. Die Arbeiterschaft der Umladehalle, die Soester Stadtverwaltung und die Gewerkschaften bemühten sich, die Umladehalle in Soest zu erhalten. Die Verlegung wurde insbesondere von der Oberbetriebsleitung West der Reichsbahn und von den westlichen Reichsbahndirektionen befürwortet. Die Pläne gingen dahin, die Aufgaben der Umladehalle Soest auf die Umladestellen in Köln-Kalk, Wanne-Eickel und insbesondere nach Hannover zu verlegen. Die befürwortenden Stellen hatten bei dieser Regelung eine Kostenersparnis für die Reichsbahn errechnet, während die Reichsbahndirektion Kassel diese in Abrede stellte. Die Arbeiter der Umladehalle erklärten sich bereit, an den Montagen eine Stunde länger zu arbeiten, damit die an den Sonntagen in Soest eintreffenden Wagen noch an den Montagen von Soest weitergehen konnten. Man wollte beweisen, daß auch Soest wirtschaftlich zu arbeiten verstehe. Die Stadtverwaltung wies in Eingaben an den Regierungspräsidenten in Arnberg und an die Reichsbahnhauptverwaltung in Berlin auf die wirtschaftlichen Rückwirkungen einer Verlegung der Umladehalle für das Wirtschaftsleben der Stadt hin. Es wurde weiter gesagt, daß die Reichsbahn sich gerade in den letzten Jahren durch Investierung größerer Mittel für den Wohnungsbau in Soest interessiert hätte, daß aber bei einer evtl. Verlegung der Umladehalle über 200 Soester mit ihren Familien brotlos werden würden und sich das auch auf den Wohnungsmarkt auswirken würde. Ein Aufatmen ging durch die Stadt und die Arbeiterschaft der Eisenbahn, als im Jahre 1934 die Entscheidung der Reichsbahnhauptverwaltung bekannt wurde, daß aus sozialpolitischen Gründen von einer weiteren Verfolgung des Planes einer Verlegung der Umladehalle Abstand genommen worden sei.

## Das Personal der Umladehalle

Langjähriger Leiter der Umladehalle war der Reichsbahnamtmann Karl Schulte. Er hat das Werden der Umladehalle von seinen ersten Anfängen an bis zu seiner Zurruesetzung im Jahre 1934 verfolgt. Wenn seine Bediensteten ihn „den Alten“ nannten, war das für ihn der Ehrentitel, in dem seine Leute alle die Autorität und die Achtung, die man seiner Person entgegenbrachte, zum Ausdruck bringen wollten. Als er in den Ruhestand trat, war das für seine Leute ein Abschiednehmen, das allen schwer fiel.

Und der Dienst der Leute war nicht leicht. Die Umladehalle wurde nicht umsonst die „Knochenmühle“ genannt. Tag und Nacht war auf der Halle — abgesehen von Frühstückspausen — das Rollen der Güterkarren von weitem zu hören. Dieses Rollen war die Musik der Umladehalle. Was hier bei Hitze und Kälte geleistet wurde, kann nur der ermessen, der selbst jahrelang „in der Karre ging“. Es war eine Kunst, die umzuladenden Stückgüter sachgemäß auf den Karren zu verpacken und auch so, daß die nötigen Tonnen am Tage erreicht wurden, denn nach den Leistungstonnen wurde im Gedinge der Verdienst berechnet.

## Die Umladehalle ein Flammenmeer

Die Halle wurde ein Opfer des Krieges. Schon am 15. September 1939 wurde der Nachtdienst eingestellt, weil bei Verdunkelung der Betrieb zu schwierig war.

Kleinere Angriffe in den ersten Kriegsjahren brachten der Halle nur geringe Schäden. Aber am 5. Dezember 1944 brannte sie nach einem halbstündigen Fliegerangriff völlig aus.

## Das Ende

An einen Wiederaufbau der Halle war in den letzten Kriegsmontaten nicht zu denken. Die Belegschaft wurde zum Teil an der auch stark beschäftigten Güterabfertigung eingesetzt, zum größten Teil aber bei den Aufräumungs- und Instandsetzungsarbeiten innerhalb des Bahnhofs beschäftigt. — Der Ausgang des Krieges sprach dann das vorläufige Urteil über die Umladehalle. Durch die im Osten weggefallenen Gebiete wurde auch der Verkehr zum Osten abgeschnitten. Die Halle würde selbst dann, wenn sie das Kriegsende gut überstanden hätte, ihre früheren Verkehrsaufgaben nicht mehr haben.

## Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn-Hbf.

von Werkdirektor Reichsbahnrat Alfred Langenfeld

Für die Stadt Paderborn sind die Eisenbahnausbesserungswerke von ganz besonderer Wichtigkeit. Sie stellen den Löwenanteil der Paderborner Industrie dar; denn außer den Zementwerken Atlas und Ilse, den Benteler-Werken und neuerdings den Anker-Werken gibt es kaum nennenswerte größere Industrie-Unternehmungen in Paderborn.

Während im nördlichen Stadtteil das große und moderne EAW Paderborn-Nord im wesentlichen Güterwagen repariert, stellt das im Südwesten der Stadt gelegene EAW Paderborn-Hbf. hauptsächlich Lokomotiven wieder her. Das EAW Paderborn-Hbf. ist etwas

kleiner als das EAW Paderborn-Nord, aber ebenfalls sehr modern und leistungsfähig.

Auf dem langgestreckten ca. 700 m langen Streifen zwischen Wollmarktstraße und dem Hauptbahnhof erkennt der Fachmann leicht die typischen Fabrikhallen eines Lokomotivwerkes. An die Verwaltungsgebäude mit Küche und Kasino im Anfang der Wollmarkt-



*Werkdirektor Reichsbahnrat Langenfeld und Betriebsratsvorsitzender Behrens unter den Jubilaren des Jahres 1950 vom Ausbesserungswerk Paderborn Hbf.*

*In der Mitte Abteilungsleiter t. Rb.-Oberinspektor Pöppel, der auf eine 50jährige Dienstzeit zurückblicken konnte*

straße schließt sich die moderne Lokomotiv-Montagehalle mit fast 200 m Länge an, weiter westlich folgt die große Kesselschmiede, etwa nordwestlich der Lokomotivmontagehalle die Anheizhalle und südlich der Kesselschmiede die Armaturen-, Pumpen- und Rohrwerkstatt.

Die übrigen Fertigungsbetriebe wie Groß- und Kleindreherei, Radatz-, Achslager-, Stangen-, Brems- und Steuerungswerkstatt sowie Schmiede, Kupferschmiede und zentrale Schweißerei sind in den Seitenschiffen der großen Montagehalle untergebracht, wodurch eine bequeme und wirtschaftliche Fertigung sichergestellt ist. Ein Kesselhaus mit 4 Dampfkesseln, 1 Kompressoranlage mit ca. 30 cbm (50 cbm im Ausbau) Preßluft je Minute, eine elektrische Zentrale mit über 1250 KVA sowie eine zentrale Azetylenanlage mit einem zentralen Sauerstoffnetz decken den gewaltigen Energiebedarf des Werkes.

Das Werk ist für Elektrizität, Wasser, Gas usw. Großabnehmer. Im Jahr werden an elektrischem Strom, der von der PESAG Paderborn geliefert wird, weit über 1 Million Kwh verbraucht.

Trinkwasser und Gas werden von den städtischen Gas- und Wasserwerken bezogen. Der Gasverbrauch beträgt rund 300 000 cbm im Jahr und an Trinkwasser werden ca. 6000 cbm benötigt. Das Betriebswasser für die Kesselanlage und sonstige Zwecke liefert ein eigener Brunnen und ein bahneigenes Wasserwerk, das aus der Beke in der Egge gespeist wird.

Die Verbrauchsziffern für Kohle betragen über 3000 t, an Preßluft nahezu 3 Millionen cbm, an Sauerstoff ca. 150 000 cbm und an Azetylen etwa 50 000 cbm.

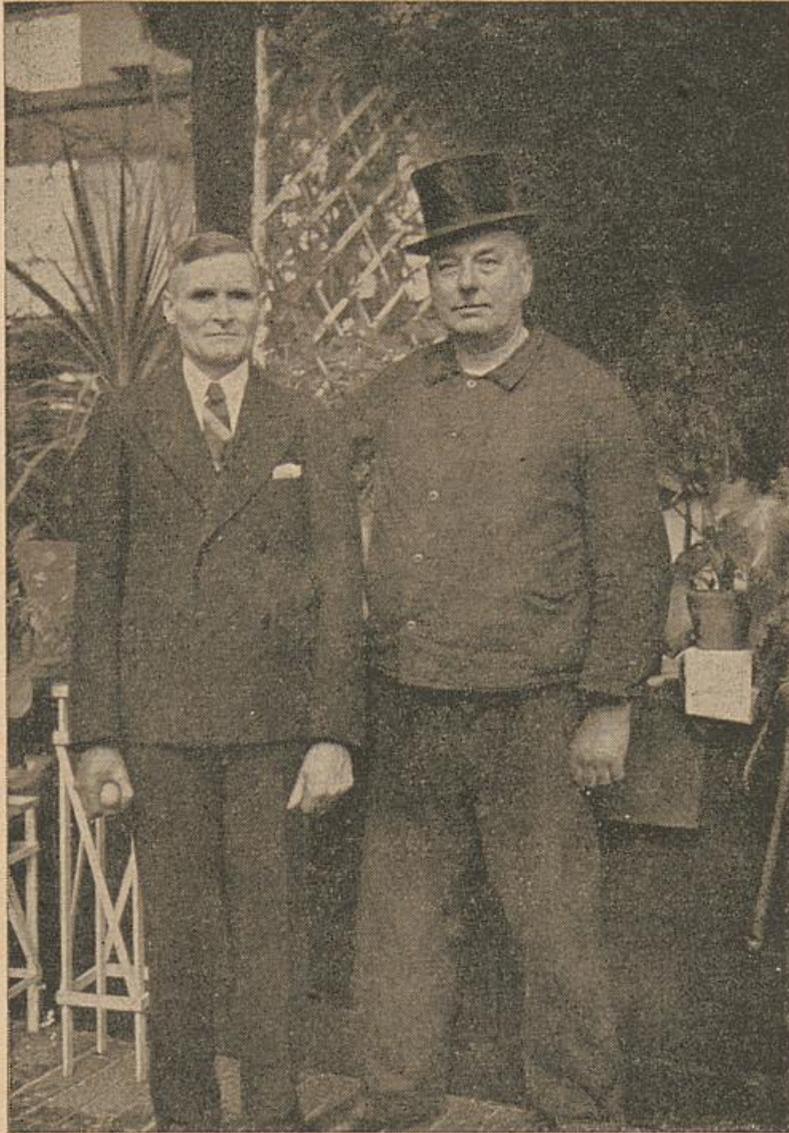
Die Lokomotiven werden im Fließ-Arbeitsverfahren repariert, d. h. die Arbeiten werden sinnvoll unterteilt und hintereinander und nebeneinander abfließend nach ganz genau festgelegten Terminen und Arbeitsdiagrammen von Spezialgruppen von Handwerkern ausgeführt. Durch dieses Verfahren ist der Arbeitsprozeß auf einen Mindestzeitraum zusammengedrängt und die wirtschaftliche Überlegenheit des Eisenbahnreparaturbetriebes gegenüber der Privatindustrie zum größten Teil bedingt.

Wie schwierig und kompliziert sich dieser Arbeitsprozeß gestaltet, kann man erst ahnen, wenn man weiß, daß zur Wiederherstellung einer Lok etwa 20 000 Arbeitsverrichtungen erforderlich sind. Im Jahre werden rd. 500 Lokomotiven vom Werk repariert.

Wir werden den Weg einer Lokomotive, die dem Werk zur Hauptausbesserung zugeführt wird, verfolgen:

Wenn sich die Tore der großen Halle hinter der Lok geschlossen haben, wird sie in ihre Einzelheiten zerlegt. Der Kessel wandert in die Kesselschmiede; die mit Öl und Schmutz behafteten Einzelteile werden ins „Badehaus“ befördert; dies ist ein großer Kasten, aus dem es unaufhörlich dampft, den die einzelnen Lokomotivteile auf einem Rost ganz langsam durchwandern, wobei sie mit Soda bzw. Ätznatron und heißem Wasser von allem Schmutz gereinigt werden. Nach dieser Prozedur werden die Teile auf verschiedene Tische gepackt, und schon kommt einer der kleinen, schnellen Elektrokarren, hebt den ganzen Tisch und bringt ihn an die verschiedenen Arbeitsplätze. Das Nebeneinander der verschiedenen Arbeitsgänge erfordert natürlich eine genaue Organisation wie oben angedeutet. Zu den festgelegten Terminen müssen nun die einzelnen Teile fertiggestellt sein, damit der Zusammenbau der Lok reibungslos vonstatten geht.

Mit feinsten Meßinstrumenten werden die lebenswichtigen Teile der Lokomotive untersucht und gemessen. Jede Abnutzung und Unregelmäßigkeit wird bis zu Bruchteilen eines Millimeters festgestellt und beseitigt. Räder, Antriebsstangen, Lager usw. müssen teilweise mit einer Genauigkeit von Zehntel bis Hundertstel Millimetern bearbeitet werden. Schwere Maschinenteile, ja ganze Lokomotiven werden von Kränen gehoben. Für den Transport stehen Kräne,



*Der 2. Bürgermeister von Paderborn, Lücking, war früher Vorschlosser und nach 1945 bis zu seiner Invalidisierung im Jahre 1948 Betriebsratsvorsitzender im Ausbesserungswerk Paderborn-Hbf.*

*Vorstehendes Bild zeigt L. im Zylinder bei Ehrung des Schlossers Dirksmeier aus seiner Kolonne anlässlich dessen 40jähr. Dienstjubiläums im Jahre 1944*

Hängebahnen, Schiebebühnen usw. ausreichend zur Verfügung. Das Gleiche gilt für den Werkzeugmaschinenpark wie Dampf-, Luft-hämmer, Drehbänke, Fräs-, Schleif-, Spezialmaschinen, Preßluft-hämmer, Bohrmaschinen usw.

Wir sahen vorhin, daß das Herz der Lokomotive, der Kessel, seinen Weg in die Kesselschmiede antrat. Ist es in der Montagehalle schon

nicht gerade still, so herrscht in der Kesselschmiede ein wahrhaft höllischer Lärm. Hier singen die Preßluftämmer ihr Lied. Trotzdem wird auch hier feinste Kleinarbeit geleistet, bei der das Handwerkliche an Bedeutung gewinnt. Wenn man sieht, mit wieviel Sorgfalt der Kessel der Lokomotive durch Hunderte von Nietten und Bolzen zusammengebaut und verankert wird und doch kein Tröpfchen Wasser die Verbindung durchdringen darf, dann kann man nur staunen. Sind alle Teile der Lok ausgebessert, fließen sie in der großen Halle für den Einbau zusammen. Alles geht ohne Stocken nach fein durchdachtem Plan, wie oben angedeutet, vor sich. Ist die Lokomotive wieder zusammengebaut, wird sie angeheizt und fährt zur Probefahrt. Wird hierbei kein Fehler festgestellt, wird sie dem Betrieb wieder übergeben.

## Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn-Nord

Von Werkdirektor Oberreichsbahnrat Rolf Siewert

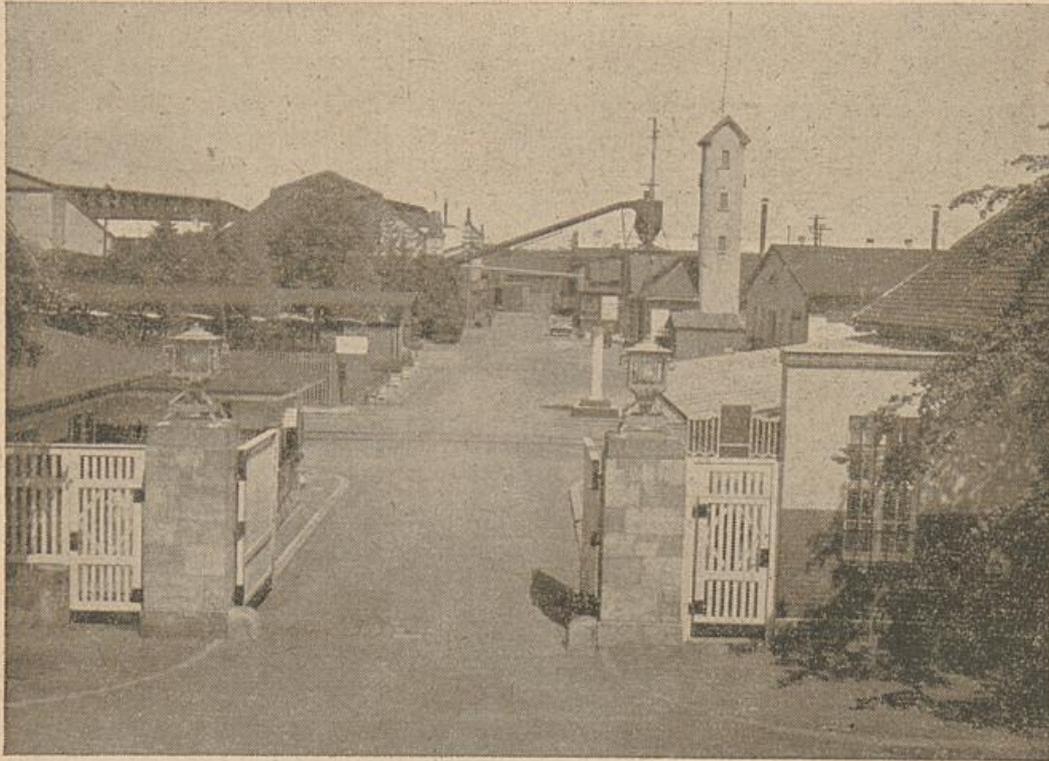
Ein Beitrag zur Hundertjahrfeier der Eisenbahnstrecke  
Hamm—Soest—Paderborn

Mit dem Bau einer Eisenbahn ist untrennbar auch der Bau und die Entwicklung von Eisenbahnwerkstätten verbunden. Bereits die Erbauer der ersten Eisenbahnstrecken hatten erkannt, daß eine sichere, zuverlässige und wirtschaftliche Verwendung der Eisenbahnfahrzeuge ohne einen guten Erhaltungsdienst nicht gewährleistet ist. In den meisten Fällen sind daher mit den neuen Eisenbahnstrecken gleichzeitig auch die Eisenbahnwerkstätten erbaut worden. Sie wurden bis zum Jahre 1900 fast ausnahmslos in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe (Empfangshallen) errichtet. Die nach 1900 erbauten Werkstätten liegen zwar örtlich in der Nähe des Hauptanfalls der Schadfahrzeuge, aber abseits der Brennpunkte des Betriebes und des Verkehrs. Ihre Aufgabe ist ausschließlich die Ausbesserung schadhafter Fahrzeuge, während die Neufertigung der Fahrzeuge zu allen Zeiten der Waggon-Industrie verblieb. An der Entwicklung (Konstruktion) der Fahrzeuge sind jedoch die Beschaffungsstellen der Eisenbahn stets maßgeblich beteiligt gewesen. Die starke betriebliche Entwicklung des Verkehrs auf der 1850 fertiggestellten neuen Eisenbahnstrecke Hamm—Soest—Paderborn, die bereits im Jahre 1852 den Anschluß an die Strecke Altenbeken—Warburg—Kassel erreichte, brachte zwangsläufig einen beträchtlichen Anfall an schadhaften Fahrzeugen. Er zeigte sich in größerem Ausmaß, als später auch die Hauptverkehrsstrecken

Altenbeken—Holzminden—Seesen—Magdeburg—Halberstadt,  
Altenbeken—Nordhausen—Halle—Leipzig

in Betrieb genommen wurden. Bereits im Jahre 1858 wurde daher in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs Paderborn eine Repa-

raturwerkstätte für Lokomotiven, Reisezugwagen und Güterwagen erbaut. Die sprunghafte Entwicklung des Verkehrs ließ bereits im Jahre 1908 Pläne über den Ausbau der Werkstätten bzw. über die Verlegung der Wagenausbesserungshallen entstehen. Die Stadt Paderborn unter Führung ihres Oberbürgermeisters Otto Plaßmann stellte der Preußisch-Hessischen Eisenbahnverwaltung für den Neubau das erforderliche Baugelände kostenlos im Nordteil der Stadt



*Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn Nord - Haupteingang*

zur Verfügung. Bei der Verwirklichung dieser Baupläne hat sich besonders der Wirkliche Geheimrat Dr. jur. h. c. Hermann Kirchhoff für den Bau der neuen Werkstätte in Paderborn eingesetzt. Ihm, dem Sohne und Ehrenbürger der Stadt Paderborn, ist zu Ehren die Hauptstraße, an der sich die neuen Werkanlagen befinden, als Hermann-Kirchhoff-Straße benannt worden.

Mit dem Bau der neuen Eisenbahnwerkstätte Paderborn Nord wurde im Jahre 1911 begonnen. Die Bauleitung oblag der Eisenbahndirektion Kassel. Für die Entwürfe zeichneten verantwortlich die Regierungsräte Estkowsky und Haubitz, deren Namen zwei Hauptwege des Werkes führen. Bereits im Jahre 1913 konnte der Betrieb in den neuen Werkhallen aufgenommen werden. Die Trennung der Lokomotiv- und Wagenwerkstätte war räumlich endgültig am 3. November 1913 durchgeführt. Der alten Werkstatt am Hauptbahnhof verblieb ausschließlich die Ausbesserung der Lokomotiven,

während die neue Werkstatt Reisezugwagen und Güterwagen auszubessern hatte.

Das zwischen den Schnittpunkten der Eisenbahnstrecken  
Paderborn—Bielefeld und  
Paderborn—Bad Lippspringe

eingegabelte Werkstätengelände hat eine Flächengröße von rund 188 000 m<sup>2</sup>, wovon 52 000 m<sup>2</sup> bebaut sind. Die aus 9 Querschiffen bestehende Hauptausbesserungshalle hat eine Länge von 215 m und eine Breite von 125 m. Sie wird aufgeteilt durch 2 Schiebepufferfelder, deren Schiebepuffer eine Länge von 20 und 10,5 m und eine Tragfähigkeit von 50 und 30 t aufweisen. Die große Bühne ist für das Übersetzen von D-Zug-Wagen gebaut worden.

Neuzeitlich eingerichtet ist die Federschmiede mit einem Flächeninhalt von 1800 m<sup>2</sup>. Sämtliche Federöfen und ein Teil der Schmiedöfen werden ausschließlich durch Kohlengas der Stadtwerke Paderborn beheizt. Modernste Schmiedemaschinen, Förderbänder und Krananlagen sind hier vorhanden.

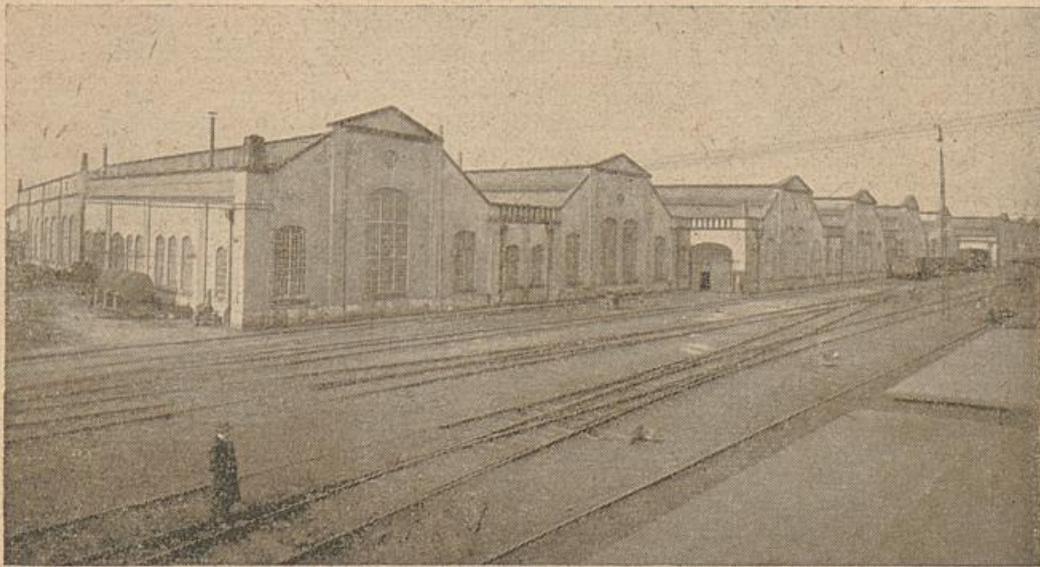
Seit der Inbetriebnahme des Werkes wurde zur Erfüllung neuer Aufgaben eine große Zahl zusätzlicher Werksgebäude erbaut und vorhandene erweitert. So entstanden unter anderem

die kleine Richthalle, die Vorrichthalle,  
die Pufferwerkstatt, das Stabeisenlager,  
die Betriebsschlosserei,  
die Lehrschweißerei mit der Azetylenenerzeugungs-Anlage,  
das Waschhaus an der kleinen Richthalle,  
zwei Bürohäuser usw.

Erhebliche Schäden haben im letzten Weltkrieg die Werkgebäude durch Fliegerangriffe hinnehmen müssen. Durch wiederholte Angriffe, vor allem durch den Angriff vom 27. März 1945, sind allein mehr als 12 000 m<sup>2</sup> Dachverglasung vernichtet worden. Wertvolle Gebäude, wie Holztrockenanlage, ein neuzeitlich hergerichtetes Waschhaus, Pförtner- und Badehaus, mehrere Holzschuppen, waren vollständig zerstört. Fast alle übrigen Gebäude hatten Teilschäden erlitten. Der größte Teil dieser Schäden konnte inzwischen beseitigt werden. Seit der Reorganisation des Werkstättenwesens im Jahre 1924 wird das Werk durch den Werkdirektor verantwortlich geleitet. Ihm zur Seite stehen die Abteilungsleiter und Meisterschaftsführer. Jede dieser Abteilungen hat ihre eigenen Aufgaben. Sie gliedern sich in

Verwaltungsabteilung	— Personal- und Finanzaufgaben
Technische Abteilung	— Planungsaufgaben, maschinelle Unterhaltung und Auftragserteilungen
Güterwagenabteilung	— Unmittelbare Ausbesserung an den Fahrzeugen
Zubringerabteilung	— Aufarbeitung der Fahrzeugteile (Schmiede, Holzbearbeitung, Dreherei, Anstreicherei)
Stoffabteilung	— Bedarfsanforderungen, Lagerung der Neu- und Altstoffe.

Bei der Inbetriebnahme hatte die neue Werkstätte eine Belegschaftsstärke von 548 Köpfen, darunter 381 Handwerker, 119 Nicht-handwerker, 5 Lehrlingen und 43 sonstige Bedienstete. Sie erreichte im Jahre 1919 bei Beendigung der Demobilmachung ihren ersten Höchststand mit 1697 Köpfen, darunter 937 Handwerkern, 527 Nichthandwerkern und 158 Lehrlingen. In den folgenden Jahren sank die Belegschaftsstärke stetig. Im Februar 1933 zählte man 916 Köpfe. Beim Ausbruch des zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 hatte das Werk eine Belegschaft von 1446 Köpfen, die bei Kriegsende einschließlich der Fremdarbeiter und Kriegsgefangenen 1973 betrug. Nach Wiederaufnahme der Arbeiten im



*Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn-Nord - Werkhallen*

Mai 1945 war die Gesamtbelegschaft bis Ende 1945 auf 1223 Köpfe angestiegen. Sie erreichte im Monat November 1948 den Höchststand von 1796 Köpfen.

Seit der Währungsreform mußten durch die ungünstige Finanzlage der Bundesbahn größere Entlassungen vorgenommen werden. Durch diese Maßnahmen und den natürlichen Abgang (Tod und Invalidisierung) sowie der Einstellungssperre fiel die Belegschaftsstärke stetig. Am 1. August 1950 waren es 1472 Köpfe, darunter 785 Handwerker, 486 Nichthandwerker und 91 Lehrlinge.

Die Aufgaben des Werkes haben sich im Laufe der Zeit wiederholt geändert. Ursprünglich für die Ausbesserung von Personenwagen (auch D-Zug-Wagen) und Güterwagen vorgesehen, mußte es im ersten Weltkrieg zur Entlastung des Lokomotivwerkes Paderborn Hbf auch Lokomotiven ausbessern. Im Zuge der Rationalisierung mit dem Ziel möglichst großer Fertigung wurden den einzelnen

Werken nur bestimmte Fahrzeuggattungen zur Unterhaltung zugewiesen. Das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Paderborn Nord mußte die Unterhaltung der Personenwagen an die Reichsbahn-Ausbesserungswerke Lingen und Kassel abgeben und erhielt von letzterem die Güterwagenausbesserung. Seit dem 1. Mai 1932 ist das Werk ein reines Güterwagenwerk. Das Zuführungsgebiet für Schadgüterwagen umfaßt jetzt den gesamten Bezirk der östlichen Reichsbahndirektion Kassel, wozu noch Strecken der Reichsbahndirektionen Hannover und Münster kommen.

Das Werk konnte nunmehr im vollen Umfange dem Bestreben der Hauptverwaltung, dem Ruhrgebiet nur betriebsfähige Wagen zuzuführen, nachkommen, da es alle aus dem Ost- und Südostverkehr aufkommenden Schadgüterwagen aufnehmen konnte.

In den Jahren 1928 bis 1931 und im zweiten Weltkrieg hat das Werk wieder zur Entlastung des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes Paderborn Hbf die Tendarausbesserung in großem Umfange übernommen. Außerdem wurde es im zweiten Weltkrieg zur Entlastung des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes Kassel bei der Ausbesserung von Personenwagen beteiligt und es hat hierbei ganz beachtliche Leistungen erzielt. Auch nach dem Zusammenbruch 1945, als es galt, die teils schwerbeschädigten, teils herabgewirtschafteten Personenwagen wieder instandzusetzen, wurde das Werk zu diesen Aufgaben durch die zuständige Reichsbahndirektion Essen herangezogen. In diesen Rahmen fällt insbesondere die Aufarbeitung der Polsterwagen, von denen seit 1949 bereits eine Anzahl das Werk mit friedensmäßig ausgeführter Qualitätsarbeit verlassen hat.

Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn Nord, welches zu den größten Ausbesserungswerken der Deutschen Bundesbahn zählt, hatte stets eine gute Ausgangsleistung zu verzeichnen. Seitdem es 1932 reines Güterwagenwerk wurde, betrug der durchschnittliche Jahresausgang an Güterwagen und Güterzuggepäckwagen 22 000 Stück.

Die tatsächliche Leistung in dieser Zeit, 1932 bis einschließlich Juni 1950, betrug unter Einschluß der zugewiesenen Aufgaben in der Kriegszeit und später rund 400 000 Fahrzeuge.

Außer diesen unmittelbaren Leistungen in der Fahrzeugausbesserung hatte das Werk noch besondere zentrale Aufgaben zu erfüllen. Es sind dieses ausschließlich Arbeitsleistungen für fremde Dienststellen. Sie waren dem Werk teils vorübergehend, teils dauernd zugewiesen. Zurzeit zählen zu diesen zentralen Leistungen

- a) die Aufarbeitung von Lokomotiv-Tragfedern, Wagen- und Lokomotivthender-Radsätzen, Wickelfedern für Hülsenpuffer, Tragfederlaschen, Gelenkrohr- und Gummi-Heizkupplungen, Wagenpuffern, Bremsarmaturen für Lokomotiven und Wagen usw.
- b) Anfertigung von Holzersatzstücken, Holz Trocknung und Holztränkung.

An Sonderaufgaben sind dem Werk übertragen: die praktische und theoretische Ausbildung der Gas- und Elektroschweißer für eine größere Zahl Dienststellen der Eisenbahndirektion Essen. Diese hohen Leistungen des Werkes erfordern für die Betriebsführung beträchtliche Barmittel. Sie werden dem Werk auf besonderen Verrechnungstiteln entweder in Tagewerksköpfen oder in Barmitteln zugeteilt. Über alle Ausgaben ist im Gegensatz zu der früheren kammeralistischen Wirtschaftsführung eine Erfolgsrechnung vorzulegen. Ein Großteil dieser Barmittel fließt in die örtlichen Wirtschaftskanäle und belebt dadurch das Wirtschaftsleben der Stadt Paderborn in beträchtlichem Maße. Vor allem sind es die Lohn- und Gehaltsaufwendungen der Bediensteten, die Aufwendungen für elektrischen Strom und Gas (Lieferer: PESAG und Stadtwerke Paderborn), sowie die Aufwendungen für bauliche Unterhaltungsarbeiten und Neubauten, die überwiegend dem einheimischen Baugewerbe zufließen.

Groß sind die Aufwendungen für Stoffe wie Stahl, Holz, Farben, Textilien usw., für deren Beschaffung jedoch ausschließlich die zentralen Beschaffungsstellen (Eisenbahndirektionen, Eisenbahnzentralämter) zuständig sind.

Diese kurze Übersicht zeigt eindeutig, welche große Bedeutung der Bau der Eisenbahnstrecke Hamm—Soest—Paderborn in den vergangenen 100 Jahren für die wirtschaftliche Erschließung des Paderborner Landes besitzt. Nicht nur, daß durch die Bahn der ostwestfälische Raum mit dem industriell hochentwickelten Ruhrgebiet verbunden wurde und als Verbindungsstraße zwischen West- und Ostdeutschland vor dem Zusammenbruch die stärkst belastete Strecke der Deutschen Reichsbahn darstellte, sondern gerade die Errichtung von zwei großen Ausbesserungswerken hat das gesamte Wirtschaftsleben der Stadt ungewöhnlich beeinflußt und gefördert. Möge daher diese West-Ost-Linie bald wieder ihre volle Leistungsfähigkeit entfalten können und damit auch das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn Nord als ihr untrennbarer Bestandteil wieder zur vollen Geltung kommen lassen zum Wohl der heimatischen Volkswirtschaft.

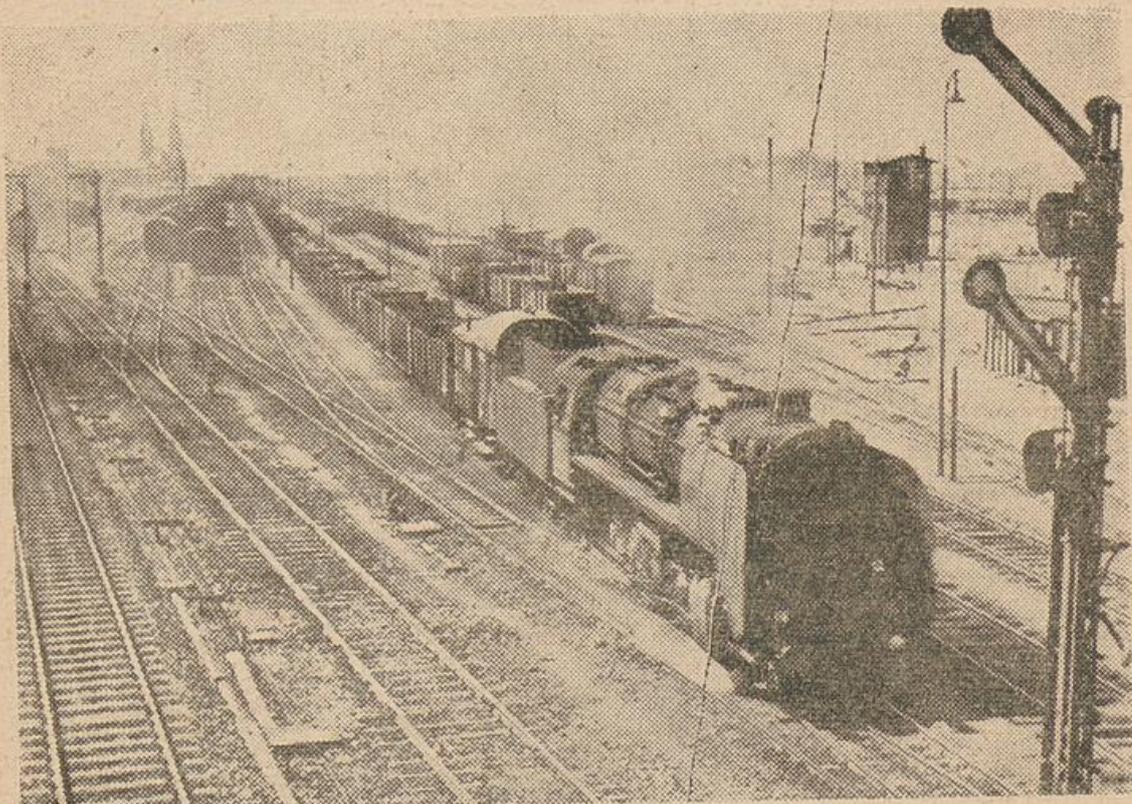
## Leistungssteigerung und Ausnutzung der Lokomotive

Von Friedrich Tuschen,

Dienstvorsteher des Bahnbetriebswerks Soest

Bei den seit über 100 Jahren gebauten Lokomotiven und der damit hohen Vollkommenheit der Dampfmaschinen war die Ausnutzung der in der Kohle enthaltenen Energie doch nur eine geringe. Man verbesserte die Feuerungsanlage, die Kesselkonstruktion, erhöhte die Dampfspannung, steigerte die Kolbengeschwindigkeit, sorgte für eine zweckmäßige Dampfverteilung und baute Verbundmaschinen.

Zur Erhöhung der Sparsamkeit und besseren Ausnutzung des Dampfes baute man in den letzten 50 Jahren Überhitzereinrichtungen, Speisepumpen mit Vorwärmer, Kondenslokomotiven; in neuerer Zeit auch Speiseanlagen mit Mischvorwärmer. Die seit Bestehen der Eisenbahn festgelegte Normalspur des Gleises von 1435 mm mußte bei allen Konstruktionsgestaltungen berücksichtigt werden, weil wegen der Kunstbauten und des Oberbaues



*Ausfahrt eines Güterzuges aus Bahnhof Soest*

für die neueren Lastenzüge eine Umstellung nicht erfolgen konnte. Mit den fortschreitenden Verbesserungen der Lokomotiven steigerten sich das Gewicht, der Raddruck und das Reibungsgewicht der Lokomotiven. Durch das erhöhte Reibungsgewicht konnte auch die Leistung der Lokomotiven gewaltig gesteigert werden, wie die Gegenüberstellung bei einer Güterzuglok zeigt.

	1835	1950
Gewicht der Lok mit Tender	6 000 kg	130 000 kg
Raddruck auf die Schiene	1 500 kg	20 000 kg
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	90 km/h
Gewicht des Zuges	25 t	1 600 t

Während also das Gewicht der Lok auf das 22fache gestiegen ist, konnte das Zuggewicht auf das 64fache gesteigert werden und zwar bei dreifacher Geschwindigkeit.

Die bereits vor dem ersten Weltkrieg gebauten schweren Heißdampflokomotiven konnten vorerst nicht ausgenutzt werden, weil bis dahin die Güterzüge keine durchgehende Druckluftbremse hatten. In den späteren Jahren konnten nach längeren Versuchen und Einführung der durchgehenden Druckluftbremse die Belastung der Güterzüge wie auch die Geschwindigkeit annähernd verdoppelt werden. Wesentlich hierbei war nicht die Leistungssteigerung und Ausnutzung der Lok in wirtschaftlicher Beziehung, sondern die erhöhte Sicherheit im Eisenbahnbetrieb bei der höheren Geschwindigkeit durch die Beherrschung des Zuges von der Lokomotive aus.

Die ersten Lokomotiven, die überhaupt bei der Eisenbahn eingesetzt waren, erhielten, vom „Adler“ angefangen, besondere Namensbezeichnungen. Als ihre Zahl sich jedoch ständig vergrößerte, wurden die Lokomotiven, um überhaupt eine Übersicht zu behalten, entsprechend ihrer Verwendung im Schnellzug-, Personenzug-, Güterzug- oder Rangierdienst mit Stammnummern und innerhalb dieser mit Ordnungsnummern versehen.

Im Anfang des Eisenbahnbetriebes wurde jedem Lokpersonal, d. h. einem Lokführer und Heizer, eine Lokomotive zugeteilt. Diese Lok stand nun während der Ruhezeit des Personals auch in Ruhe und brachte keine Einnahmen.

Um die Lok wirtschaftlich auszunutzen, wurden sie später doppelt und im durchgehenden Rangierdienst zweieinhalb- bzw. dreifach besetzt.

Der Mangel an brauchbaren Lokomotiven nach dem letzten Weltkrieg sowie eine Vermeidung unnötiger Standzeiten im Lokschuppen gaben Veranlassung, auch die im Zugdienst eingesetzten Lokomotiven dreifach zu besetzen. Zu einer hundertprozentigen Ausnutzung einer Lok können diese Maßnahmen jedoch niemals führen, weil gewisse Zeit erforderlich ist für das Wenden der Lok, für Kohlenladen, Ausschlacken und Hin- und Herfahrten im Bahnhof zur Übernahme eines Zuges. Da für diese Wendezeiten, wobei die Lok keine Leistung vollbringt, unter den günstigsten Verhältnissen im Zugdienst etwa 30 bis 40 Prozent entfallen, kann die Ausnutzung einer Streckenlok im Mittel mit 60 bis 70 Prozent durchaus als günstig bewertet werden.

Bei der Aufstellung von Dienstplänen ist eine annähernd gleichmäßige Zuteilung von Zügen bei Tag und Nacht wesentlich. Dabei muß auch berücksichtigt werden, daß das Bekohlen und Ausschlacken erst nach bestimmten Leistungen erfolgt. Ferner müssen Standzeiten vermieden werden, weil diese als toter Gang und Leerlauf bei den Leistungen anfallen.

Je weniger Lokbetriebstage für ein Betriebswerk entfallen, d. h. je besser die Lokomotiven für die anfallenden Leistungen ausgenutzt werden, um so höher steigt die kilometrische Leistung pro Lok und Tag.

Tägliche Durchschnittsleistungen für eine

Schnellzuglok	von 500 km pro Tag
Personenzuglok	„ 350 km „ „
Güterzuglok	„ 250 km „ „
Rangierlok	„ 150 km „ „

können als gut bezeichnet werden und sind von jedem Betriebswerk anzustreben.

Während bei den ersten Fahrten von Nürnberg nach Fürth für die 6-km-Strecke der „Adler“ etwa 2 Zentner Kohle mitführte, haben unsere heutigen Lokomotiven einen Vorrat von 100 bis 140 Zentner Kohle mitzuschleppen, um möglichst lange Strecken von 300 bis 400 km mit schweren Lasten durchfahren zu können. Wenn diese großen Mengen an Kohle für Lokfeuerung zuerst den Eindruck gewaltiger Unkosten hinterlassen, so darf doch nicht verkannt werden, daß durch die technischen Verbesserungen der Lokomotiven in den 100 Jahren heute große Leistungen vollbracht werden. Obwohl der Kohlenverbrauch nach den Ermittlungen von Prof. Jahn (Danzig) bei den ersten Lokomotiven ohne Expansionssteuerung etwa 5,20 kg pro PS in der Stunde betrug, beträgt er heute etwa 0,75 kg pro PS in der Stunde.

Es muß aber besonders betont werden, daß eine solche vergleichsweise Gegenüberstellung einer strengen, wissenschaftlichen Kritik nicht standhalten kann, da die Berechnungsunterlagen und Widerstandsformeln, nach denen die Rechnung vorgenommen wird, heute nicht mehr auf ihre Richtigkeit nachprüfbar sind und die heutigen Ermittlungen auf andere Weise angestellt werden. Immerhin bietet ein Vergleich in großen Zügen ein grundsätzliches Bild über die Größenanordnung der Ersparnisse. Wesentlich sind die Ersparnisse zurückzuführen auf Expansionssteuerungen, Steigerung der Kesselspannungen, Verbundverfahren, Heißdampf und Steigerung der Überhitzungen.

Mengenmäßig dürfte seit 1835 der Dampfverbrauch auf etwa  $\frac{1}{6}$ , der Kohlenverbrauch auf etwa  $\frac{1}{7}$  seines ursprünglichen Wertes (bezogen auf induzierte PS-Stunden) gesunken sein.

Wenn auch in früheren Jahren aus Billigkeitsgründen Versuche mit anderen Brennstoffen wie Holz, Torf, Koks, Kohlenstaub und -schlamm oder Oelfeuerung gemacht wurden, so hat sich doch für die heutige Zeit die Steinkohle und zwar die Stückkohle zur Lokfeuerung am besten bewährt, zumal man neben der Sicherheit als zweitwichtigsten Punkt die Pünktlichkeit im Eisenbahnbetrieb wertet.

Kriegseinwirkung und Wettbewerb des Kraftwagens verlangen von den Dienststellen und den Bediensteten höchsten Einsatz. Seit 1938 haben sich die Brennstoffpreise verdoppelt, Sparsamkeit im Brennstoffverbrauch ist daher doppelt wichtig.

Bei Lieferung einwandfreier Kohle bleiben wenig Feuerungsrückstände an Asche und Schlacke; ferner ergaben sich bei sachgemäßer Feuerbehandlung und vollkommener Verbrennung der Kohle wie fachmännische Bedienung der Lok günstige Ersparnisse.

# FAHRGÄSTE UND EISENBAHNER ERZÄHLEN

---

## Eisenbahn-Erinnerungen

Von einem alten „Stammkunden“

Pfarrer i. R. A. Clarenbach

Zum bevorstehenden Jubiläum der Eisenbahn werden sach- und fachkundige Männer des Flügelrades Wichtiges über ihre Geschichte, ihre technische Entwicklung, ihre volkswirtschaftliche Bedeutung usw. zu sagen haben. Vielleicht ist es aber doch nicht ganz überflüssig, wenn auch die „andere Seite“, der Fahrgast nämlich, einmal zu Worte kommt. Denn wir alle haben von der pünktlichen und bequemen Verkehrsmöglichkeit, die uns geboten wurde, gern Gebrauch gemacht und müssen der Eisenbahn dafür dankbar sein. Ich halte mich für berechtigt, diesem Gefühle Ausdruck zu geben, denn ich glaube nicht, daß auf der jubelnden Strecke Soest—Hamm ein älterer „Stammkunde“ der Bahn vorhanden ist, als ich es bin. Vom 1. April 1890 bis zu meiner Pensionierung am 1. Oktober 1946 habe ich — abgesehen von den Universitätsjahren und einigen kurzen Ferien-, Urlaubs- und Krankheitszeiten — immer eine Monatskarte besessen, so daß die Bahn mindestens ein halbes Jahrhundert lang mich zu ihren Dauerkunden zählen konnte. Etwas von dem, was ich dabei erlebte, möchte ich im folgenden erzählen:

32 Jahre lang hatten wir in meinem Geburtsort Borgeln bei der Bahn im wahren Sinne des Wortes nur das Nachsehen, denn der Haltepunkt Borgeln wurde erst 1882 eingerichtet. Das bedeutete nichts Geringes. Unser alter Dorfschulze „Schulzen Papa“ war so begeistert von diesem Verkehrsaufschwung, daß er zur Hebung des Verkehrs etliche Male I. Klasse — damals führten auch die Personenzüge noch eine I. Klasse — nach Soest fuhr. Als ich Ostern 1890 zum Gymnasium nach Soest mußte, habe ich es ihm nachgetan, allerdings bescheidener in der III. Klasse. Bei den wenigen Zügen, die der Fahrplan aufwies, konnte die Bahn nicht wie heute auf den in jener Zeit noch ganz unbedeutenden Berufs- und Schulverkehr Rücksicht nehmen. Allmorgendlich versammelten sich die ständigen Fahrgäste um 5 Uhr 37 bereits, um nach Soest abzdampfen. Außer uns Pfarrerskindern waren es noch drei Jungen, die zur Präparandie, der Vorstufe für das Lehrerseminar, fuhren, dazu ein älterer Weichensteller und ein Schreiber, die beide auf

dem Bahnhofe Soest Dienst taten. Diese hielten Zucht und Ordnung unter der Rasselbande von uns Jungen und, wenn ich mich recht erinnere, mit besserem Erfolge, als es heute oft Älteren bei den Schülern im Zuge gelingt.

Es gehörte nicht zu den größten Annehmlichkeiten für uns, daß die frühe Abfahrt des Zuges ein noch früheres Aufstehen bedeutete. Immerhin lernten wir hierbei etwas, was mir später beim Militär gut zustatten kam: Notfalls konnte man sich in unglaublich kurzer Zeit ankleiden. Außerdem war das Trainieren im täglichen Dauerlauf zur Bahn hin auch nicht zu unterschätzen. Meinem jüngeren Bruder passierte es dabei, daß er bei noch stockdunkler Nacht einmal die Kurve zu knapp nahm und in des Nachbarn Jauchegrube landete. Das hatte für ihn hinwiederum den Vorteil, daß er aus naheliegenden „anrühigen“ Gründen sich in die pfleglichen Hände seiner nicht wenig erfreuten Mutter begeben mußte und nicht zur Schule brauchte. Triumphierend berichtete er immer später darüber, er habe aber seine Schulbücher hochgehalten dabei. Aktentaschen oder dergleichen waren noch nicht erfunden. Die Wissenschaft war wenigstens glücklich gerettet. Bei diesem Morgenlaufe gab es nun eine halboffizielle bahnamtliche Hilfe. Auf jeder Station hing damals noch eine Stationsglocke, die geläutet werden mußte, um dem Publikum anzuzeigen, daß der Zug nahte. Wenn der Zug auf der 6 km weit übersehbaren Strecke bei „Meyer im Holte“, dem Bahnwärter bei der 3 km entfernten Klotinger Überführung, angelangt war und der Borgeler Stationsgewaltige seine sieben ständigen Morgenfahrgäste noch nicht zusammenhatte, dann läutete er mit seiner Glocke in einer bestimmten, nicht zu überhörenden Weise Sturm. Uns Saumseligen war es ein Zeichen, daß wir alle Kräfte im Endspurt daransetzen mußten. —

Station Borgeln im Jahre 1890! Man stelle sich das Ganze nicht zu großartig vor! Wartesaal oder gar Stationsgebäude war nicht vorhanden. Die Fahrkarten mußte man in dem benachbarten Gasthof Jaspert lösen. Die Bahnwärterbude hatte auch schon früher dem Schrankenwärter für die Niveau-Überführung der Straße Schwefe—Borgeln gedient. Die Perrons, wie damals die Bahnsteige noch genannt wurden, waren nach heutigen Anschauungen und Notwendigkeiten zu kurz und zu schmal. Das Hauptprunkstück der ganzen Bahnhofseinrichtung war eigentlich die schon lobend erwähnte Läuteglocke, da das Gehäuse des Zugmeldeapparates bei jedem Bahnwärterhäuschen zu finden war. Aber was machte das! Der Zug hielt, und wir konnten ihn benutzen!! Als die Zugfolge dichter wurde, teilte man die Strecke Welper—Soest in vier Blockabschnitte aus Sicherheitsgründen ein. So entwickelte sich Borgeln. Das Bahnwärterhäuschen wurde vergrößert. Ein von uns bestaunter Telegraphenapparat kam. Masten für die Signale „Halt“ und „Fahrt“ wurden gesetzt. Borgeln war vom einfachen Haltepunkt zum Block aufgestiegen. Des Nachts fuhren aber kaum Züge, so daß in der Wärterbude eine ledergepolsterte Liege stand, auf der

der Beamte, der seine Schranken in der Nacht einfach geschlossen halten konnte, „dienstlich“ schlafen konnte.

Der ganze Betrieb war eben damals noch gemütlicher, fast möchte man sagen, persönlicher, ja patriarchalischer. Waren wir einmal ausnahmsweise zu früh gekommen oder war das Wetter gar zu schlecht, dann durften wir in der Wärterbude Obdach suchen. Unter den wackeren Männern, die uns also beherbergten, sei eines besonders gedacht. Er war für alles Mögliche interessiert und las viel. Die langen Zugabstände ließen ihm ja auch die Zeit dazu. Man mag sich doch darüber verwundern, daß er z. B. Humbolds „Kosmos“ oder geschichtliche Werke bewältigte. Vater Philipp stammte aus Nassau, siedelte sich in Borgeln an und ist bei uns in hohem Alter gestorben. Auch mit dem Zugpersonal, das ja in regelmäßigem Turnus unsere Strecke befuhr, kannte man sich und war schier befreundet. Als ich längst Pfarrer in meinem Heimatorte geworden war, erinnerten sich noch etliche Schaffner des Schülers von ehemals und begrüßten mich. Es war überhaupt immer eine Freude, wenn man unter dem Zugpersonal Bekannte traf. So grüßte mich häufig von der einfahrenden Lokomotive herab ein früherer Konfirmand. Ich erinnere mich gern auch jenes Zugführers, der aus Borgeln stammte und in dem von mir häufiger benutzten und allgemein beliebten D-Zug Emden—Erfurt, der um 1910 verkehrte, als Zugführer Dienst tat. Als ich 1900 nach Militär- und Universitätsjahren wieder in die Heimat zurückkehrte, war inzwischen der große Verschiebebahnhof Soest in Betrieb genommen. Man suchte das notwendige Personal hierfür wie für den inzwischen stark gesteigerten Verkehr auch auf den umliegenden Dörfern zu gewinnen. So kam es denn, daß — als ich Nachfolger meines Vaters im Pfarramte geworden war — fast jeder dritte Mann in der Kirchengemeinde im Dienste der Bahn stand. Es waren durchweg prächtige, zuverlässige Menschen. Ich habe mich immer gern mit ihnen auch über die technischen Einzelheiten ihres Berufs unterhalten, ob sie in der Umladehalle oder beim Rangieren, als Weichensteller oder als Fahrdienstleiter, in der Werkstatt oder im Fahrdienst tätig waren. Je und dann hatte ich auch wohl in Sozialangelegenheiten mit den betreffenden Dienststellen zu verhandeln. Häufiger war in einer solchen Angelegenheit z. B. ein Herr vom Paderborner Eisenbahnamte im Pfarrhause, der aus Nienburg/Weser, dem Geburtsort meiner Frau, stammte.

Ich weiß nicht mehr, ob die Bahnsteigsperrre vor oder nach 1900 an unserer Strecke eingeführt wurde. Jedenfalls brachte sie Borgeln den Bahnsteigschaffner und damit einen zweiten Bahnbeamten. Wie da einmal die Tochter meines Vorvorgängers bei uns im Pfarrhaus einen Besuch gemacht hatte und wieder zurückfahren wollte, traf sie an der neu eingerichteten Sperre den mit der Fahrkartenkneifzange bewaffneten Jugendgenossen, den alten B. Die beiden geraten in ein Gespräch und schwelgen in Erinnerungen. Sie wollte nichtsahnend weiter auf den Bahnsteig gehen. Er aber — seines

Dienstes eingedenk — faßte sie mit derber Faust kräftig an den Oberarm: „Ick matt Sai oist noah knuipen.“ — —

Als ich 1902 im Dorfe ansässig war, hatte ich mit anderen den Wunsch, die Personenhaltestelle möge zu einem Güterbahnhof erweitert werden. Das kostete einen jahrelangen Kampf. Nicht nur Widerstände bei der Direktion in Essen galt es zu überwinden, sondern auch im Dorfe war mancherlei Opposition. Der damalige Landrat von Bockum-Dollfs, der immer für Verkehrsfragen sich interessierte, setzte sich für unser Projekt ein. Er war unzufrieden, daß die Sache nicht vorwärts kam. Ich sagte ihm gelegentlich, die örtlichen Schwierigkeiten wären nur zu überwinden, wenn er selbst an einer Sitzung teilnähme, in der über die Verteilung eines von der Eisenbahn geforderten Baukostenzuschusses verhandelt werden sollte. Er entsprach dem, konnte aber nur unter Einsatz seiner ganzen Persönlichkeit die Sitzung zum guten Ende bringen. 1910/11 wurde dann der Güterbahnhof mit seinen Ladesträngen und einem Überholungsgleis für die Richtung Welver—Soest gebaut. Der bisherige Niveau-Übergang für die Straße Schwefe—Borgeln wurde beseitigt und durch eine 200 m weiter nach Westen gelegene Überführung ersetzt. Das Bahnwärterhäuschen-Idyll verschwand, da ein Stationsgebäude errichtet wurde. Bei dessen Bau schaltete sich der Verein Heimatpflege in Soest, dem ich nahestand, ein. Ich hatte darauf hingewiesen, daß — im Gegensatz zu den sonstigen Eisenbahnbauten im Kreise — dieser Neubau sich an das Landschafts- und Ortsbild anpassen müsse, wie es vorbildlich die Direktion Kassel bei ihren Neubaustrecken im Sauerlande getan habe. Dieser Hinweis in dem entsprechenden Schreiben des Vereins hatte, wie wir nachher zuverlässig erfuhren, in Essen Wunder gewirkt. Der Präsident gab die Baupläne dem Baurat zur Neubearbeitung zurück mit den Worten: „Was Kassel kann, können wir auch!“ So entstand das heutige schmucke Gebäude, das mit seinem schönen Blumenschmuck in späteren Jahren die Deutsche Reichsbahn auf einem von ihr herausgegebenen Wand-Abreißkalender als vorbildliche Lösung abbildete. Leider hat man den zunehmenden Verkehr beim Bau nicht genügend in Rechnung gestellt, so daß vor einiger Zeit aus technischen Gründen ein nicht gerade vorteilhafter Umbau erfolgte.

Auf meinen vielen Monatskartenfahrten habe ich natürlich auch mancherlei erlebt. Einmal hat mich die Eisenbahn sogar in Strafe nehmen müssen, und zwar mit vollem Recht. Das kam aber so: Ich mußte an einer sehr wichtigen Sitzung in Soest teilnehmen. Als ich am Bahnhof rechtzeitig ankam, hielt der Zug bereits und war im Begriff abzufahren. Ein Blick auf die Stationsuhr zeigte mir, daß es in diesem Ausnahmefalle auch dem Dampfroß ebenso ging wie andern Rössern: Wenn es in den Stall geht, werden sie eilig; denn es war noch 3 Minuten vor Abfahrtszeit. Ich mußte, wenn ich zu meiner Sitzung kommen wollte, von der verkehrten Seite in den Zug klettern und konnte nicht erst den zeitraubenden Umweg über die Brücke zum Bahnsteig hin machen. Wie ich in

Soest ausstieg, forderte mich ein Herr, der im Nebenabteil gesessen hatte, unter Vorzeigung einer Legitimation, die ihn als Sekretär des Betriebsamtes auswies, in strengem Dienston auf, zur Feststellung meiner Personalien mit zum Fahrdienstleiter zu kommen. Als wir den Dienstraum betraten, war er sichtlich etwas erstaunt, als alle anwesenden Beamten mich freundlich: „Guten Tag, Herr Pastor!“ begrüßten. Wie ich zur Erklärung meines unvorschriftsmäßigen Verhaltens darauf hinwies, daß der Zug tatsächlich zu früh abgefahren sei, wollte er mich zum Zugführer unseres Zuges bringen, damit wir dessen Fahrtjournal einsähen. Ich entgegnete, daß ich mir keinen Zugführer denken könne, der in seinem Bericht notiere, der Zug wäre ohne ersichtlichen Grund 3 Minuten vor der fahrplanmäßigen Zeit abgefahren. Darauf wollte der Herr mich besiegen mit dem Hinweis auf die Verkehrsordnung, nach der man Fahrkarten nur 5 Minuten vor der Abfahrtszeit verlangen könne, mein 3 Minuten-Einwand also hinfällig sei. Ich entgegnete, diese Bestimmung käme für Monatskarteninhaber nicht in Betracht. Ob ihm eine weitere Bestimmung, daß die Fahrgäste 3 Minuten vor der Abfahrt auf dem Bahnsteige sein müßten, bekannt sei. Er verstummte. Schließlich meinte er, er habe nur seine Pflicht erfüllt. Das habe ich ihm gern zugestanden, so daß wir in Frieden voneinander schieden. Die Strafe habe ich gezahlt. Zu meiner Sitzung bin ich gekommen. Ein mir bekannter Herr hatte auch einmal aus ähnlichem Grunde 3 M Strafe zu zahlen. Er schenkte sie der Bahn nicht, sondern nahm im nächsten Monat statt der sonst gelösten 2. Klasse die 3. Klasse. Da hatte er die gezahlte Strafe wieder heraus.

Bei einem anderen unvorschriftsmäßigen Verhalten bin ich ohne Strafe davon abgekommen. In den Zeiten, da in den Wartesälen noch zu den Zügen abgerufen wurde, saß ich einmal im Soester Wartesaal. Wenn über dem vorigen Erlebnis „Zu früh“ steht, so könnte über dem zu erzählenden „Zu spät“ stehen. Als abgerufen war, ging ich sogleich hinaus. Aber als ich in der Unterführung zu meinem Bahnsteig war, sah ich, wie die Räder des Zuges sich langsam in Bewegung setzten. Man halte es meiner damaligen Jugend zugute, aber ich sauste leichtfüßiger und auch leichtsinniger Weise die Treppe herauf und gelangte noch in den abfahrenden Zug. Das hatte vom andern Ende des Bahnsteigs der Fahrdienstleiter gesehen und rief: „Wie heißt der Kerl? Namen feststellen!“ Da brüllten die Gepäckträger, der Pförtner, die Postleute, kurzum alles, was auf dem Bahnsteig war: „Es ist der Pastor von Borgeln.“ Daß man so bekannt war, konnte auch seine Nachteile haben. Noch vor dem ersten Kriege fuhren zwei Züge nacheinander im Stationsabstande nach Westen von Borgeln. Der erste fuhr nach Hamm, der zweite nach Dortmund Süd. Auch wenn man den zweiten nahm, konnte man nach Hamm kommen, wenn man in Welper ausstieg und  $\frac{1}{4}$  Stunde später einen nur von Welper nach Hamm fahrenden Zug benutzte. Ich kam — durch meine Amts-

geschäfte aufgehalten — so spät zur Bahn, daß der Hammer Zug schon einlief. Ich überlegte, daß ich auch mit der zweiten Möglichkeit früh genug für meine Zwecke nach Hamm kam und ging, ohne mich zu beeilen, weiter. Als ich mir die Fahrkarte löste, wurde ich zur Eile ermahnt: „Der Zug hält schon.“ Der Bahnsteigschaffner wurde dringender: „Höchste Eisenbahn.“ „Ich fahre mit dem nächsten Zuge“, entgegnete ich. Der Stationsbeamte war ob meiner Ruhe aufgebracht: „Der Zug hält nur Ihretwegen!“ Ich wiederholte mein voriges Sätzlein. Es half aber nichts. Der Zugführer kriegte mich an den Kragen. Er riß eine Abteiltür auf und schmiß mich, ohne daß ich mich wehren konnte, in den abfahrenden Zug. Die Passagiere meines Abteils sagten mitleidsvoll: „Da wären Sie aber beinahe nicht mehr mitgekommen.“ Sie lachten, als ich ihnen klar machte, ich hätte eigentlich mit dem nächsten Zug fahren wollen.

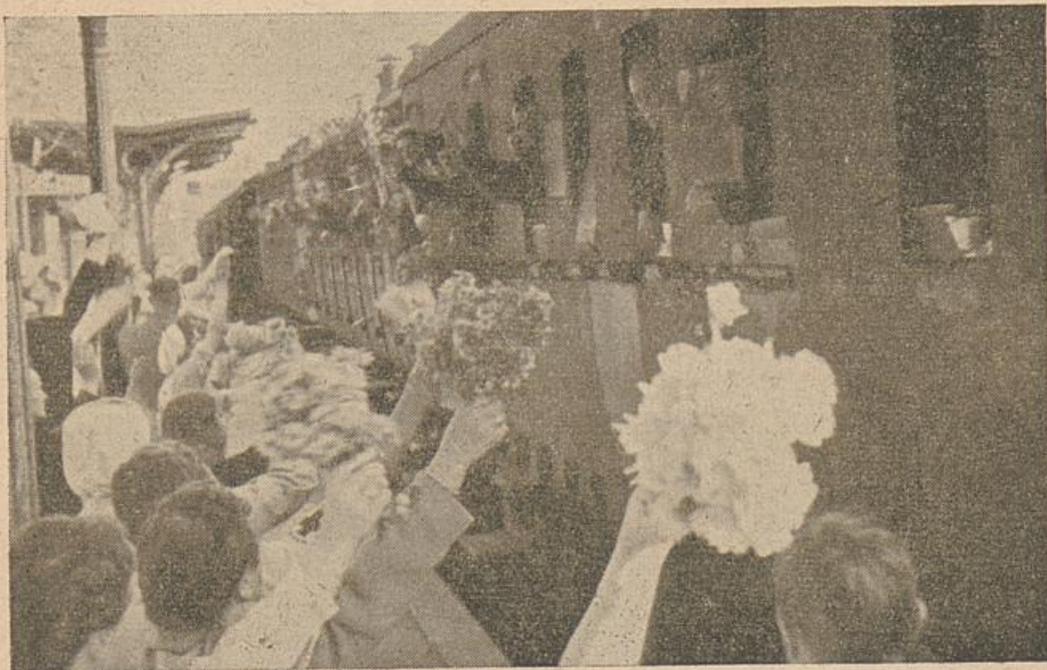
Daß die Bahn ihre Stammkunden zuvorkommend oder, in diesem Falle ist es richtiger, nachsichtig behandelt, mag zum Schluß folgende Geschichte beweisen: Ich sitze seelenruhig so in der Mitte des Monats im Zuge Soest—Borgeln. Der Schaffner will die Fahrkarten kontrollieren. Im Bewußtsein meines guten Gewissens reiche ich ihm meine Monatskarte. Ich verstehe das merkwürdige Gebaren des Mannes nicht. Er holt umständlich seinen Kneifer heraus, putzt ihn lange, prüft erneut die Karte und sagt: „Die ist ja vom vorigen Monat.“ Nun wird mir das Ganze furchtbar klar. Ich war um den Monatsersten acht Tage verreist gewesen. Wer denkt noch am 8. oder 9. des Monats daran, sich eine neue Monatskarte zu lösen. Das tut man eben beim Monatswechsel. War das nun nicht vollendeter Betrug? Drohte nicht der Strafrichter? Stotternd wies ich darauf hin, daß ich nun schon etliche Fahrten mit dieser abgelaufenen Karte gemacht hätte und sie jedesmal bei den Bahnsteigsperrern vorgezeigt hätte, wie ich das grundsätzlich — die vielen Bahnsteigschaffner, die ich im Laufe meines Lebens passiert habe, können es mir bezeugen — zu tun pflegte im Gegensatz zu anderen Monatskarteninhabern, die erst freundlich dazu ermahnt werden mußten. Die hätten mich doch längst auf meine Vergeßlichkeit aufmerksam machen müssen. Der Schaffner ließ mit sich reden und meinte: „Kaufen Sie sich in Borgeln schleunigst eine Monatskarte. Dann hat die Bahn ja keinerlei Schaden.“ Als ich das natürlich sofort bestätigte und dem mir wohlbekanntem Schalterbeamten meine Vergeßlichkeit beichtete, meinte er: „Dienst am Kunden ist heute doch die Parole überall. Bei Ihnen kann die Bahn das auch mal exerzieren.“

Nun schließe ich, ein alter Stammkunde, die Zeilen, die irgendwie, da die Eisenbahn ihr 100jähriges Jubiläum feiert, ihr den Dank zum Ausdruck bringen sollen, den wir ihr schuldig sind. Die Eisenbahner haben in guten und in bösen Tagen, in Kriegs- und Friedenszeiten und auch in den für sie so schwierigen Nachkriegsjahren in Treue ihren „Dienst am Kunden“ getan.

## „Uns bleibt Paderborn unvergessen . . .“

So ein Heimkehrer nach dem Empfang in Paderborn Hbf. Dem Paderborner Land wird es immer hoch angerechnet bleiben, mit welchem Eifer sich seine Bewohner bei der Betreuung der Heimkehrerzüge einsetzten.

Ein besonderes Erlebnis war die Betreuung des Heimkehrerzuges am Nikolausabend 1949, hatte doch zu diesem Zuge der H. H. Erzbischof Dr. Lorenz Jaeger persönlich die Betreuung und Begrüßung übernommen.



*Ein Heimkehrerzug im Hauptbahnhof Paderborn*

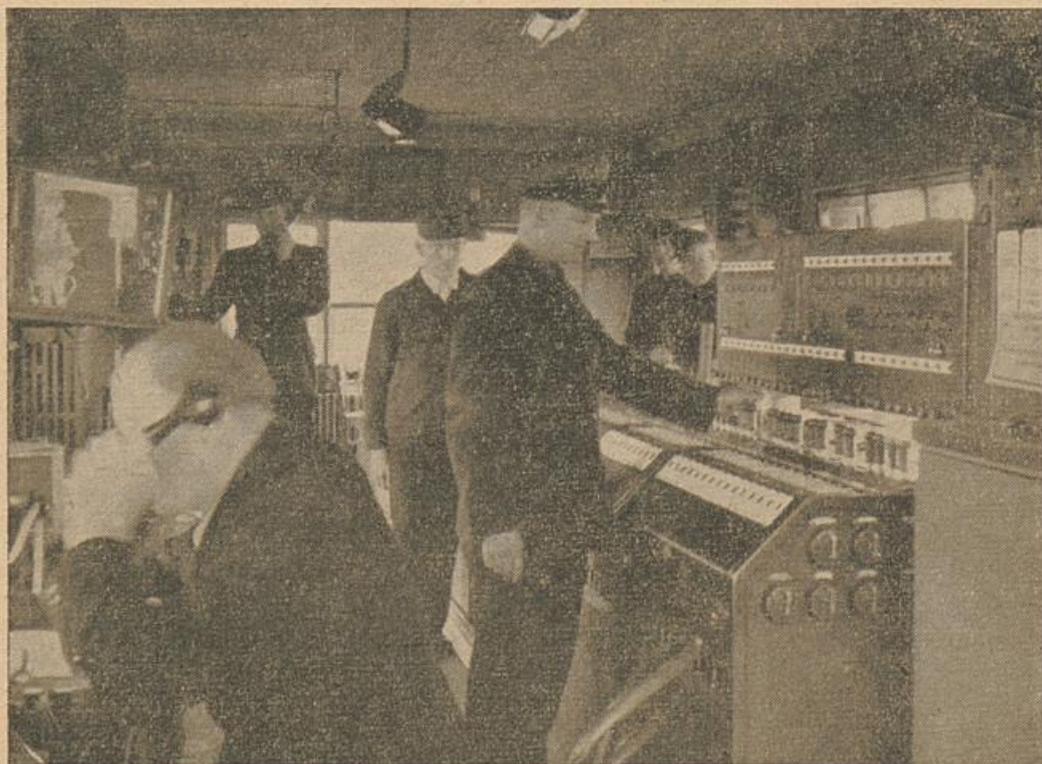
Schon lange vor Mitternacht kamen die Menschen aus der Stadt und dem ganzen Paderborner Land auf den Bahnsteig I des Hauptbahnhofes zusammen. Um diese Stunde war die Bahnhofstraße belebter als im Tagesgetriebe. Vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs eine große Auto-Auffahrt. Immer mehr Erwartungsfrohe strömten herbei, die an diesem Empfang teilnehmen wollten. Um eine gefährliche Überfüllung zu vermeiden, wurde der Zugang zum Bahnsteig gesperrt, so daß viele nach Haus zurückkehren mußten, ohne die würdige und stimmungsvolle Feierstunde miterlebt zu haben. Diejenigen jedoch, die sich nicht entmutigen ließen, sprangen durch die Fenster des Wartesaales auf den Bahnsteig. Es wurden 6500 Bahnsteigkarten verkauft.

Auf die Minute pünktlich — 0.35 Uhr — lief der Zug ein. Trompeten schmetterten und es gab ein frohes Winken hinüber und herüber. Nach kurzen Worten des Grußes und der Erklärung

sprach Erzbischof Dr. Lorenz Jaeger zu den Heimkehrern. — „Die Heimat braucht Euch! Sie braucht Eure Jugend, Eure Kraft und Euren Rat!“ Dann klang der „Ambrosianische Lobgesang“ mächtig und stark über die Bahnsteige. — „Großer Gott, wir loben Dich!“ — Und ein kleiner Kinderchor sang mit zarten Stimmchen:

Komm, o heiliger Nikolaus,  
Bring Du den Heimkehrern was.  
Die anderen, die laß laufen.  
Sie können sich was kaufen.

Der Erzbischof ging am Zuge entlang, verteilte die Gaben und drückte den Heimkehrern die Hand. Die Musikkapellen spielten frohe Weisen. Aus den Kehlen der Sänger stieg auf das Lied: „Nur die Hoffnung festgehalten . . .“. Während des Empfangs arbeitete das Mikrophon des Nordwestdeutschen Rundfunks. Noch in der Nacht wurden die auf Magnetophonband festgehaltenen Schallaufnahmen vom Telegrafenamt nach Köln übersandt, so daß sie schon wenig später über den Sender gegeben werden konnten. Als sich dann der Zug zur Weiterfahrt in Bewegung setzte, gab es ein frohes Winken und Rufen. In Sprechchören dankten die Heimkehrer: „Dies werden wir niemals vergessen . . .“. Den Dank haben auch Heimkehrer anderer Züge immer wieder



*Auf dem Befehlsstellwerk Pb des Paderborner Hauptbahnhofs ist immer Hochbetrieb. Fahrdienstleiter, Stellwerksmeister und Telegrafist bei ihrer Arbeit*

zum Ausdruck gebracht. Hier sei zum Schluß ein derartiger Brief wiedergegeben:

Dipl.-Ing. Kurt Stamm  
Reg.-Baurat a. D., Major a. D.

Schwelm, den 6. 1. 1950

An den Vorstand  
des Hauptbahnhofs Paderborn.

Allen Kameraden des Hauptbahnhofs Paderborn und des Heimkehrerzuges der Sylvesternacht übermittele ich meinen herzlichsten Dank für die zuvorkommende Betreuung in der Sylvesternacht, als wir erstmalig auf westfälischem Boden Halt machten. Als ehem. Reichsbahnbauführer mit den Dienstvorschriften und Gebräuchen der Reichsbahn vertraut, habe ich die außerordentlich höfliche und zu jeder Auskunft bereite Haltung jedes Eisenbahners bei dem Trubel auf dem Bahnhof Paderborn bewundert. Ob es sich um Durchsagen oder die Abfertigung des Zuges handelte, wir Heimkehrer erkannten überall nur Fürsorge und Entgegenkommen; daß beim Anfahren des Zuges kein Unfall eintrat, war nur auf die große Umsicht seitens des Eisenbahnpersonals zurückzuführen. Wir Heimkehrer haben das ganz besonders empfunden.

Und so bitte ich Sie, im Auftrage der Heimkehrer, die in der Sylvesternacht durch Paderborn fuhren, allen Beteiligten unseren besonderen Dank und unsere volle Anerkennung für das Geleistete zu übermitteln, insbesondere auch dem fahrenden Personal.

Glückauf den Kameraden vom Flügelrad!

gez. Kurt Stamm.

## Ich wollte zur Eisenbahn

Von Anton Hölscher, Kesselschmied,  
Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn Hbf.

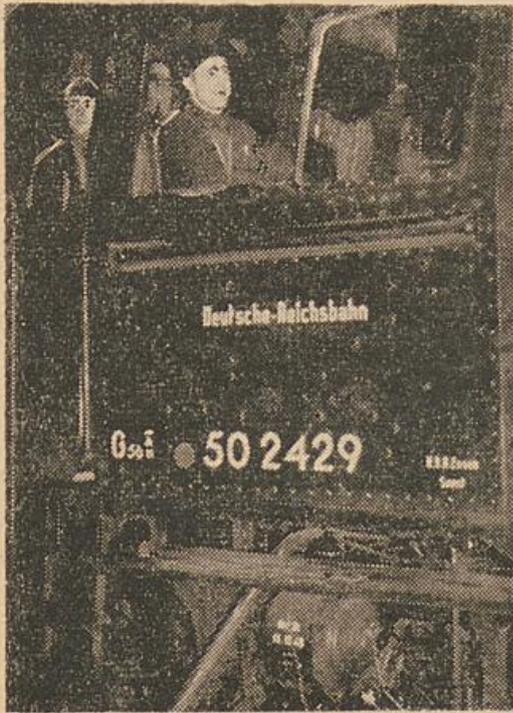
In einem schönen Wiesengrunde, umgeben von wogenden Kornfeldern und dunklem Tannenwald, lag meiner Eltern Haus. Eine Straße, von uralten Linden überschattet, führte vorbei und verband die weit auseinander liegenden Dörfer meiner Heimat. Kein Lärm von Industrie und Verkehr störte die ländliche Einsamkeit. Nur der Schienenstrang einer vollspurigen Privateisenbahn führte unmittelbar an unserem Hause vorbei. Auf ihm schnaufte zweimal am Tage ein Zug heran, um, ohne zu halten, nach der andern Richtung zu enteilen. Meine Eltern erzählten, daß es mit mir jedesmal eine „Katastrophe“ gewesen sei, wenn die Dampfpeife der Lokomotive die Annäherung des Zuges zu den unbewachten Bahnübergängen ankündigte. In einem alten Schrank

hätte ich jedesmal Schutz vor diesem vermeintlichen Ungeheuer gesucht. Allmählich kam ich jedoch zu der Erkenntnis, daß die Lokomotive wohl doch nicht so gefährlich und zudem an Schienen gebunden sei. In mir wuchs bald die Begeisterung für den Zug, besonders für die Lokomotive. Ich wagte mich nun immer näher an den Zug heran, fast so nahe, daß ich ihn mit der Hand hätte anfassen können. Trotz aller Warnungen der Eltern und der Rotenarbeiter, die an kalten Tagen in unserer Wohnung ihr Frühstück einnahmen, konnte ich die „Annäherungsversuche“ nicht lassen. Es ging so lange gut, bis mir der Heizer eines Tages eine Hand voll Kohlenruß ins Gesicht warf, so daß mir im Augenblick Hören und Sehen verging. Meiner Begeisterung für die Eisenbahn tat es keinen Abbruch. Gern hätte ich eine Lokomotive mal in der Nähe im Stillstand gesehen. Jedoch die Stationen, an denen der Zug hielt, lagen nach beiden Richtungen eine Stunde weit weg. Aber mein Wunsch ging früher in Erfüllung als ich ahnte.

Als sich eines Tages wieder der Zug näherte, hielt ich, wohl zur Versöhnung, dem aus dem Fenster der herannahenden Lok blickenden Führer ein Körbchen mit Erdbeeren hin. Das Unglaubliche geschah: der Führer griff zum Regler und wenige Augenblicke später hielt der Zug. Lachend nahmen Führer und Heizer das Körbchen in Empfang. Ich hatte nun nichts Eiligeres zu tun als schnell eine Untersuchung der Lok vorzunehmen. Doch leider blieb dazu nur wenig Zeit. Bald schon dampfte der Zug, der nur aus Lok und 3 Wagen bestand, wieder ab. Der einzige Fahrgast, der aus dem Fenster meinem Beginnen zugesehen hatte, freute sich offenbar mit mir über meinen Einfall. Auf der Rückfahrt brachte mir der Lokführer das leere Körbchen wieder mit zurück. Dieses Erleben gab es aber leider nur einmal. Es kehrte nicht wieder, so sehr ich es wünschte. Damals stand bei mir schon eines fest: Ich wollte unter allen Umständen Lokomotivführer werden. Dies Ziel lag klar vor mir. Seitdem richtete ich alles hierauf aus. Mag es bei Kindern in vielen Fällen so sein, daß sie heute von einem Erlebnis begeistert sind, um es morgen bei einer anderen Begebenheit zu vergessen, bei mir war das Gegenteil der Fall. Diese erste Begegnung mit der Eisenbahn hatte Wurzel geschlagen und mein Interesse für die Eisenbahn im höchsten Maße geweckt.

Leider kam ich mit Eisenbahn-Lokomotiven nur noch wenig in Berührung, dafür wurde ich aber anderweitig genügend entschädigt: in jedem Jahr bestellte mein Großvater, der Förster war, den Dampfpflug, um Brachland umzupflügen und für Neupflanzungen urbar zu machen. Jede freie Stunde verbrachte ich dann bei diesen Dampflokomobilen. Bei Tage konnte ich — solange der Dampfpflug in Betrieb war — bestenfalls ein Stückchen mitfahren. Am Abend aber, wenn die Maschinisten müde von ihrer schweren Arbeit zu ihrem Wohnwagen, der weitab an einer Straße stand, zurückkehrten, dann war ich alleiniger Herrscher an diesen schweren Dampfmaschinen. Alles wurde genau untersucht. Die Kessel

blieben über Nacht unter Dampf. Die Bedeutung von Manometer, Sicherheitsventil und Wasserstand waren mir von meinen kleinen Dampfmaschinen längst bekannt. Nur ein kleines Stückchen mußte man mal vorfahren, so dachte ich bei mir. Die Kurbelwelle mit der Achse zu kuppeln und den Regler zu bedienen, das hatte ich mir



bereits genau angesehen. Ob ich es mal wagen sollte? Weit und breit war kein Mensch zu sehen. Jetzt oder nie, dachte ich. Vorsichtig gab ich etwas Dampf. Langsam drehte sich das Schwungrad. Die Kupplung griff ein. Eine Hand am Steuerrad, die andere am Regler. Langsam drückte ich ihn nach vorn. Nichts rührte sich zunächst. Dann aber ein Zischen und Krachen zugleich. Die Maschine bewegte sich. Doch bald stand sie wieder, einer kleinen Hand gehorchend. Weithin rollte das Rollen der Zahnräder und das Zischen des Dampfes durch den angrenzenden Hochwald. Die Maschine stand auf einem Knüppeldamm, damit sie nicht einsank. Nun waren die Knüppel wie Streichhölzer geknickt. Freudestrahlend

zog ich befriedigt davon. Am nächsten Abend waren Regler und Steuerung mit einer Kette angeschlossen.

Drei Jahre gingen dahin. Man schrieb das Jahr 1918. Noch tobte der erste Weltkrieg. Die Väter standen an der Front. Im April des Jahres verließ ich die Schule. Mein Zeugnis konnte nicht besser ausfallen. In den letzten Schultagen hatte es noch einen kleinen Zwischenfall gegeben: Eines Morgens trat der Lehrer mit einem uniformierten Eisenbahner ins Klassenzimmer. Der Beamte wollte persönlich die frechen Buben ermitteln, die an der Bahnstrecke die Isolatoren an den Telefonmasten zertrümmert hatten. Zu den Übeltätern zählte auch ich. Ich dachte jedoch nicht daran, mich zu melden. Im weiteren Verlauf stellte der Bahnbeamte an mich die Frage, was ich werden wollte. „Lokomotivführer“, gab ich stolz zur Antwort. Er notierte meinen Namen.

Kurz vor Beendigung des Krieges kehrte mein Vater heim. Seine erste Sorge war es, mich in eine Berufsausbildung zu geben. Ich hatte Glück, denn ich wurde gleich bei der Eisenbahn eingestellt. Kaum war ich 3 Tage in Ausbildung, da ging der Weltkrieg zu Ende. Die Soldaten kehrten an ihre alten Arbeitsplätze zurück. Ich mußte meinen Dienst aufgeben, angeblich, um anderen Platz

zu machen. Es wurde mir geraten, in einem privaten Betrieb ein Handwerk der metallverarbeitenden Berufe zu erlernen, um nach Beendigung der Lehrzeit in den Eisenbahndienst zurückzukehren. Vier Jahre stand ich am Amboß, ohne auch nur einmal mein Ziel — Lokomotivführer zu werden — aus den Augen zu verlieren. Bei der Gesellenprüfung schnitt ich mit „sehr gut“ ab. Mit neuen Hoffnungen versuchte ich zum zweiten Male mein Glück bei der Eisenbahn. Mein Gesuch wurde aber abgelehnt.

Als Folge des verlorenen Krieges wurden nun immer mehr Menschen arbeitslos. Ein Betrieb nach dem andern mußte seine Pforten schließen. Auch ich wurde wiederholt arbeitslos und sah mich schließlich gezwungen, alle möglichen Beschäftigungen anzunehmen, die meinem Beruf mehr oder weniger entsprachen, um nicht zu der großen Arbeitslosenarmee zählen zu müssen. Nichts ließ ich unversucht. An alle umliegenden Eisenbahndirektionen richtete ich meine Gesuche um Einstellung. Sie trugen alle denselben Vermerk: Kein Bedarf; wir greifen später auf Sie zurück und haben Sie in der Bewerberliste vorgemerkt. Die ersten Gesuche waren schon vergilbt, doch immer von neuem versuchte ich mein Glück. Alles umsonst. Inzwischen waren Tausende wieder in den Dienst der Eisenbahn eingetreten. Mir aber wollte es nicht glücken. Damals machte ich meine Meisterprüfung, um Arbeit zu behalten, noch eine zweite für den Fall, daß ich bei der Eisenbahn mein Glück nicht finden sollte. Mit fortschreitender Motorisierung des Straßenverkehrs schulte ich mich auf Verbrennungsmotoren um. Meine Liebe jedoch gehörte der Eisenbahn. Über alle Neuerungen und Verbesserungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens war ich durch Bücher und Fachliteratur genau unterrichtet. War es doch in der Fremde, wo ich allein auf eigenen Füßen stand, meine größte Freude, in der Freizeit und an Sonntagen in der Nähe eines Bahnbetriebswerkes zu stehen und dem Lokbetrieb zuzusehn. Für mich war es immer ein gigantisches Bild, wenn eine schwere Lok durch die Nacht fuhr und das Feuer durch die offene Feuertür den Rauch rot anleuchtete. Sehen und erleben durfte ich das alles, aber selber auf dem Führerstand zu stehen, das war mir nicht vergönnt.

Jahre vergingen, bis neue Impulse der deutschen Wirtschaft wieder Auftrieb gaben. Ich war in der Zeit in einem Stahlrohrwerk beschäftigt und stand kurz davor, als Werkmeister angestellt zu werden. Ein großer Teil der Facharbeiter war Eisenbahner, die beim letzten großen Abbau das Schicksal ereilt hatte. Sie zählten zu den besten Fachkräften des Werkes. Die Eisenbahn holte sie bald alle auf ihre alten Arbeitsplätze zurück. Auch ich schöpfte neue Hoffnung. Noch ein Jahr, dann hatte ich die Altersgrenze für die Lokführerlaufbahn überschritten. Ich bewarb mich deshalb nun erneut bei der Eisenbahn um Einstellung und erhielt sofortige Zusage. Das Werk lehnte jedoch meine Abwanderung zur Eisenbahn auf Grund einer Verordnung für die Rüstungsindustrie ab. Sechs Wochen verhandelte ich mit der Werkleitung ohne Erfolg. Dann

setzte ich einen Schlußstrich darunter und legte die Arbeit nieder. Doch ich hatte die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Das Arbeitsamt verweigerte die Überweisung zur Eisenbahn. Nun lag ich auf der Straße. Laß alle Hoffnung fahren, hätte jetzt mancher gesagt, aber ich gab den Kampf nicht auf.

Nach kurzer Zeit wurde ich einer Baufirma auf einem in Bau befindlichen Fliegerhorst zugewiesen. Ich meldete mich dort nicht auf dem Baubüro, sondern bei einem Offizier des Fliegerhorstes, der das fliegertechnische Personal einstellte. Nach kurzer Durchsicht der Zeugnisse sagte er: „Auf Sie haben wir gewartet. Sie können gleich anfangen“. Schnell wurde ich mit den komplizierten Flugzeugen und Motoren vertraut.  $\frac{3}{4}$  Jahre flog ich als Bordmechaniker über Land und Meere. Unter uns fuhren die Kameraden der Schiene. Deutlich konnte ich das helle Feuer der Lokomotiven durch die offene Feuertür sehen. Dorthin ging mein Sehnen. Wieder kam ein neuer Weltkrieg. Er brauste auch über Deutschland dahin. Bis zum Oberwerkmeister war ich gekommen. An der Ostsee sprengten wir unsere letzten Flugzeuge. Wir hatten hinter Stacheldraht Zeit genug, über alles was gewesen war, nachzudenken. Ich hatte nur den einen Willen, sobald wie möglich die Freiheit zu gewinnen. Sämtliche mit der Landwirtschaft zusammenhängenden Berufe wurden als erste entlassen. Die Menschen hungerten, weil die Ernte nicht eingebracht werden konnte. Ich meldete mich als Landmaschinenschlosser und wurde bald entlassen. Englische Fahrzeuge brachten uns bis zum Arbeitsamt der Heimatstadt. Sofort wurden wir registriert. Die erste Frage an meinen Vorgänger lautete: „Wo wollen Sie arbeiten?“ „Reichsbahn“, war die Antwort. „Gut, 14 Tage Urlaub“. Lebensmittelkarten wurden ausgehändigt. Die nächste Frage an mich lautete ebenfalls: „Wo wollen Sie arbeiten?“ „Reichsbahn“ sagte ich. „Ausgeschlossen!“ Landmaschinenfachleute müssen gleich die Arbeit aufnehmen, damit die Ernte gesichert wird. 1 Tag Bedenkzeit — keine Lebensmittelkarten. Der Nächste bitte! So wurde ich abgefertigt.

Meine Anfrage bei der Reichsbahn ergab, daß meiner Einstellung nichts im Wege läge. Zum 4. Mal wurde ich zwangsläufig in ein falsches Gleis geleitet. Tausende meiner Kameraden hatten bei der Eisenbahn ihr Brot gefunden, nur mir war es nicht vergönnt, obwohl ich 30 Jahre darum kämpfte. Nun stand ich wieder an derselben Stelle, an der ich als Lehrling schon stand — am Amboß. Mein Inneres lehnte sich auf gegen all das Unrecht, was man mir zugefügt hatte. Jetzt faßte ich einen letzten Entschluß — nunmehr alles auf eine Karte zu setzen und mein Recht zu erkämpfen, was für jeden eine Selbstverständlichkeit war. Eine kurze Aussprache mit meinem Arbeitgeber, eine um so längere auf dem Arbeitsamt. Dann stand das Signal auf „Fahrt frei“ zur Eisenbahn. Am 28. 1. 1946 schritt ich durch das Tor, vor dem ich so oft mit klopfendem Herzen und auf mein Glück hoffend gestanden hatte. Seitdem bin ich nun in der Kesselschmiede des EAW Paderborn Hbf und be-

mühe mich, wie jeder andere, meine Pflicht zu tun. Für alle Laufbahnen bin ich zu alt geworden. Ich klage das Schicksal nicht an, daß es so hart gegen mich war. Nur einen Wunsch habe ich: mein Sohn, der eben seine Lehre bei der Eisenbahn begonnen hat, möge den richtigen Weg mit „Fahrt frei“ finden in eine bessere und glücklichere Zukunft.

## Großvater, Vater und Sohn Eisenbahner

Von Rb.-Insp. Joh. Berendes, Paderborn

In vielen Eisenbahnerfamilien ist es zur Tradition geworden, daß wenigstens ein Sohn in die Fußstapfen des Vaters tritt. Schon in früher Jugend wird er mit dem Eisenbahnwesen vertraut. Er besucht den Vater bei der Arbeit und lernt dabei Lokomotiven, Fahrzeuge, Signale und technische Einrichtungen kennen. Er beobachtet den Vater bei seiner Arbeit, und es macht einen tiefen Eindruck auf ihn, wie sehr der Vater an seinem Beruf hängt, welche hohe Pflichtauffassung er hat und wie tief sein Verantwortungsbewußtsein ist. Diese echten Eigenschaften eines jeden Eisenbahners vererben sich so von Geschlecht zu Geschlecht. Vorbildliche Dienstauffassung und gute Veranlagung kennzeichnen den aus alten Eisenbahnerfamilien hervorgegangenen Berufseisenbahner. Unter vielen ist auch der Oberwerkmeister i. R. Wilhelm Weskamp, Sohn eines alten Eisenbahnergeschlechtes, das seit 100 Jahren ununterbrochen im Dienste des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes Paderborn Hbf steht.

Er selbst berichtet über seine Familie:

Gleich nach der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Hamm—Soest—Paderborn am 1. Oktober 1850 muß auch die Werkstätte Paderborn eröffnet worden sein. Mein Großvater Friedrich Wilhelm Weskamp, Schreinermeister in Brakel (Kreis Höxter), war im Revolutionsjahr 1848 als Unteroffizier zur Landwehr eingezogen worden. Als er am 25. November 1850 nach Hause zurückkehrte, bewarb er sich bei der Eisenbahnwerkstätte Paderborn um Arbeit. Im Dezember 1850 wurde er dort als Schreiner eingestellt und erhielt die Kontroll-Nr. 13. Der Personalstand der Werkstätte erhöhte sich aber bald laufend, so daß er schon nach kurzer Zeit zum Vorarbeiter und später zum Bodenmeister (heute Stoffmeister) aufrücken konnte. Dem Bodenmeister oblag die Abnahme, Aufbewahrung und Verteilung des Nutzholzes. Nach 40jähriger Dienstzeit trat mein Großvater im Jahre 1890 im Alter von 74 Jahren in den Ruhestand.

Mein Vater Bernhard Weskamp wurde im Jahre 1851 geboren; er kam bereits im Jahre 1865 als Schlosserlehrling in der gleichen Werkstätte in die Lehre. Nach Beendigung der Lehrzeit wurden damals die Jungschlosser beurlaubt, damit sie in einer anderen Maschinenfabrik ihre Kenntnisse erweitern konnten. Mein Vater

ging zur Hannoverschen Maschinenfabrik. Nach einem Jahr kehrte er zur Werkstätte Paderborn zurück. Dort wurde er in allen Gruppen eingesetzt. Die Werkstatt hatte nicht nur Lokomotiven, Wagen und Weichen auszubessern, ihr oblag auch die Untersuchung der Eisenbahnbrücken und Signalanlagen auf Bahnhöfen und Strecken sowie die Prüfung der Brückenwaagen und der Waagen auf Güterböden. Zum 1. April eines jeden Jahres gingen deshalb



*„Präsident Finke“ mit seinen bärtigen Mannen der Dreherei des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes Paderborn im Jahre 1899*

etwa 50 bis 60 „Sommervögel“ des Werkes auf Reisen und erledigten die vorgenannten Arbeiten an Ort und Stelle. Im Jahre 1882 stellten Angehörige des Werkes z. B. Signale bis Wesel auf. Um die Jahrhundertwende war mein Vater Gruppenführer der Armaturgruppe für Güterzuglokomotiven. In dieser Zeit wurden das Abbauen der Lokteile und ihre Wiederherstellung und der Wiedereinbau noch von einer Gruppe ausgeführt. Nachdem er der Hauptwerkstätte und der Eisenbahn 50 Jahre treu gedient hatte, legte mein Vater im Jahre 1915 wegen Altersbeschwerden die Arbeit nieder.

Ich selbst interessierte mich schon während meiner Schulzeit für Lokomotiven und für die Eisenbahn. Wenn ich meinem Vater das Essen brachte, oder wenn er Sonntags Reparaturen auszuführen hatte, dann hatte ich oft Gelegenheit, Lokomotiven mit ihren klingenden Namen wie „Bismarck“, „Nethegau“, „Weser“ u. a. kennenzulernen. Auch die Einrichtung des Werkes mit ihrem Gewirr

der Räder und Riemen in der Dreherei, dem lodernden Feuer in der Schmiede und dem Lärm der Dampfhämmer machte auf mich einen großen Eindruck. Als ich mich deshalb 1903 bei der Schul-entlassung für einen Beruf entscheiden sollte, kam nur „Eisenbahnschlosser“ in Frage. Am 1. Mai 1903 begann meine Lehrzeit bei der Hauptwerkstätte Paderborn. Ich will davon absehen, Einzelheiten aus meiner Dienstzeit zu berichten. Auch ich habe 47 Jahre lang der Eisenbahn treu gedient und bin am 1. August 1950 freiwillig in den Ruhestand getreten, um jüngeren Kräften Platz zu machen. Drei Glieder unserer Familie haben also in diesen 100 Jahren zusammen 137 Jahre der Hauptwerkstätte Paderborn die Treue gehalten.

## 100 Jahre Eisenbahn Hamm - Soest - Paderborn

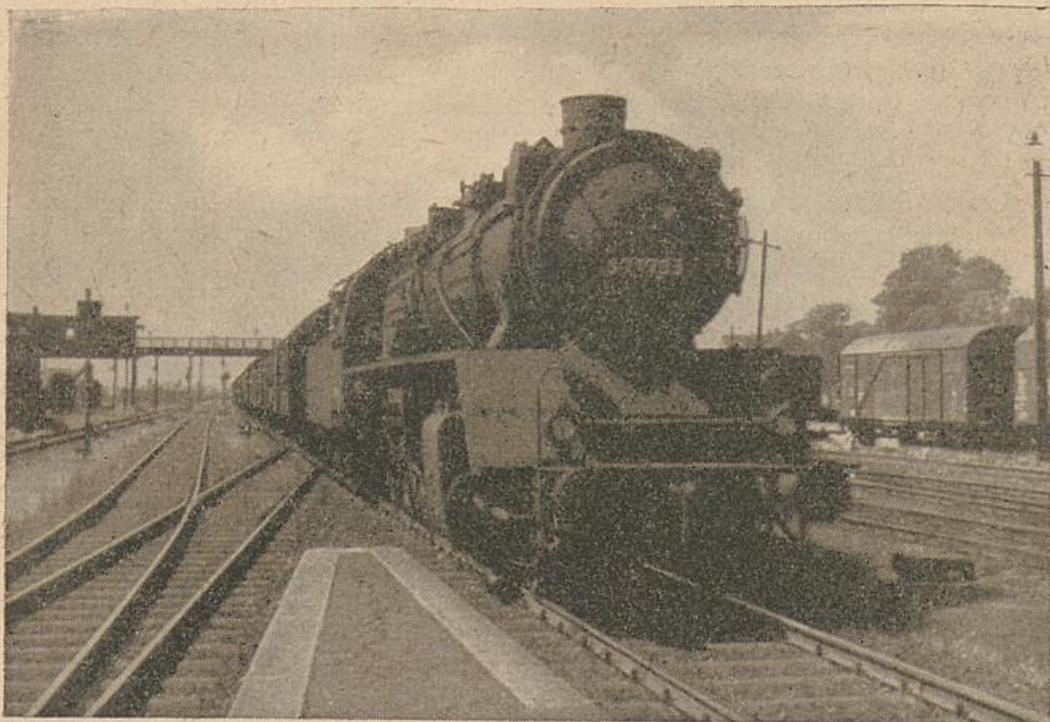
Von Hubert Schilling, Geschäftsführer des Verkehrsvereins  
und der Werbegemeinschaft Paderborn

Wenn am 1. Oktober 1950 das Jubiläum des 100jährigen Bestehens der Eisenbahnstrecke Hamm—Paderborn gefeiert wird, so ist das keinesfalls nur eine interne Verwaltungsangelegenheit der Bundesbahn, sondern ein Fest, an dem die breiteste Öffentlichkeit Anteil nimmt. Es ist eine Gelegenheit, bei der die Verbundenheit zwischen Eisenbahn und Bevölkerung in sinnvoller Weise zum Ausdruck kommt. In diesem Sinne findet auch der Appell der Bundesbahn zur Teilnahme an der Jubiläumsfeier lebhaften Widerhall bei der Bevölkerung. Das gilt in besonderem Maße für die Bevölkerung des Hochstiftes Paderborn, die in Erinnerung an das historische Ereignis des 1. Oktober 1850 die Paderstadt nicht mehr als Endstation, sondern als wichtigen Knotenpunkt im ostwestfälischen Raum ansieht.

Die historische Entwicklung der Eisenbahn, die vor 100 Jahren zur Eröffnung der Strecke Hamm—Paderborn führte, gipfelt in der ungeheuren Bedeutung der verkehrstechnischen Erschließung weitester Räume durch die Eisenbahn. Mit der Überwindung und Ausschaltung der Postkutsche wurde die Eisenbahn das moderne und sichere Verkehrsmittel des 19. und 20. Jahrhunderts, das heute allerdings seinerseits im Konkurrenzkampf mit den motorisierten Fahrzeugen aller Art steht. An der Entwicklung der Technik und des Verkehrs, die ein Aufblühen der wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnisse der Stadt Paderborn bedingte, hat die Eisenbahn ihren hervorragend bedeutsamen Anteil. Angesichts der ungeheuren Leistungen der Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr mit ihren wertschaffenden Auswirkungen im privaten und öffentlichen Leben möge es auch an dieser Stelle gestattet sein, der Bundesbahn ein Wort der Anerkennung und des Dankes zu widmen. Es gebührt in erster Linie denjenigen Männern, die verantwortungsbewußt im harten und oftmals gefahrvollen Dienst bei Tag und Nacht ihre Arbeitskraft in den Dienst der Allgemeinheit stellen.

Ihre Leistungen — und das gilt besonders für Notzeiten — verdienen höchste Bewunderung. In diesem Bewußtsein fühlt sich die Bevölkerung der Paderstadt eng verbunden mit der Eisenbahn und ihren tapferen Männern.

Wie mannigfaltig kommt diese Verbundenheit auch sonst im Leben des einzelnen zum Ausdruck. Wieviele Erlebnisse, Eindrücke und Erinnerungen verbinden einen jeden von uns mit der Eisenbahn. Lieber Leser, schalte einmal in deiner Erinnerung zurück und du wirst auch dich in deinen Kinderjahren noch an der Eisenbahn-

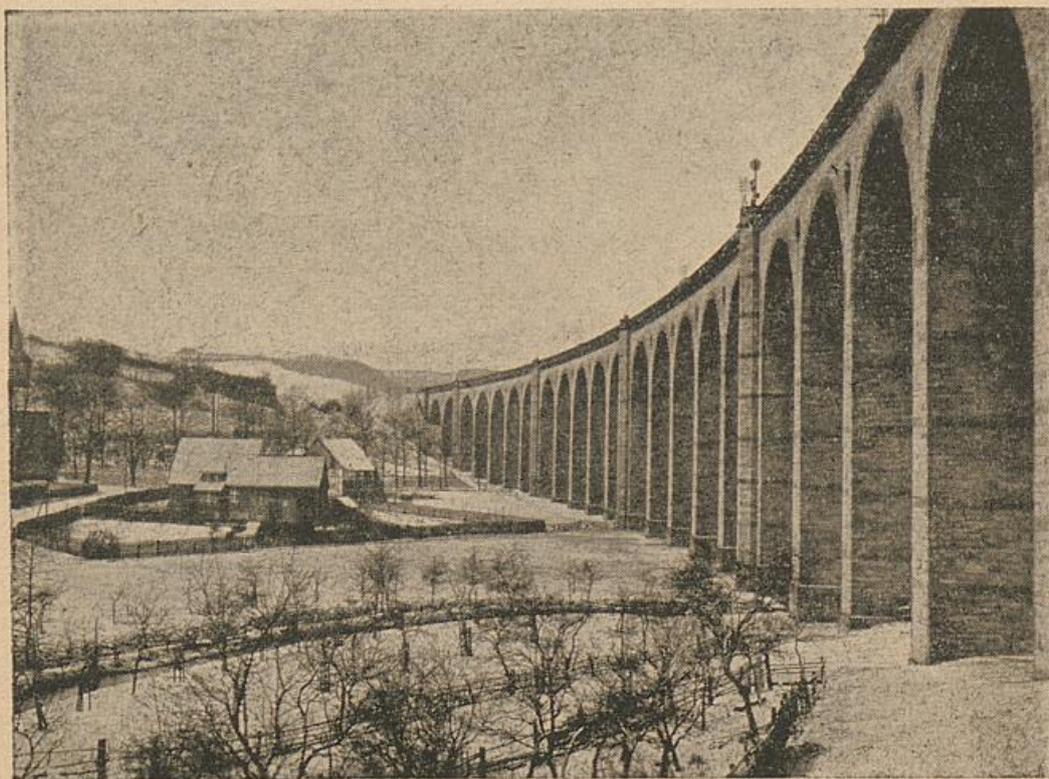


*Ein Güterzug aus Richtung Soest fährt in den Paderborner Hbf. ein*

schranke oder auf dem Bahnhof stehen sehen, beseelt von dem Wunsch, auch einmal Lokführer oder „der Mann mit der roten Mütze“ zu werden. Es ist meistens wohl anders geworden, aber viele werden diese ersten Erlebnisse als schöne Erinnerungen für ihr ganzes späteres Leben bewahrt haben.

Mit der Eisenbahn und ihrem Reiseverkehr besteht allerdings nicht nur die Verbindung, die auf glückhaftes Erleben und Freude aufgebaut ist, sondern es besteht auch manche schicksalhafte Verbundenheit. Die Menschen stehen oft auf dem Bahnhof am Zug und man verabschiedet sich von lieben Angehörigen oder Freunden mit dem Gruß: „Auf Wiedersehen“. Dann geht der eine und der andere bleibt zurück. Oftmals findet hierbei das Leben seinen Niederschlag im Leidvollen. Wer wollte alle die Tränen zählen, die in der Stunde des Abschiedsschmerzes geflossen sind. Immer aber lag

und liegt im Abschied gleichzeitig die Hoffnung auf ein gesundes Wiedersehen. Nicht immer wurde es Wirklichkeit und mancher wartet auch heute noch auf den, dessen Heimkehr man schon beim Abschied so heiß ersehnte. Das Leben aber geht in seinen wechselvollen Ereignissen weiter. Wir dürfen nicht stehen bleiben. Das Leben stellt an uns Forderungen, die wir zu erfüllen haben. In dem großen Neuaufbau unserer heimgesuchten deutschen Heimat haben wir Höchstleistungen zu vollbringen, bei denen wiederum Eisenbahn und Bevölkerung auf das engste miteinander verbunden sind. Das gilt auch ganz besonders für unser liebes Paderborn. Ein großer Prozentsatz der Paderborner Bevölkerung steht in den Diensten der Bundesbahn. Der Betrieb der Eisenbahn mit seinen vielen Nebenzweigen ist deshalb als ein wesentlicher Faktor für das gesamte Wirtschaftsleben in Stadt und Land anzusehen. Aus dieser Verbundenheit mit ihren natürlichen Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahn einerseits und Bevölkerung einschließlich aller Verwaltungen andererseits erwächst der Wunsch, daß uns die Eisenbahn auch in Zukunft viel Nutzen für die Allgemeinheit bringen möge. Möge auch recht bald der Paderborner Hauptbahnhof als die „große Empfangshalle“ der Eisenbahn in neuer Schönheit wiedererstehen und der Öffentlichkeit übergeben werden können. Das ist der Wunsch der gesamten Bevölkerung in Paderborn Stadt und Land!



*Der Eisenbahn-Viadukt bei Altenbeken*

## HEITERES UND BESCHAULICHES AUS DEM EISENBAHNERLEBEN

---

### Der Pantoffelheld

Eines Tages im Februar 1930 bekam der Beamte, der in der Nacht vom Sonntag zum Montag Aufsichtsbeamter im Personenbahnhof gehabt hatte, von Schwerte folgenden Brief:

Werter Herr!

Persönlich kennen Sie mich nicht. Vielleicht können Sie sich entsinnen, daß gestern Nacht ein junger Mann zu Ihnen kam und sich wegen Nachlösen meldete.

Bin 10.12 Uhr abends von Hagen abgefahren, wollte nach Schwerte. Bin im Zuge eingeschlafen und landete in Soest. Habe dadurch Differenzen mit meiner Frau bekommen. Möchte Sie höflichst bitten, mir ein paar Zeilen zukommen zu lassen, daß ich dort war und wann ich des Morgens mit dem ersten Zuge nach Schwerte fahren konnte.

Hochachtungsvoll!

H. B . . . . .

Der Aufsichtsbeamte hatte Verständnis für die Nöte dieses jungen Ehemannes, der tatsächlich im Zuge eingeschlafen und nach Soest weitergefahren war, dort fest saß und nicht sofort wieder nach Schwerte kommen konnte. Er bestätigte ihm seinen unfreiwilligen Aufenthalt in Soest. Ob dieses Alibi von der Eheliebsten anerkannt wurde, hat er nicht wissen lassen. Man kanns aber wohl annehmen.

### Der Feldwebel und der General

In Sassendorf war Schützenfest. Vorsorglicher Weise ging der Rangiermeister X eine Woche vorher zu seinem Bahnhofsvorsteher Rechnungsrat Schenk. „Herr Vorsteher, Sonntag ist in Sassendorf Schützenfest. Ich bin Feldwebel im Schützenverein. Könnte ich Urlaub haben?“

Antwort des Vorstehers: „So, Sie sind Feldwebel. Und wenn Sie General sind, Urlaub können Sie zum Schützenfest nicht haben“.

Enttäuscht geht X nach Haus, überlegt sich die Sache. Was soll nun werden? Er faßt sich ein Herz und geht 2 Tage vor dem Schützenfest nochmals zum Vorsteher:

„Herr Vorsteher! Ich komme nochmals wegen des Schützenfestes

in Sassendorf. Ich gehöre auch zum Schützenverein. Könnte ich nicht doch noch Urlaub haben?“

Antwort des Vorstehers: „So, Sie sind Mitglied des Schützenvereins. Selbstverständlich können Sie Urlaub haben!“

## Das Hüten auf dem Bahnhof ist verboten

Erinnerungen an die Zeit des Bahnbaues von 100 Jahren

Von W. Trockel

Am 18. Juni 1849 sah sich der Soester Magistrat gezwungen, eine öffentliche Bekanntmachung

### „Das Hüten auf dem Bahnhof ist verboten“

zu erlassen.

Wie kam es zu dieser Bekanntmachung? Die erste Soester Eisenbahn wurde in den unruhigen Revolutionsjahren 1848/49 gebaut. Der Bahnbau kam zeitweise ins Stocken. Soest hatte wohl einen „Bahnhof“. Es fuhren aber noch keine Züge, denn der Bahnhof hatte noch nicht mal Gleise. Der Bahnhof war erst im Werden. Das Gelände war aber schon angekauft. Es lag unbenutzt da draußen vor den Toren der Stadt in der Brüder- und Walburger Feldmark. Da auf ihm das Gras munter wuchs, schien es den Soestern zum Hüten wie geeignet. Also wurde das Vieh auf den „Bahnhof“ getrieben.

Es ist das vor 100 Jahren noch eine geruhssame Zeit gewesen. So sah sich im Mai 1849 der Soester Landrat gezwungen, bekanntzugeben, daß seitens der Beamten der Westfälischen Eisenbahn darüber geklagt werde, daß fortwährend an der Bahnlinie die Pfähle ausgerissen, sogar mehrere zu Fixpunkten bestimmte Hölzer gestohlen worden seien. Der Landrat wies darauf hin, daß die Polizeibeamten es sich besonders angelegen sein lassen würden, die Frevler zu entdecken.

Im September 1849 machte der Staatsanwalt in Soest bekannt, daß aus dem Evertschen Gehölze bei Klotingen neben der Station 218 der Eisenbahnlinie zwei von der Westfälischen Eisenbahnkommission angekaufte Eschenbüsche, „nachdem dieselben abgesägt“, entwendet worden seien.

Die Soester bemühten sich schon mehrere Jahre vor der Eröffnung der Eisenbahn beim Soester Bürgermeister um eine Stellung bei der neuen Soester Eisenbahn. Bürgermeister Schulenburg wies schon 1847 darauf hin, daß er nicht für die Anstellung von Beamten bei der neuen Eisenbahn zuständig sei, daß das vielmehr Aufgabe der in Paderborn domicierenden „Direction der Eisenbahn“ wäre, deren Mitglied er aber nicht sei. Er für seine Person wies darauf hin, daß er zu der „gedachten Eisenbahn-Gesellschaft“ in keiner anderen Beziehung stehe, als er den Ankauf der nötigen Grundstücke in der Stadtfeldmark und von da wieder bis an die Borgeler Mühle besorge.

## Eisenbahnertradition

Das EAW Paderborn Nord ist aus dem wirtschaftlichen Leben der Paderstadt nicht fortzudenken. Seit mehr als 30 Jahren gab es Tausenden von Paderbornern eine Existenzmöglichkeit. Daraus hat sich bei den Eisenbahnern ein starkes Gefühl der Verbundenheit mit ihrem Werk entwickelt. Wie uns erzählt wurde, entspricht es einem alten Eisenbahner-Brauch, bei der Geburt eines Stammhalters mit dem kleinen Erdenbürger an ein Fenster in Richtung des weithin sichtbaren Schornsteins des EAW zu treten. Auf diese Weise wird symbolhaft zum Ausdruck gebracht, wie sehr man dem Jungen das Glück wünscht, später einmal im EAW tätig zu sein.

### Der Soester Lokomotivführer fährt scharf

Lokführer X bekam einen neuen Heizer. Er begrüßte diesen und gab ihm folgende Anweisungen:

Das ist links — und hier ist rechts —  
Sie stehen links — und ich stehe rechts —  
Sorgen Sie für guten Dampf — ich fahre scharf!

### Der Hemmschuh

Rangierer X ist jung verheiratet. Er wohnt bei seinen alten Schwiegereltern in der Soester Börde. Der Schwiegervater hat noch nicht viel mit der Eisenbahn zu tun gehabt. Nun hat er einen Eisenbahner als Schwiegersohn. Und sogar einen Rangierer. Was macht sich der Opa nun für Vorstellungen von dem Dienst eines Rangierers? Was versteht er unter einem Hemmschuh? Nun will Rangierer X ihm eine plastische Aufklärung über das Wesen eines Hemmschuhs geben. Er nimmt den Kinderwagen, in dem der Stammhalter schläft. Das ist nun der Eisenbahnwagen. Rangierer X ist die Lokomotive, die diesen „Eisenbahnwagen“ abstößt. Der Opa markiert den Hemmschuhleger. In Ermangelung eines „Hemmschuhs“ nimmt er seinen gewöhnlichen Schuh — den Holzschuh. Mit dem Holzschuh soll er nun an Stelle des fehlenden Hemmschuhs die Anwendung und Wirkung des Hemmschuhs kennenlernen. Rangierer X stößt den „Wagen“ ab, Opa legt den „Hemmschuh“ auf, indemer vor eines der Räder des abgestoßenen Kinderwagens seinen Fuß mit dem Holzschuh stellt. Der „Wagen“ — „läuft auf“. Der Ablauf ist zu hart, der Wagen kippt in der Stube um, der Stammhalter als „Ladung“ fällt aus dem Wagen, liegt in der Stube und fängt an zu schreien. Man hatte also nicht nur das Rangiergeschäft im „Abstoßen“, „Hemmschuhlegen“ und „Auflauf“ exerziert, sondern sofort eine „Entgleisung“ und „Ladungsbeschädigung“. Freund X ruft seinem Schwiegervater nun, als der Schaden da ist, zu: „Niu gaoh man fots de Trappe rop, jetzt häst de oin Protokoll an D'r Nase.“

## Der „kurze Dicke“

Am Fahrkartenschalter verlangte ein Geistlicher eine Fahrkarte Soest—Borkum. In der Eile des Geschäfts berechnet der Fahrkartenverkäufer nur den Preis der Bahnfahrt. Er vergißt, den Preis der Schifffahrt von Emden nach Borkum zuzuschlagen. Erst als der Zug abgefahren ist, kommt ihm der Irrtum zum Bewußtsein. Und am Abend fehlen beim Abschluß der Kasse 3,80 DM. Nach den Bestimmungen der Reichsbahn muß er diesen Fehlbetrag aus eigener Tasche zulegen. Das ist bitteres Geld. — Er klagt seinem Ablöser sein Leid. Auch am nächsten Morgen hat er sich noch nicht beruhigt. Sein Kamerad hilft ihm auf die Sprünge. In Borkum kann es nur ein katholisches Pfarramt geben. „Wenn ein Geistlicher nach Borkum fährt, wird er sicher dort beim Pfarrer absteigen.“ Gesagt — getan! Der Fahrkartenausgeber mit dem Fehlbetrag schreibt an das katholische Pfarramt in Borkum und schildert, daß ein kurzer dicker Herr in Soest eine Fahrkarte nach Borkum gekauft habe und ihm bei der Berechnung des Fahrpreises dieser Irrtum unterlaufen sei. Er bittet um Nachricht, ob dort der fragliche Herr, der „kurze Dicke“, eingetroffen ist, und diesem ggf. die Sache vorzutragen.

Nach einigen Tagen schon kommt der Geldbriefträger unserem Eisenbahner ins Haus. Er bringt ihm 4,00 RM. Auf der Rückseite des Abschnittes der Postanweisung befindet sich noch folgende Erläuterung:

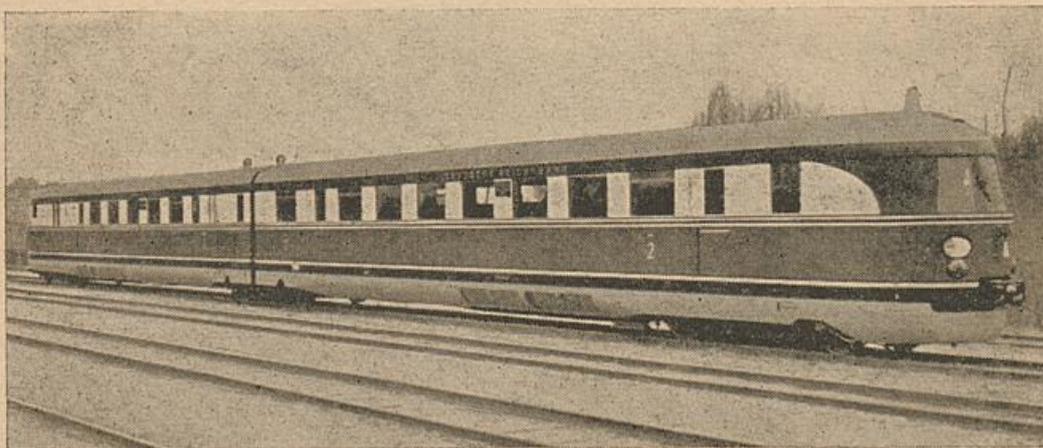
„Fahrt Emden—Borkum	3,80 RM
für ein Bier	<u>0,20 RM</u>
	zusammen 4,00 RM

(Unterschrift) Dr. Kurze — Dicke.“

## Ein Erlebnis

Eisenbahner sind Tierfreunde. Einer davon war der Oberbahnassistent L., der als Abteilungsleiter bei der Gepa Paderborn Hbf tätig war. Seine Liebe galt den Bienen, jenen fleißigen Tieren, die den von allen geschätzten Honig in emsiger Arbeit zusammentragen. L. pflegte seine Bienen nicht nur wegen des süßen Ertrages, nein er erfreute sich besonders an dem munteren Treiben dieser Tiere und suchte ihnen ihre Bienenwohnung entsprechend den Errungenschaften der Technik zweckmäßig auszugestalten. So besuchte er andere Bienenfreunde und Ausstellungen, wo er sich mit allen Neuerungen der Bienenhaltung vertraut machte. Handwerklich selbst sehr geschickt, sah sich L. auf allen Ausstellungen um, maß, probierte aus und fertigte dann eigenhändig die von ihm für gut erachteten Neuerungen für seine Bienenhäuser an. Wieder hatte in Braunschweig eine große Bienenausstellung ihre Pforten geöffnet. Selbstverständlich durfte L. dort nicht fehlen. Mit zwei anderen Berufskameraden fuhr er nach Braunschweig. Was er dort

sah, ließ sein Bienenzüchterherz höher schlagen. Ein neuartiges Bienenhaus, in dem sich mehrere Bienenvölker befanden, erweckte sein besonderes Interesse. Mit einem Zollstock ging er dem Bienenhaus zu Leibe und trug alles Wissenswerte mit größter Genauigkeit in sein Notizbuch ein. Bei dieser sehr eingehenden Prüfung, bei der auch die Einflugöffnungen des Bienenhauses geöffnet wurden, bemerkte L. nicht, daß ihn die in ihrer Ruhe gestörten Bienen umschwärmten und durch Ärmel und Hosenbeine den Störenfried anzugreifen suchten. L. war derartige aufdringliche Besuche gewohnt und störte sich nicht daran. Inzwischen war die Zeit zur Rückfahrt nähergekommen. Seine beiden Kameraden forderten ihn auf, mit zum Bahnhof zu gehen. L., der noch nicht alle neu erworbenen Kenntnisse seinem Notizbuch anvertraut hatte, sah auf die Uhr. „Noch 10 Minuten Zeit haben wir; die reichen gerade aus, um die fehlenden Angaben festzuhalten“, dachte L. und schrieb eifrig weiter. Im Laufschrift ging es dann zum Bahnhof. Im Abteil des D-Zuges 32 machten sich seine Bienenliebhaber doch unangenehm bemerkbar, stachen ihm in Arme und Beine und brummen ärgerlich über das dunkle Gefängnis. „Diesem Zustand kann abgeholfen werden“, dachte L. und begab sich auf jenes gewisse Örtchen, das Eisenbahnwagen als Vorzug gegenüber dem Omnibus mitzuführen pflegen. Schnell war die Hose ausgezogen. Der starke Zugwind würde die lästigen Eindringlinge schon bald entfernt haben. Schwupp wurde die Hose zum Fenster herausgehalten und blähte sich auch im Zugwinde des schnell dahinfahrenden Zuges auf. Doch was war das? Ein Güterzug brauste auf dem Nebengleis vorbei und riß die Hose aus den Händen des erstarrt dastehenden Oberbahnassistenten L. Was sollte er ohne Hose anfangen? Der Schreck war ihm in alle Glieder gefahren und er ließ sich nun erschöpft auf dem eigentlich für andere Zwecke bestimmten Sitz nieder, um sich einmal zu verschlafen.

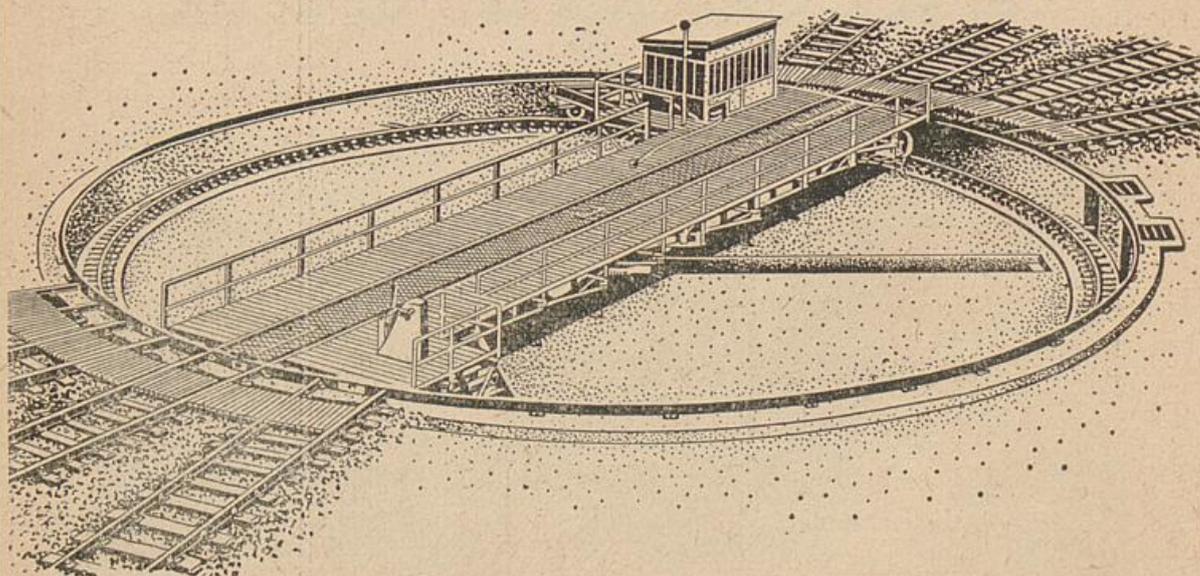


*Schnelltriebmwagen der Deutschen Bundesbahn*

Der Zug raste weiter der Heimatstadt Paderborn unseres braven L. entgegen. Seine mitreisenden Kameraden wurden unruhig, da L. nicht in das Abteil zurückgekehrt war. Sie begaben sich auf die Suche nach L. und klopfen dabei unter Nennung seines Namens an die Tür jenes Örtchens, auf dem L. mit Leidensmiene aushielt. Mit kläglicher Stimme bat er seine Kameraden, ihm seinen Mantel zu bringen, da ihn ein Mißgeschick getroffen habe. Noch kurz vor Eintreffen des Zuges erhielt L. seinen Mantel, den er über seine unterhosenbedeckten Beine zog. Seitwärts, um ja nicht gesehen zu werden, schlich L. über Bahnsteig I zu dem nur Eingeweihten bekannten Ausgang am Westende des Bahnhofs und ergriff dann unter dem Gelächter der Eisenbahner, die ihn trotz seiner Vorichtsmaßnahmen in seinem Aufzuge sahen, die Flucht nach seiner rettenden Wohnung.

Die Geschichte hat viel Heiterkeit erweckt und sich schnell bei den Eisenbahnern herumgesprochen, die L. bei jeder Gelegenheit manches hänselnde Wort entgebrachten.

## **DREHSCHLEIBEN SCHIEBEBÜHNEN MODERNE RANGIERANLAGEN**



**GRÜTER, GRAGE & Co. KG SOEST (WESTF.)**

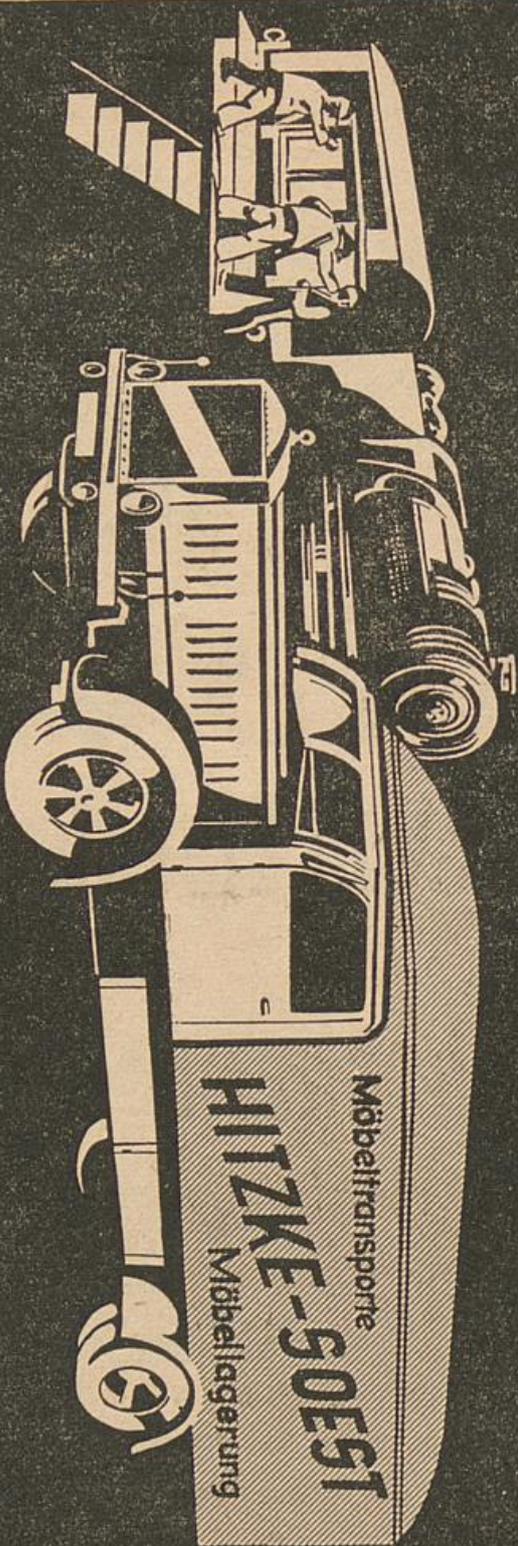


**Eisenbahner!**  
**Dein Schutz!**  
**Deine von Eisenbahnern**  
*für die*  
**Eisenbahner geschaffene**

**DEUTSCHE REICHSBAHN-STERBEKASSE**  
*Lebensversicherungsverein a. G.*

Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bundesbahn  
**Bezirksleitung Essen, Essen-Steele, Bergstraße 11**  
Dienstfernsprecher Basa Steele, Anschluß 48

Möbeltransporte-u.Lagerung·Geldschrank-u.Pianotransporte



PAUL HITZKE SEN.

INH. WALTER HITZKE

Soest, Thomästr. 64/ Bischofstr. 1 · Ruf 2004

# *Lichtburg Soest* Ruf 1840

Vorstellungen:

Samstags und Sonntags 14.30 Uhr, 17 Uhr, 20 Uhr

An den übrigen Tagen: 16 Uhr und 20 Uhr

## **HERMESSEN K.-G.**

Das bekannte Textil-Haus seit 1891

**SOEST, JAKOBISTRASSE 10 — FERNRUF 2063**

# *Weka*

## **Das Kaufhaus für Alle**

Jetzt im Neubau

### **SOEST**

Brüderstraße 17



*Foto-*

APPARATE

ZUBEHÖR

ARBEITEN

ALBEN

in bekannt guter Ausführung!

**FOTO-KUSTER, SOEST**

Jakobstraße 67 — Fernsprecher 1017

**Parkhotel Windmühle**

Soest

Täglich Konzert!

Fernsprecher 1989

**Möbel**

geschmackvoll, gut und preiswert im

**MÖBEL-HAUS**  
**Korta**  
SOEST THOMASSTR. 6



*Pelzwaren / Kürschnerei*

Brüderstraße, Ecke Sandwelle

**Das Spezialgeschäft**

für feine Herren-Hüte  
Oberhemden, Krawatten  
Handschuhe, Schirme  
P e l z w a r e n

**KOFFER**  
*Middel*  
HAUS OFFENBACH



Seit Jahrzehnten das Fachgeschäft!

**Franz Melchers**  
Gasthof  
*„Zum Burghof“*

Soest, Burghofstraße

Geschenkartikel

P  
O  
R  
Z  
E  
L  
L  
A  
N



G  
L  
A  
S

Steingut **E. Salzmänn** Keramik  
BAD SASSENDORF

**A. Sternberg G.m.b.H. Nietenfabrik**  
**S O E S T**

Gegründet 1843

Telefon 1444

*Nieten aller Art*

**KARL Berkemeier**

Das Fachgeschäft für  
gute Herren-, Damen- u.  
Kinderkleidung

**Tapeten, Farben, Teppiche**  
aus dem Soester Farben- u. Tapetenhaus

**Anton Tetz**

Jakobstraße 5 - Ruf 1390

1900



1950

JAHRE

*im Dienste der Lichtbildkunst*

**W. STREIL, Soest**

Das Fachgeschäft für alle Gebiete der Photographie



*So macht es der Sohn  
so macht es der Vater,  
sie gehen so gerne  
zum Kleiderberater.*

**J. B. FISSER**

**SOEST**, Brüderstraße 42

**Bahnhofsgaststätte**

**SOEST**

**Inh. Franz Backhaus**

**Gepilegte Gaststätte**

**Konferenz- und  
Gesellschaftszimmer**

Uhren

Goldwaren

**August Kleine**

gegenüber der Post

**Soest**

Bestecke

**Eigene Werkstätten**

Optik

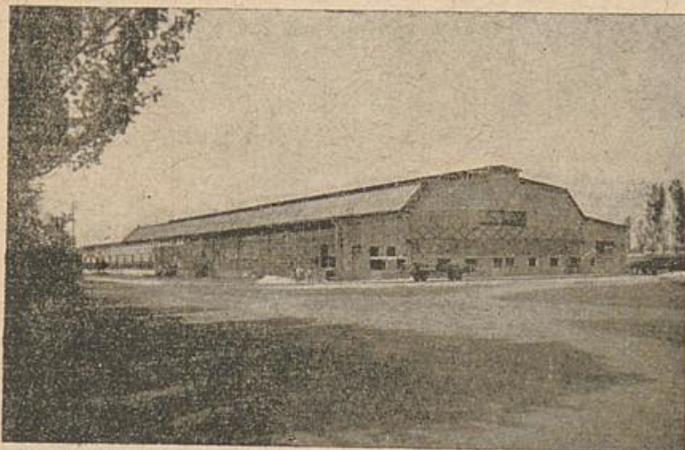
Lieferant sämtlicher Krankenkassen

**ROBERT *Wiss* SOEST**  
 LICHT-KRAFT RADIO  
 OITHOFENSTRASSE 44 · FERNRUF: 1535

Das bekannte Fachgeschäft seit über 20 Jahren!

# STRABAG BAU - A. G.

Planung u. Ausführung aller Arbeiten i. Straßen- u. Ingenieurbau



31 Nieder-  
lassungen  
in allen Teilen des  
Bundesgebietes  
und in Berlin

Zentralwerkstatt  
Bauhof Soest

Hauptverwaltung: **Köln-Deutz**, Siegburger Str. 120  
 Zentral-Laboratorium in Köln-Deutz Fernruf: 11180, 12026, 11537  
 Zentral-Werkstatt zur Fertigung von Eigenkonstruktionen und Ausführung aller  
 Reparaturen an Baumaschinen, Verbrennungsmotoren, Kraftfahrzeugen, Dampf-  
 kesseln für eigenen und fremden Bedarf in **SOEST**.

## Peter Unkruer

Schmiedemeister

**SOEST**

Ruf 1820

Stiftstr. 31

Ausführung sämtlicher Schmiede-  
und Schlosserarbeiten

## Paul Piel

Ruf 1165 **SOEST** Grandweg 67

Großhandlung in  
techn. Ölen, Fetten, Decken  
Planen, Treibriemen  
Waschmittel

**Das Zeichen des genossenschaftlichen  
Gedankens**



der uns vereinigt hat, um Allen  
zu helfen und Allen zu dienen

**Spar- und Darlehnskasse Soest**

Spar- und Kreditgeschäft für Landwirtschaft, Handwerk und Handel

**Kornhaus Soest**

An- und Verkauf landwirtschaftlicher Erzeugnisse und Bedarfsartikel

**Molkerei Soest**

Herstellung von Yoghurt, das beliebte Getränk für Jedermann



**Hubert Zettelmeyer**

Maschinenfabrik

Konz b. Trier

Straßen-Walzen 4-16 t

Straßen-Aufreißer

Wohn- u. Wasserwagen

Auto-Schütter

Acker- u. Straßen-Schlepper

Generalvertretung:

**H. Krampe** Baumaschinen

Ruf 1275

**Soest**

Schendelerstr. 8

Es hat sich längst herumgesprochen . . . . .

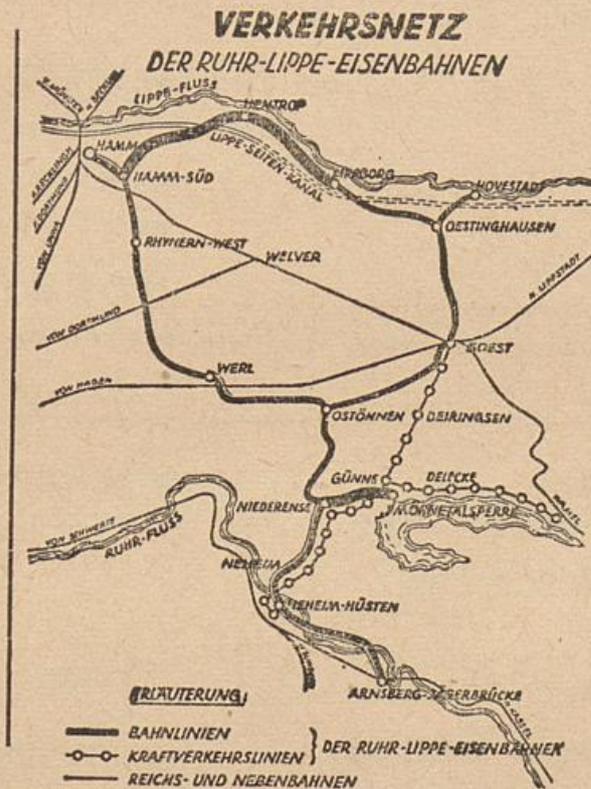
Strümpfe - Wäsche  
 Trikotagen - Stoffe  
 Woll- u. Kurzwaren  
*kauft man wirklich gut  
 und sooo preiswert bei*

**STEG-Waren**

**FRIEDRICH** *Becker*

SOEST, Brüderstraße 38

**Direkte  
 Tarife  
 mit der  
 Deutschen  
 Bundes-  
 bahn**



**Die  
 Ruhr-Lippe-  
 Eisen-  
 bahnen  
 kürzen  
 die  
 Verkehrs-  
 wege  
 ab**

**Heinrich Wulf**

SOEST

Thomästraße 33

Motorräder - Fahrräder - Nähmaschinen  
 Ersatzteile - Reparaturwerkstatt

**SCHUHHAUS** *Schreiber*

SOEST i/w BRÜDERSTR. 3

Das  
 Schuhhaus  
 für Alle!

*Foto - Drogerie*

## H. DRECKHOFF

Ulrichstrasse 2 Fernruf 1340

empfiehlt sich durch fachmännische  
und gute Bedienung bei Bedarf in

### Spirituosen

Drogen u. Verbandsstoffen  
Kranken- und  
Säuglingspflege-Artikel  
Parfümerie und Kosmetik

### Foto-Artikel

Ihre Fotoaufnahmen  
entwickeln, kopieren und  
vergrößern wir gut  
und pünktlich

**Große Auswahl in Foto-Apparaten**

## Offenbacher Lederwaren

Koffer  
Reiseartikel  
Lederhosen

**Faber**  
SOEST I. W. BRÜDERSTR. 32

## Heinrich TOPP

Installateur und Elektromeister

**Licht-, Kraft-, Signal-  
und Radio-Anlagen**

**SOEST, Ruf 1764**

Hinter der Wiesenschule

## Kühlanlagen - Kühlschränke

### Haushalt-Kühlschrank

ab 495,- DM  
in bequemen Ratenzahlungen  
für Jedermann

### Heinr. Vogt, Soest

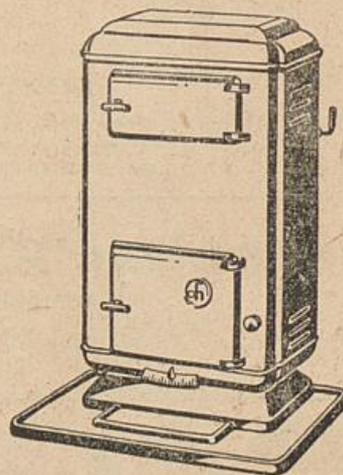
Thomästraße 4 - Ruf 2009

**Möbel** für ein gemütliches **Zuhause**  
nicht teuer u. doch **Qualität** aus dem

*Möbelhaus*  
**Ferd. Schnettler**

Puppenstr. 5 SOEST Ruf 1171

Nur erste Spitzenfabrikate |  
formschön  
leistungsfähig  
sparsam



**FRANZ KERSTIN**  
S O E S T

*Alex Kampschulte, Soest*

Ölmüllerweg 3—15, Fernruf-Sammelnummer 1945  
Filialen: Thomästraße (Potsdamer Platz)  
Brüderstraße 10  
Weitere Filialen u. Annahmestellen i. ganz. Bezirk

färbt - plissiert  
wäscht - reinigt

## **Fritz Behle - Soest i. Westf.**

Fernruf Nr. 2133

Spezialhaus für Leinen — Wäsche-  
Ausstattungen -- Betten und Bettwaren  
**Bettfedern-Reinigungs-Anlage**

## **JOSEF ERNST**

SOEST i. Westf. / Hammerweg 13

Fernruf 887

1879



1929

*Ältestes Geschäft am Platze*

**HOCHBAU - TIEFBAU - EISENBETON - EISENBAHNBAU**

*Seit Jahrzehnten*

im Dienst für Stadt und Land

**Städtische Sparkasse Soest - Ländliche Sparkasse Soest**

1880

1950

Die gute u. billige Einkaufsquelle  
für

## Qualitäts-Möbel

ist seit 1880 immer das

Möbelhaus

### Aug. Schultdrees

SOEST

Walburgerstr. 42, 44, 48 — Fernruf 2077

Zahlungserleichterung  
durch Möbelsparhilfe!

Besuch unverbindlich erbeten!

Glasschilder, Leuchttransparente,  
Holz- und Blechschilder,  
plastische Schriften und Buchstaben

### Fritz Nölle

Schildermalermeister

SOEST, Paradieser Weg 15

UHREN

SCHMUCK

BESTECKE

### FR. HOISCHEN

SOEST

Fernruf 1267 — Brüderstraße 14



**Wilh. Müller jr.**  
AM MARKT UNTER DEN BAUMEN

Fernruf 1526

SOEST

Markt 13

### Das Haus für Bekleidung und Ausstattung

bringt in allen seinen Abteilungen **stets das Neueste**,  
modisch und preislich richtig, aber immer unter dem  
bewährten Richtspruch: **ZUERST QUALITÄT!**

Parkettfabrik  
Holz- u. Baumaterialien

**HERMANN LANGE**

**SOEST**

Riga-Ring - Telefon 1797

Lieferung und Verlegung  
sämtlicher Parkettfußböden  
in

Eiche und Buche

O. B. O.-Tafelparkett

Elastileum Kunstharzböden

Rolläden / Stürmann Schiebefenster

**Curt Stolper**

Soest

*Lebensmittel*

*Feinkost*

Filialen  
in Stadt und Land

**HI  
IH**

**WILH. HEUNERT**

*Älteste Soester Eisenhandlung*

Jakobstraße 40 Fernruf 1048/49

Abt. I Eisenwaren, Haus-, Küchen- und landwirtschaftliche Maschinen  
und Geräte, Werkzeuge, Industriebedarf

Abt. II Installationsmaterialien, sanitäre Einrichtungen, Kanalisations-  
artikel für Haus-, Hof- und Straßenentwässerung

Abt. III Walzeisen, Bleche, Röhren, Oberbaumaterial



**Josef Hering**

SCHULMÖBEL - FABRIK

**Westönnen Krs. Soest**

Anfertigung und Lieferung ganzer  
Schuleinrichtungen in Holz und  
Stahlrohr.

*Bahnhofsgaststätte*

**Bad Sassendorf**

Inh. Friedrich Sticht - Ruf 1350

**Gepflegte Getränke Speise-Eis**



**GESCHWEISSTE PRÄZISIONS-  
STAHLROHRE**

**Profilrohre  
Schlitzrohre** 5-30 mm Ø

**Spezialitäten:**  
Fahrrad-Pedal-, Brems- u.  
Luftpumpenrohre DRP.

Biege- u. bördelfähige  
Stahlrohre für Schmier-  
Bremsleitungen usw.

**ADOLF PRINZ & CO.**  
Stahlrohrwerk  
Westönnen (Kr. Soest)

**Bad Sassendorf** <sup>(Zs)</sup> in Westfalen, Kreis Soest

**Solbad und Inhalatorium, Trinkquelle, 3 Gradier-  
werke, großer Kurpark.**

Heilanzeigen: Rheuma, Gicht, Ischias, Muskeln, Drüsen, Katarrhe  
der oberen und tieferen Luftwege, Kreislaufstörungen.

Badeschrift und Auskunft durch die Badeverwaltung.

Schuhhaus *Hoffmeier*

SOEST - BRÜDERSTRASSE 33

bringt was sie brauchen, preiswert und gut!

**STEPH. WIGAND**  
**SOEST**

Walburger - Osthofen - Wallstraße

Fernruf 1231

**Hoch-, Tief- u. Eisenbetonbau**

Erste **Markenfahräder**

wie Dürkopp, Panther, Baronia.

Ersatzteile billigst.

**Reparaturwerkstatt**

**Theodor Steinkemper**

Soest, Walb.-Osth.-Wallstr. 38 - Ruf 1401

**Paul Ellebracht**

*Bau- u. Kunstschlosserei  
Kunstschmiedewerkstätte*

Jakobistr. 34 SOEST Fernruf 1355

*Eisenkonstruktion und Vergitterungen  
in allen Ausführungen, Stahlkeller-  
fenster DRGM., Markisen, Rollgitter  
und Scherengitter, Maschinen-, Herd-  
und Ofen-Reparaturen, elektr.-auto-  
gene Schweißerei.*

**KRAFTFAHRSCHULE**

aller Klassen

*Heinz Hellhake*

Ruf 2011 **SOEST** Kolkstr. 3

Anmeldung jederzeit!

*Eckardt*  
SOEST-BRÜDERSTR. 26-28

**BEKLEIDUNGSHAUS**

für

**Herren- u. Knabenkleidung**

**Berufskleidung**

**Herren- und Damenwäsche**

**Hansa-Kellerei Ign. Lücking**

SOEST

Ruf 1100

*Von der Weser bis zum Rheine,  
trinkt man nur noch Lücking's Weine.*

Das gute Glas trinkt man in Lücking's schöner  
Weinstube Halle 3

## Fritz Bantelmann

Malermeister

**SOEST**

Jakobstraße 57

Ruf: 1874

Ausführung sämtlicher  
Glaserarbeiten, Malerarbeiten  
Anstrich und Schrift

## Radio Westbrook

**SOEST**

Marktstr. 12

Ruf 1261

Radio  
Tonmöbel  
Schallplatten



## Georg Plange

Weizenmühlen

**Hamburg - Düsseldorf - Soest**

## Gebrüder Wilms

Bau- u. Möbelschreinerei  
Möbelhandlung

**Soest**

An der Molkerei

Ruf 1881

## Hotel und Gaststätte Zur Börse

Besitzer: Walter Andernach

**SOEST**, Thomästr. 31 - Ruf 1227

*Ein Begriff gediegener Gastlichkeit  
Das Haus mit Tradition  
Seit Generationen im Familienbesitz  
Neuzeitlich eingerichtet, aller Komfort  
Als gut und preiswert bekannt*

**Fahrräder**  
und  
**Nähmaschinen**

nur erster Markenfirmen

Ersatzteile im Fachgeschäft  
**Reparaturen**

**Alfred Wiemer**

**SOEST**

Markt

Ruf 1854



*Gebr. Kirchhoff, Soest i.W.*

Ruf 1970 Walburger-Osthofen-Wallstr. 31

*Sattlerei und Polsterei*

*Anfertigung von neuen Reitsätteln und Zubehör  
Reparaturen*

*Anfertigung moderner Polstermöbel*

*Spezial-Auto-Sattlerei, Verdecke, Schonbezüge*

*Wagenpolsterung*

*Außenbespannung an D.K.W. - Karosserien*

Soester Kunsthandwerk



Handweberei

**Irmgard Timmermann**

**SOEST**, Schonekindstr. 12

1 Minute vom Marktplatz

*Tisch- und Divandecken, Kissen, Brücken,  
Teppiche, Wandteppiche, Möbelstoffe, Gardinen,  
Kleider- und Mantelstoffe, Bordenröcke,  
Schürzen, Schals usw.*

*Ausstattung ganzer Räume mit Textilien*

*Sonderanfertigung auf Wunsch*

Wilh.

**Haverland**

*Pumpernickel.-*

*Bäckerei*

und Versand

**Soest Markt 6**



Das  
leistungs-  
fähige  
Schuhhaus

**SOEST**  
Brüderstr. 22-24  
Ruf 1895

*Gasthof „Brauerei Bäcker“ - Soest*  
Ulricherstraße 23 Ruf 1856

**Radio-Apparate**  
**Tonmöbel und Schallplatten**  
finden Sie in reichster Auswahl bei

**HERM. Schanz**  
PHOTO-RADIO

**SOEST (WESTF.)**  
Markt 8 Ruf 1208

Kolonialwaren  
Feinkost  
Spirituosen  
Tabakwaren

**W. Unkel**

*Bad Sassendorf*

**Werkzeuge - Eisenwaren - Haushaltswaren**  
**Beizen - Mattierungen - Polituren**

**Franz Schelter jr.**

Ruf 2224 **SOEST** Thomästr. 13

**Albert Schüerhoff** Inh.: Erich Sträter

Ruf 1581

**SOEST**

Brüderstr 13a

Bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer  
Möbeltransport, Spedition, Lagerung

*Pilgrim-Haus* *Altdutsche Gaststätte*  
Seit 1304

Inh.: Fritz Andernach

**SOEST**

Jakobitor

Ruf 1265

# HERMANN MILKE

KOMMANDIT - GESELLSCHAFT

**Bauunternehmung**

für Hoch-, Tief- und Straßenbau

Portlandzement-, Baustoff- und Betonwerke

**Hauptverwaltung Soest, Paradieserweg 19**

Ruf 1551, 52, 53 — Telegramm-Adresse: Milkebau

## August Schilling

Wein- und Spirituosen  
Großhandlung

**Soest, Ulricherstr. 44**

Ruf 1372

## *Peter Brune*

**Bäckerei - Konditorei**

ANGENEHME RÄUME

**Soest**

Ulricherstraße Telefon 1785

## B. Ruthemeyer, Soest

FERNRUF 1213

**Maschinenfabrik und Eisengießerei**

Spezialität: Dampf- und Motor-Straßenwalzen

GASTHOF

*„Im goldenen Arm“*

**J. Sticht, Soest, Am Brüdertor**

RUF 2178

**Altdeutsche Bierstube**

Mittag- und Abendtisch

**Saal und Kegelbahn**

## Dietrich Henke

**Kühlanlagen**

für Haushalt und Gewerbe

Kühlvitrienen nach eigenen u. gegebenen Entwürfen

**Bier - Raum - Thekenkühlungen**

bei billigster Berechnung

Sandwelle 3 **SOEST** Ruf 1321

Reparaturen - Kundendienst  
fachm. Beratung

ERNST **SCHUHHAUS**  
**Lange**  
SOEST i.W. BRÜDERSTR. 32

Seit 40 Jahren Alleinverkauf  
der



**Adolf Witthöft**

Konditorei - Café

Fernruf 1504 SOEST Westenhellweg 2

*Das Familien.Café  
am Jakobitor*

**KUNSTGEWERBEHAUS**

**Willi Gollisch**

SOEST - BRÜDERSTRASSE 29

Handgewebte Decken, Kissen,  
Stoffe und Seide, Holz, Keramik,  
Glas, Kleider, Blusen, Schmuck.

Geschenke aller Art u. f. jede Gelegenheit

GLAS, PORZELLAN, HAUSHALTWAREN

**Friedr. Hernekamp**

Inh. Julius Rosenögger

SOEST, Walburgerstraße

Leihgeschirre f. alle Festlichkeiten

NICOLAUS

**Müller**

SOEST

Woll- und Baumwollwaren  
Wäsche

Betten / Aussteuerartikel

Seit 1871

**Fritz Börner**

SCHREINERMEISTER

SOEST, Nötten-Brüder-Wallstraße 4 u. 6

Fernruf 1749

Spezialität: Innenausbau und -Einrichtungen

**„Bahnhofshotel“ Soest, Brüderstraße**  
INH. PAUL RUCK

**Brillen-Wesche**

Spezialgeschäft für Augenoptik

Soest, Brüderstraße 47

Lieferant aller Krankenkassen

**Stoffe**

in den bekannten Qualitäten zu günstigen Preisen, in großer Auswahl, finden Sie bei

**Stoff-Pannen, Soest**

Jakobstraße 55

*Die langen Abende*

**WOLLEN AUSGEFÜLLT SEIN!**

Haben Sie schon daran gedacht, eine Handarbeit in Angriff zu nehmen? Sie werden bestens beraten, ob Sie sticken oder stricken wollen.

**F. W. Keienburg**

FÜR HANDARBEIT  
UND WÄSCHE

**Elektra**

Ing.  
**E. Müller**

Das bekannte Haus für  
Elektro- und Rundfunk  
Rundfunkreparaturen durch  
Deutschlands jüngsten Rund-  
funkmechanikermeister.

**Gasthof „Thomähof“ Soest** Ruf 1030

Hans Albers



**Aug. Morgenbrodt · K. G. Soest**

KOLONIALWAREN-GROSSHANDLUNG · KAFFEE-GROSSRÖSTEREI

**Hotel „Deutsches Haus“**

Soest

*Das bekannte  
Reise-Hotel am Dom*

Uhren - Goldwaren - Optik

**Aug. Haselhorst**

SOEST, Thomästraße 51

Eigene Reparatur-Werkstatt  
Telefon 1809

**Heinrich Milke**

Hoch-, Tief- und Straßenbau · Sandbaggerei

**SOEST**

Thomästraße 70

NIEDERLASSUNGEN: **Münster**, Albersloher Weg 100  
**Geilenkirchen** Bez. Aachen

Kaufhaus

**Bernhard Pieper**

**Bad Sassendorf**

Fernsprecher 1381

**Bruno Vonnahme**

Bau- und Möbelschreinerei

SOEST · AM SOESTBACH 1

Werkstatt für gute Tischlerarbeiten

Konditorei, Café **Heinz Wachtmeister** Soest, Grandweg 3

# DER EISENBAHNER



Fachzeitschrift für das Ausbildungs- und Unterrichtswesen der Deutschen Bundesbahn, zur Ergänzung des Ausbildungs- und Dienstunterrichts, zur Vorbereitung auf die Prüfungen und zur Fortbildung

Ausgabe A - Betrieb, Bau- u. Signaldienst, Verkehr, Verwaltung  
Ausgabe B - Maschinentechnischer Dienst

Bezugspreis für Ausgabe A oder B: Auf dem Dienstwege monatl. 60 Pfg. einschl. Zustellgebühr, bei Bezug durch die Post vierteljährlich 1.80 DM zzgl. Zustellgebühr.

Amtlich zugelassen und herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn.

---

## EISENBAHN - LEHRBÜCHEREI

Herausgegeben von der  
Arbeitsgemeinschaft für Ausbildungshilfsmittel der Deutschen Bundesbahn

Unter diesem Titel erscheint eine Reihe von Leitfäden und Fachheften zur Allgemein- und Spezialausbildung sowie zur Fortbildung der Eisenbahner im technischen und nichttechnischen Dienst.

Die in Vorbereitung befindlichen Hefte werden laufend im EISENBAHNER und in den Amtsblättern der EDen angekündigt.

---

## KELLERS EISENBAHNER - JAHRBUCH

Kalender und Nachschlagewerk für alle Eisenbahner mit wichtigem, stets wechselndem Inhalt

Erscheint alljährlich in dauerhaftem Einband.

Bestellen Sie bitte bei den Vertrauensleuten der Fachzeitschrift  
DER EISENBAHNER oder beim

JOSEF KELLER · VERLAG · DÜSSELDORF

über VA Düsseldorf

MODEHAUS  
**Gerling**  
 SOEST / AM DOM

**Rudolf Emmeluth**

führend in

Maschinen

*Büro*-Möbel

Bedarf

Petrikirchplatz **SOEST** Ruf 2069

**Heinrich Hoppe**

Glas - Porzellan

Haus - Küchen-

Geräte

Sanitäre Installationen

Bauklempnerei

Moderne Bade- und

Toilette-Einrichtungen

**SOEST i. W.**

an der Wiesenkirche

Gegr. 1861

30 Jahre

**Rudolf Schenk, Soest i. W.**

**BAUUNTERNEHMUNG**

Straßenbau in jeder Ausführung

Tiefbauarbeiten jeglicher Art. Straßenwalzenbetrieb

**Kaufm. Privatschule Schelter**

(Inh. und Leit. Elli Schelter)

**Soest**, Burghofstraße 24, Tel. 2002

**April u. Oktober beginnen:**

Jahres- und Halbjahresklassen, Fach-  
 lehrgänge, Abendkurse, Privatunter-  
 richt jederzeit

Besuchen Sie unsere große, in-  
 teressante Möbelausstellung,  
 Sie sehen viel Neues!

**MOBELHAUS**

*Hans Gremlich*

Soest

Fernruf 2324 — Marktstraße 2  
 EIGENE WERKSTATTEN

Anfertigung künstlicher Glieder  
Orthopädischer Apparate  
Bandagen, Senkfußeinlagen  
Bruchbänder und Leibbinden  
in eigener Werkstatt

Mein  
**Korsett-Spezialgeschäft**  
ist bekannt für solide, elegante,  
preiswerte  
Korsetten, Korseletten  
Hüfthalter, Leibbinden  
Büstenhalter

Für stärkere Damen:  
Korsetten und Korseletten  
mit Innenbinde und Vorderschluff

# HERMANN SITTLER

Bandagistenmeister

Fachwerkstatt für moderne Orthopädie und Bandagen  
Lieferant der Landesversicherungsanstalt, Berufsgenossenschaften und Krankenkassen  
SOEST i. WESTF. Jakobstraße 62 (Am Jakobitor), Telefon 1812



SOEST i. WESTFALEN  
Stiftstraße 52 - Fernruf 1188  
Dach- und Schieferdeckermeister  
Lager in sämtlichen Bedachungsmaterialien  
Anlage v. Blitzableitern, sow. Prüfung derselben

## Dietrich Sträter

SOEST  
Hammerweg 27 - Fernruf 1051  
Möbel- und Bauschreinerei

Lieferung von  
SÄRGEN

**AUTO-Spritzlackiererei**  
**Reklame-Schildermalerei**

## OTTO STAMM

Filiale: Soest  
Niederbergheimerstr. 121 - Fernruf 1358

*Hand-, Perlen-, Moos-, Applikation-, Kurbel-,  
Loch- und Ausschnitt-Stickerei, Richelieu, Wattle-  
stepperei, Knopflöcher, Zick-Zack, Stoffknöpfe*

erhalten Sie im  
Spezialgeschäft für Kleiderstickerei

Senden Sie uns bitte die zugeschnittenen  
Stoffteile ein und wir arbeiten die gewünschte  
Stickerei nach Ihren Angaben (Modenbilder)  
oder nach unseren eigenen Entwürfen.

*Soester-Stickereibetrieb*

*H. Rademacher, Soest i. W.*

*Petrikirchplatz 7*

## **Georg Dülberg - Soest i. W.**

Freiligrathwall 28

Telefon Nr. 1274

Abteilung I: **Zentralheizungsbau u. Installationen**

Abteilung II: **Waagenbau und Reparaturen**

Lieferung von Waagen aller Art u. Größe. Besorgung amtl. Eichungen

SPIELWAREN  
**KERSTIN**  
SOEST Markt 2

*Das Fachgeschäft am Markt*

Fernruf 2150

*Emil Aecker*

Konditorei und Café

SOEST, Brüderstraße 9

Das bekannte gute Haus am  
Platze

### **Auto-Licht - Zündung Elektro-Mechanische Werkstätten W. HUGGERSHOFF**

Thomästr. 2

SOEST

Ruf 1177

Lieferung sämtlicher Bosch-Erzeugnisse. Spezial-Reparaturwerkstatt für Magnete, Licht- u. Anlasser-Anlagen. Batterien sämtlicher Systeme. Akkumulatoren-Groß-Ladestation Auto-Zubehör  
Eigene Ankerwickerei

Alles in  
**Solinger-Stahlwaren**

kaufen Sie gut u. preiswert im Fachgeschäft

**ADAMS**

SOEST, Marktstraße 15

SCHLEIFEREI

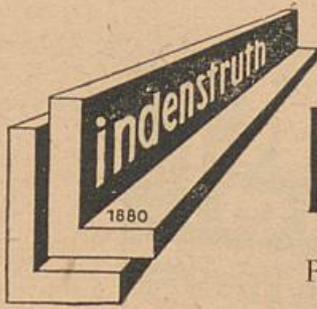
*Alte Bauernschänke*

INH. GEORG KIPP

SOEST, Kungelmarkt 5

Ruf 1320

Bürgerliche Küche, kalt u. warm



# Louis Lindenstruth - Soest

Ruf 2146 **Eisenhandlung** Gegr. 1880  
Brüderstraße 49/51

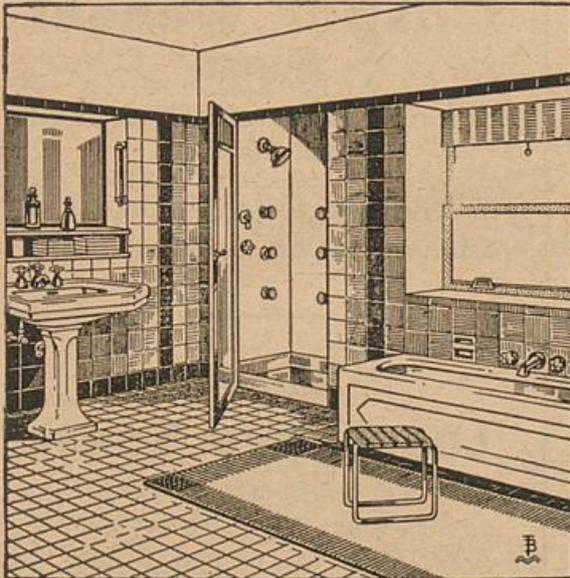
Abt. I Eisen - Eisenwaren - Werkzeuge - Bau-  
beschläge

Abt. II Herde - Ofen - Waschmaschinen - Haus-  
und Küchengeräte

Abt. III Landw. Geräte - Drähte aller Art

*Lieferung erfolgt frei Haus!*

## Sanitäre Anlagen



## WILHELM EICKHOFF

Fernruf 1620 **SOEST** Jakobistr. 44

## Friedrich Groos & Co.

Grandweg 23 **SOEST** Fernruf 2184

**Dortmunder Union-Bier**  
hell und Pils

—  
**Arienheller Sprudel**

—  
**Sinalco-Erzeugnisse**

—  
**Gastromen-Großhandlung**

**STRICKER!**  
in alter Form!

Lieferung wieder an Private.  
Katalog kostenlos.

**E. & P. STRICKER**  
FAHRRADFABRIK  
BRACKWEDE · BIELEFELD



**A. Ulmer**  
Hbf.-Gaststätten, Dortmund

Bahnhotsstuben  
Weinstuben  
Bahnhofsschänke

Seit 130 Jahren  
**Caspar Wensel**  
Soest

das altbekannte Fachgeschäft  
am Markt

in Glas, Porzellan, Haus- und  
Küchengeräten u. Geschenken

**Matth. Barella Ww.**

INH.: OTTO BARELLA  
**SOEST i. Westf.**  
Jakobistr. 33-35, Ruf 1597

Zentralheizungen  
Warmwasserbereitungen  
Sanitäre Anlagen

*Wäscherei*  
**Laackhove, Soest**

Leckgadumstraße 21  
Gegründet 1880 - Fernruf 1126

Spezialität: Feine Herrenwäsche  
Gewichtswäsche  
Ganze Familienwäsche

Seit 40 Jahren



ein Begriff!

## Stationäre Batterien

Stellwerksbatterien

Signalbatterien

Basabatterien

## Zuglichtbatterien

## Klein-Accumulatoren

für Telefon- u. Uhrenanlagen

## Antriebsbatterien

für Elektrofahrzeuge

## Anlaßbatterien

für Kraftfahrzeuge

## Boots- u. Schiffsbatterien

liefert in bewährter Qualität

**ACCUMULATOREN-FABRIK  
WILHELM HAGEN, SOEST**

## Josef Burmann

Dachdeckermeister

SOEST, Hammer Weg 46

Ruf 1027

## Anton Meiwes

MALERMEISTER

SOEST, NOTTENSTR. 22

Ausführung sämtl. Glaserarbeiten,  
Malerarbeiten, Anstrich und Schrift

## Wilh. Pothmann

Soest, Kleine Osthofe 11

Privatwohnung: Hoher Weg 10

Ruf 1660

Bau- u. Möbelschreinerei  
SARGLAGER

## Paul Wickard

feine Damen- u. Herrenmoden

Soest, Brüderstraße 44

Fernruf 1512

## Emil Herre

Gardinen

Teppiche

Polstermöbel

SOEST, Brüderstr. 20 u. Jakobistr. 22

Ruf 2548



Fahrräder

Nähmaschinen

Radio-

Reparatur-  
werkstatt

## Wilh. Hüttenschmidt

Fernruf 1106    Soest    Ulricherstraße 56

## Karl Schiller

Inh. Eduard Kolhage

BÄCKEREI - KONDITOREI

SOEST, Nöttentor 2 - Ruf 1906

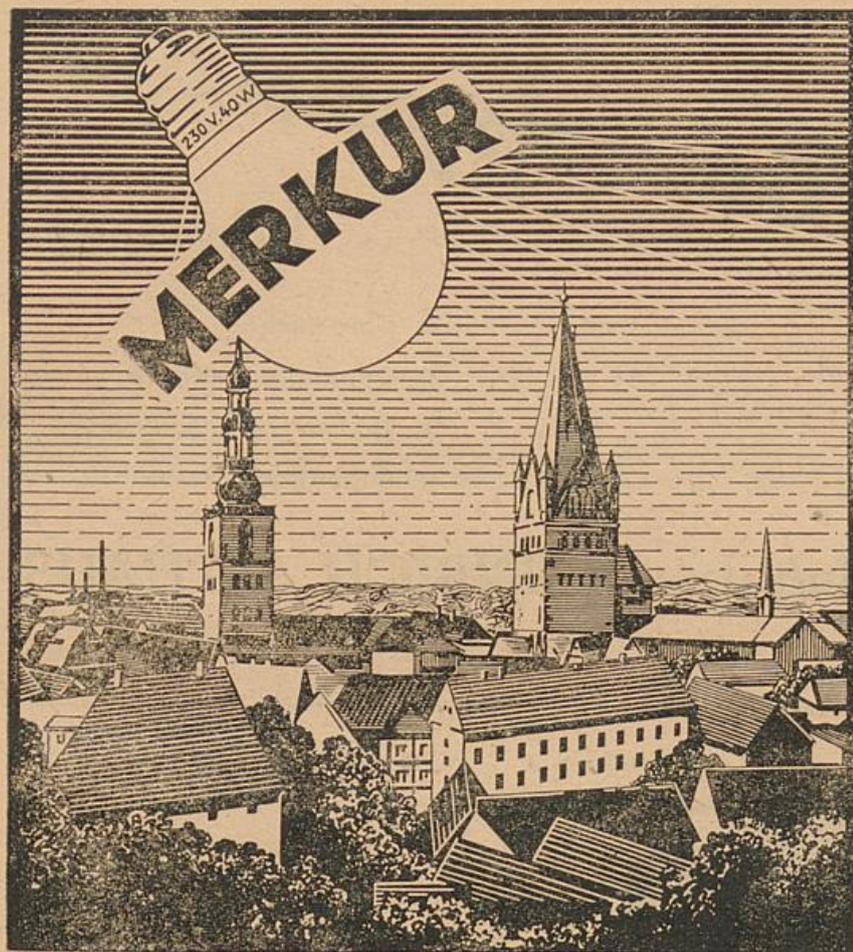
Angenehmes Familien-Cafè

## Bahnhofsgaststätte

### Jakobitor

Inh.: Gregor Rohden

SOEST, WESTENHELLWEG 12



Jedermann brennt

**MERKUR-Lampen**

Das gute Licht von Soest

Besuchen Sie die

# *Bahnhofsgaststätten*

Lippstadt

- Gute Küche
- Gepflegte Getränke
- Speise- und Tagungsraum
- Angenehmer Aufenthalt

Inhaber **HEINRICH ALTHAUS**



**Giesecke & Brand**

Lippstadt

Damenkleidung - Stoffe

## **100 Jahre Eisenbahnverkehr**

bedeuten für unser Wirtschaftsgebiet  
einen riesenhaften Aufschwung.

## **100 Jahre Heimatzeitung**

gehen mit dieser Entwicklung zusammen.

Technische und kulturelle Bedeutung  
unseres Wirtschaftsgebietes finden  
ihren Niederschlag

**seit 1848**

in der großen Heimatzeitung

# **„DER PATRIOT“**

**LIPPSTADT**

# Brülle & Schmeltzer, Lippstadt i. W.

Lebensmittel - Landwirtschaftliche Saaten

Import und Großhandel

seit 1856

Südertor 3—5

Ruf 2641/2642

# Volksbank Lippstadt

e. G. m. b. H.

Arbeitsgebiete: Spar- und Kreditbank  
Bausparen  
Wertpapierverwaltung  
Vermögensberatung  
Vermittlung von Außenhandelsgeschäften

Fernrufe: Hauptkasse Lippstadt 2551/52  
Zahlstelle Erwitte 345



Das Haus der guten Qualitäten  
GEORG  
*Brinkmann*  
LIPPSTADT

*Textilien aller Art!*

Hier erwarten Sie fachlich geschulte Verkaufskräfte, um Sie immer gut zu beraten und zuvorkommend zu bedienen!

# Weissenburger Bier



Brauerei Nies-Weissenburg  
LIPPSTADT



## Fr. Conr. Modersohn

Lippstadt

Langestraße 57

*Das gute alte Fachgeschäft*

Immer leistungsfähig in:

Lederwaren - Koffern

Treibriemen

Leder aller Art

Alleinverkauf



LEDERWAREN

## Albert Ellermeier

K.-G.

L I P P S T A D T

Kolonialwaren-

Großhandlung

Kaffee-Großrösterei

Weine u. Spirituosen

Seit 1853

fast 100 Jahre

D I E N S T A M K U N D E N

*Feinkost - Kaffee*

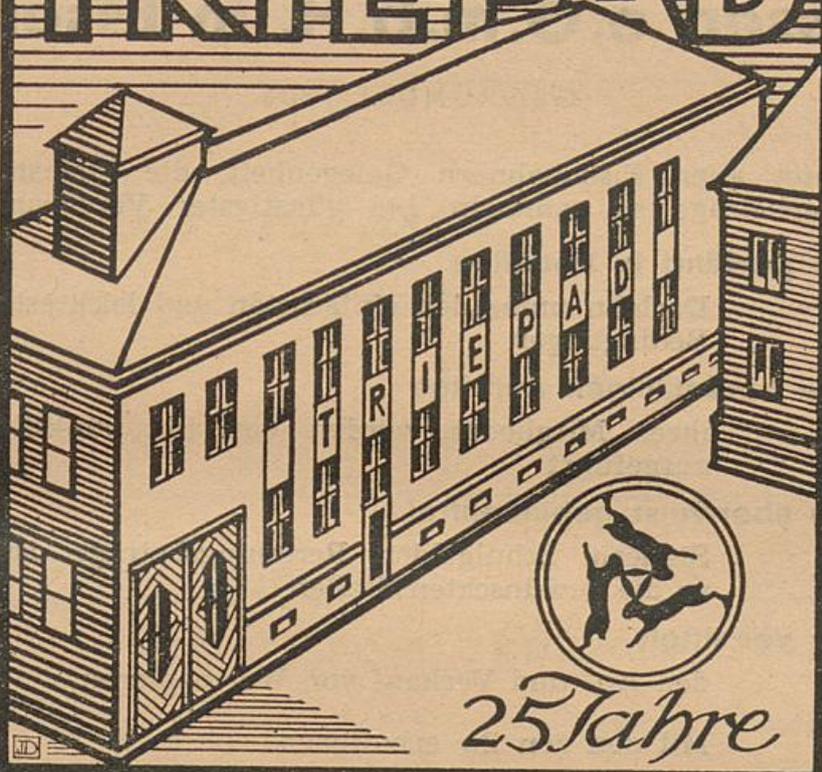
## Peter Brülle

Lippstadt

Langestr. 93

Fernruf 2029

TRIEPAD



25 Jahre

FAHRRADBAU

♦ 25 Jahre Qualitätsleistung ♦

PADERBORN

# **Die Eisenbahn- Spar- und Darlehnskasse Essen e.G.m.b.H. in Essen**

GEGRÜNDET 1905

bietet allen Eisenbahnern Gelegenheit, die kleinsten Sparbeträge zu sammeln, bei günstigster Verzinsung

## **Sie gewährt in Notfällen**

Darlehn unter den einfachsten und leichtesten Bedingungen

## **Alle bankmäßigen Aufträge**

ihrer Mitglieder werden von ihr pünktlich ausgeführt

## **Sie überweist gebührenfrei**

Steuern, Schulgelder, Rechnungsbeträge usw. an die gewünschten Stellen.

## **Sie vermittelt**

den An- und Verkauf von Wertpapieren.

Mit den von ihr erhaltenen

## **Reisescheckheften**

reist man bequem durchs deutsche Land

Die Eisenbahn-Spar- und Darlehnskasse Essen besitzt Landeszentralbank - Girokonto, Postscheckkonto Essen 3775 und Verbindung mit allen Banken.

**Die Eisenbahn-Spar- und Darlehnskasse**  
ist die Selbsthilfe-Einrichtung aller Eisenbahner, deshalb  
**arbeitet der Eisenbahner nur mit ihr.**

*Alles aus einer Hand für:* Vereine - Feste

## **Martin Filler**

Paderborn - Weberstr. 6 - Ruf 863

Theater - Sport  
Feuerwerk

Ehrenpreise - Eichenlaub - Urkunden  
Dienstgradabzeichen - Feuerwehrausrüstungen

## *Walter Braun*

Lacke-, Farben-, Tapeten-Großhandlg., Malerbedarfsartikel

Paderborn Ruf 998 - Eckstr. 8

## **Auto - Kühler**

Einzel- und Serien-Fertigung von  
Kühlern jeder Bauart in Hochlei-  
stungs-Ausführung

—  
Kühler-Elemente

—  
Kraftstoffbehälter

Einsetzen neuer Lamellen-Netze

—  
Reparaturen und Reinigung

—  
„ARAVO-“  
Taschenlampen-Batterien

**HANS  
HACHMANN**

**PADERBORN**

Rathenastr. 26      Telefon 671

## **Rind- und Schweinemetzgerei**

bekannt für feine

## **Fleisch- und Wurstwaren**

Durch TORRO-Kühlung  
tadellos frische Ware

## **Heinrich Beissel**

**Paderborn**

Gegr. 1889

Grube 5



DAS  
**Textil-**  
**Versandhaus**

**DER DEUTSCHEN  
WOLLVERWERTUNG**

*bietet Einkaufsmöglichkeiten  
in Textilien aller Art in nur er-  
sten Qualitäten zu bekannt  
niedrigen Preisen, insbeson-  
dere in Strickgarnen- und  
in reicher Auswahl  
Kleider-, Anzug-  
u. Mantelstoffen.*



FORDERN SIE UNSERE MUSTER-  
KOLLEKTION AN.

**• TEXLA •**  
**ZWEIGSTELLE PADERBORN i./w.**

Die Buchhandlung die Sie stets zuverlässig berät u. bedient



JUNFERMANNsche  
BUCHHANDLUNG

PADERBORN  
Westernstraße 6 - 8

Ab 1. Oktober 1950 am alten Platz in neuen Geschäftsräumen

## Heinrich Disselnmeyer

Holzhandlung

**Paderborn**

liefert:

deutsche und nordische Ware

Sperrplatten

Türen - Furniere

Fahrrad-  
u. Nähmaschinen-Haus

## Droste

**PADERBORN**

Riemekestr. 9 - Westernstr. 45

Telefon 10142

Sachgemäße Ausführung  
sämtlicher Reparaturen

Vertretung erster Markenfabrikate

## Sport-Adams Paderborn

Westernstraße 17 Ruf 870

Bundesbahn-Uniform-Effekten

Fahnen, Fackeln, Feuerwerke

# JOSEF DREWES

TABAKWAREN-GROSSHANDEL

PADERBORN

Konrad-Martin-Str. 7

Fernruf 540

*Messer*

## Schweißgeräte

Autogene Metallbearbeitung  
Schweiß-Anlagen und -Geräte  
Flußmittel  
Autogen-Schneidmaschinen  
Oberflächenhärtung

Elektro-Schweißung  
Widerstand-Schweißmaschinen  
Lichtbogen-Schweißmaschinen  
Induktions-Erwärmungs-Anlagen  
Lichtbogen-Schweiß-Elektroden

Werksvertretung:

**ALEX BORCHERT**

JÖLLENBECK bei Bielefeld - Nordstraße 3 - Telefon: Jöllenbeck 323



Das bekannte Schuhhaus

## Ferdinand Wüseke an der Westernstraße

hat die neuesten Herbst- und Wintermodelle in großer Auswahl am Lager

Nur erste Markenfabrikate wie

**„Salamander“ „Rieker“ „Jubo“ „Elefant“**  
finden Sie in meinem neuen, modernen Ladenlokal an der Westernstraße

Salamander-Alleinverkauf bald 40 Jahre



## F. A. Hartmann

**PADERBORN**

Marienplatz 7

Telefon 332

Spedition

Möbeltransporte

Sammelladungsverkehre

Schwertransporte

Lagerung

Auto-, Nah- und

Fernverkehr

Für den Aufbau:

Fenster- und Türbeschläge, Stahlkellerfenster

Herde - Öfen - Kesselöfen

Waschmaschinen für Hand und Elektro

## H. Henning / Paderborn

AM BAHNHOF

RUF 10258

**Franz Levermann** Inhaber  
Franz Fisch

Amtliche Bahnspedition

Paderborn

Tel. 330

INGENIEUR JOSEF  
**Hennemeyer**  
P A D E R B O R N

Bahnhofstraße 13 — Fernruf 410

**Autoteile**

**Motorradteile**

Werkzeuge Industribedarf

**Kugellager**

Gummi-Keilriemen

Gummi-Schläuche

**Baustoff-Großhandlung**

Installations-Großhdl.

**Jos. WEGENER & Co.**

Fliesengeschäft

Bahnhofstr. 15/21

Fernruf 548/49

**P A D E R B O R N**

# Josef Kaup - Paderborn

*Neugummierungen  
Vulkanisierbetrieb und Reifenlager*

Büro: Westernmauer 56 - Betrieb: Elsener Straße 19  
Ruf 376

**BOSCH**  
**NORIS**  
**D K W**

**ELEKTRO-**  
**Ersatzteile**

**Reparaturen**

**W. Kiskemper**

Paderborn, Neuhäuser Str. 56 - Ruf 574

## Conrad Immig

Ziegelei - Betonstein -

Bau - Betriebe

Steinbruch

Baustoffe

**Paderborn**

Karosseriebau - Fachwerkstatt  
Entwurf - Konstruktion Holz - Stahl - Alu

**NIGGEMEYER**  
**P A D E R B O R N**  
GEGRÜNDET: 1829 RUF: 716

Einstimmig bekunden alle Gasverbraucher:

„Gas ist seiner Vorzüge wegen  
in jedem Haushalt unentbehrlich!“

---

Für die moderne Küche: den formschönen u. spar-  
samen GAS-Backherd

Für das erfrischende Bad: den GAS-Automaten

Für behagliche Wärme: den GAS-Heizofen

Gas ist zur Zeit  
der billigste Brennstoff

Berechnung nach dem Staffeltarif,  
Heizgas zu Sonderpreisen

---

Alle modernen Gasgeräte finden Sie in der Ausstellung der

**Gasgemeinschaft Paderborn**

im Verwaltungsgebäude des Gaswerkes, Am Bischofsteich 36

Kostenlose Beratung

Verkauf auf Raten

# SCHUHHAUS HEINRICH FREITAG

Paderborn Rosenstraße 17

*Bekannt durch gute Qualitäten!*

Maß- und Reparatur-Werkstatt

*M. Steinheim* Gegründet 1855

PADERBORN, Westernstraße 35 - neben der Post

SPEZIALGESCHÄFT

Porzellan, Keramik, Kristall, Glas, Haushaltswaren

## Aloys Stratmann

Gegr. 1898

PADERBORN, Fernruf 911

Bahnhofstr. 5, Ecke Borchener Str.

Das alte gute Fachgeschäft für **Herde** u. **Öfen**

Reparaturwerkstatt

**Almekies** gewaschen u. gebrochen in jeder gewünschten Körnung,  
**Betonbrechsand**, **Perlkies** liefert ab Werk und frei Baustelle

## Almekieswerk Joh. Syring

GUT ALMEHOF BEI PADERBORN - FERNSPRECHER 10023

Gute Anfahrt und schnellste Lademöglichkeit!

# METALLWERK SCHNEIDER PADERBORN

fertigt für deutsche und ausländische Eisenbahnen:

## **Perbunan-Achslagerdichtungen**

nach Reichsbahnrat Dr. Ing. Schneider

## **Eisenbahn-Transport-Geräte (Behälter-Bau)**

nach Reichsbahn-Vizepräsident a. D. Wolframm

## **Bauelemente für Straßenroller**

nach Reichsbahn-Abteilungspräsident a. D.

Professor Dr. Ing. Cuhlemeyer

# Ernst Langer

Röhren und sanit. Großhandlung

Lippstadt

Kappelerstraße 87

# *Rensmann*

Spezialgeschäft für Mal- und Zeichenbedarf  
Feine Papierwaren - Büroartikel

**PADERBORN - WESTERNSTRASSE 28**

## **Wilhelm Syring - Paderborn**

Frankfurter Weg 11 - Eisenbahnanschluß

**GETREIDESILO UND LAGERHAUS**

**Großhandel in Getreide, Ölsaaten, Futter- und Düngemittel**

*Die hervorragende Qualitätslimonade*

*mit Zitronen- und Apfelsinen-Geschmack!*

## **ALTENAUTALER BRUNNEN**

Joh. Lengeling

**Kirchborchen b. Paderborn**

Ruf Paderborn 989

**Uhren, Gold- und Silberwaren, Juwelen**

## **OTTO DAHL**

**PADERBORN, WESTERNSTRASSE 27**

Reparaturen an Uhren, Gold- und Silberwaren sowie Gravierungen aller Art werden in eigener Werkstatt ausgeführt.

## Geschw. Piittmann

Inh.: Ph. Stephan

*Fachgeschäft eleganter Damenhüte*

Paderborn

Schildern 17-19

*Schuhhaus*

## SCHABSKY

seit 40 Jahren bekannt für  
**gute preiswerte Schuhe**

**Paderborn**

Borchener Str. 2b



*Füllhalter*

IN GROSSER AUSWAHL

von DM 2,60 bis DM 44,-  
Kugelschreiber ab DM 1,50

**Albert Even**

Paderborn. Königsstraße 34

Das bekannte Füllhalterhaus

## Bolzau

### PADERBORN-NORD

Bahnhofswirtschaft

Kalte Speisen und  
gepflegte Getränke

## Oskar Sommer

Westdeutsche Kostüm-Werkstätten

Bühnenkostüme  
Historische Uniformen  
Livreen  
Bühnen-Stoffe

**DORTMUND**

Wiss-Str. 22 am Hansaplatz

## Westfälisches

### Volksblatt

Rosenstraße 13-15

liefert:

*Familiendrucksachen*

# **„Anneliese“**

**Portlandzement- und Wasserkalkwerke  
A.-G.**

**ENNIGERLOH I. W.**

**Werk „Atlas“ PADERBORN**

## **Gebr. Becker**

**Zentralheizungsbauanstalt  
und Sanitäre Anlagen**

Telefon Nr. 10031

**P A D E R B O R N**

Pipinstraße 33

# J. BACKHAUS

Bauunternehmung - Kommanditgesellschaft

PADERBORN

Recklinghausen - Ludwigshafen - Bonn

---

Entwurf und Ausführung  
in Eisenbahn-, Hoch- und Tiefbau,  
Wasserbau, Beton- und Eisenbetonbau  
Schotterwerk

**ROBERT *B*endig**  
**EINRICHTUNGSHAUS**  
**und MOBELFABRIK**

Ständiges Lager von 200 Musterzimmern

**Brilon      Paderborn      Meschede**

## **Lippspringer Baustoffwerk**

G. m. b. H.

**Bad Lippspringe**

**Industriegelände**

**Lokomotivschlackenaufbereitung**

**Rückgewinnungsbrennstoffe - Reinschlacke**

**gebrochen, gewaschen, gesiebt**

**für verschiedene Bauzwecke**



*Kleines*  
WERT-  
KLEIDUNG

*Kleine*

**PADERBORN**

**IHRE EINKAUFSSTÄTTE FÜR GUTE  
HERREN- u. KINDERKLEIDUNG!**

*Optiker Hilbich* 

Das Spezialgeschäft für Augengläser  
Optik Foto

**P A D E R B O R N**  
16 Westernstraße 16

## **A. Lücking - Paderborn**

Ziegelei - Zementwaren aller Art

Büro: Elsener Straße 20

Telefon 634

## *Hermann Jakobs*

Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau

**ELSEN** bei Paderborn  
Ostallee 481 Ruf: 10172

**AUTO - KÜHLERBAU**

## **Karl Fullert / Paderborn**

Schatenstraße 4

Fernsprecher 10163

Neuanfertigung und Reparatur von Autokühlern jeder Art,  
Kühl-Elementen und Kraftstofftanks

**Marienplatz**

**Jos. Gg.**  
**Rush**  
**PADERBORN**

**Schildern**

Wir bieten Ihnen eine große Auswahl in:

**Kleiderstoffen und Wäsche**  
**Herren-Mäntel und Anzüge**

Beachten Sie unsere Maß-Abteilung

**Fritz Pohlmann**  
Glasschleiferei / Glashandlung

Paderborn

Schulstr. 54

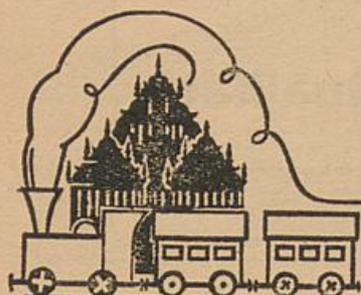
# Westf. Metall- & Elektro-Bedarf Paderborn

Eckstraße 1a

Telefon Nr. 364

Großhandlung in:  
**Inst.-Material, Motoren, Geräten & Beleuchtungskörpern**

Lieferant der  
**Bundesbahn, des Handwerks und der Industrie**



## Hauptbahnhofs-Gaststätte

**P A D E R B O R N**

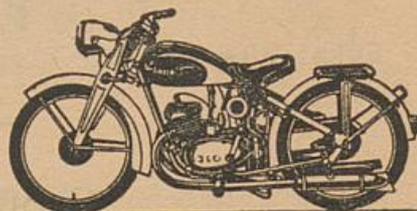
HCH. GROSSE-PERDEKAMP

Telefon 894

empfehl*t* ihre gepflegten Räume  
und die gute Küche  
bei Tag und Nacht



**ANKER-**  
Markenräder



**ANKER-**  
Motorräder

*Sie wissen doch:*

**Erstklassig in der Qualität!**

**Paderborner Maschinenbau A.G.**

**- P A M A G -**

Feinste Konfitüren und Marmeladen  
Fruchtsäfte - Süßmoste

In allen führenden Fachgeschäften erhältlich

**WILH. STUTE, PADERBORN**



*Gebr. Kolbäke*

Glasgroßhandel

Lack- und Farbgroßhandel

Malerbedarfsartikel

*Paderborn*

**Vetter & Engels, Paderborn**

An den Kapuzinern 2 - 4 Ruf Paderborn 851 u. 852

Sanitäre Installations - Großhandlung

Röhren - Bleche - Metalle - Blitzableitermaterialien  
Sämtliche Bedarfsgegenstände für Installateure,  
Klempner, Dachdecker, Zentralheizungsbau



*Paderborner*

**BIER**

**das Qualitätsbier  
vom  
Kenner stets bevorzugt**

**AKTIEN-UND VEREINS-BRAUEREI A.G.**

Portland-Zement-Werke

**„ILSE“**

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Paderborn

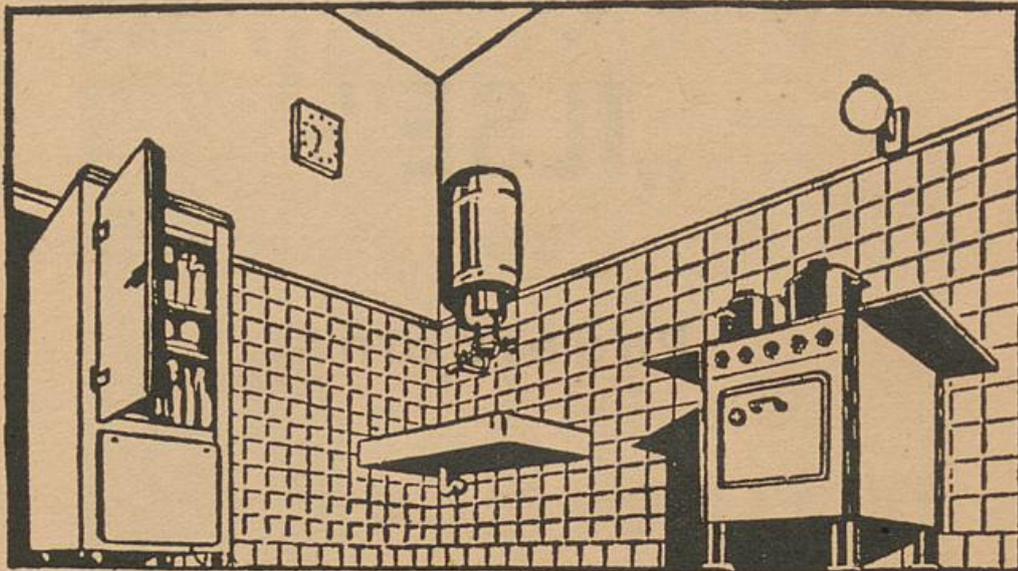
Hochhydr. Kalk HK 80

„Ilse“-Leichtbauplatten Din 1101

Terrazzo-Platten

Fensterbänke

*„Das Alte stürzt . . . .  
das ist der Zeiten Lauf  
und nichts hält die **Elektröküche** auf!“*



DER WUNSCH JEDER HAUSFRAU — DIE VOLLKOMMENE

## **Elektröküche**

**ELEKTROHERD** - erstaunlich kurze Ankochzeit  
**ELEKTROSPEICHER** - angenehm, sicher für jeden Zweck  
**ELEKTROKÜHLSCHRANK** - immer ideal - wieder erreichbar

## **Strom**

— der vollkommene Diener im Heim —  
**ist billig!**

Arbeitspreise 10 Pfg. und 5 Pfg. je Kilowattstunde

Auskunft - Beratung - Verkauf:

**Elektro-Gemeinschaft im Versorgungs-Gebiet der**

# **PESAG, Paderborn**

*In Qualität und Preis*

stets weit voraus

bei ständig größter Auswahl aller Schuharten

**Eilers** **SCHUHHAUS**  
Paderborn, Westernstr. 7

**ULLNER JUNIOR**  
PADERBORN-FERDINANDSTR. 42-46



Eisen u. Stahl  
Werkzeug  
Maschinen  
Schweiß-  
geräte

**ULLNER u. ULLNER G. m. b. H.**  
fertigen die bekannten  
„**UUU-Scheiben**“

Riemenscheiben für Flach- und Keilriemen-  
triebe a. unserer bewährten Leichtmetall-  
Sonder-Legierung von großer Härte und  
höchstem Verschleißwiderstand und lie-  
fern auch vollst. Keilriementriebe sowie  
endlose Keilriemen und allen einschläg.  
Industriebedarf

**SKF** Kugellager

**GRÜNEWALD**

Fachdrogerie u. Photohandlung

**Paderborn**

Westernstr. 12

Weberstr. 1

Ruf 769

Photoarbeiten werden im eigenen  
modernen Labor schnell und erst-  
klassig ausgeführt.

Das Fachgeschäft für modische Stoffe

**Bruns**

**Paderborn**

**Marienplatz**

# J. BREMER OHG

Eisenbeton-, Hoch- und Tiefbau

**PADERBORN**



**Spezialunternehmen für Stahlbetonbau**

Für die Deutsche Bundesbahn wurden u. a. ausgeführt: Bunker,  
Brücken, Lok.-Entschlackungsanlagen, Gleisunterführungen

1890



1950

J A H R E

## *Emil Walecki*

Inh. Heinrich Walecki

**PADERBORN, nur KÖNIGSTRASSE 56**

*Das Fachgeschäft bekannt für gute Qualitäten*  
**in Farben, Lacken, Tapeten und Linoleum**

Betriebsgesellschaft  
der **Fr. Möller**'schen  
Werke G. m. b. H.  
G e g r ü n d e t 1827

**Brackwede**  
Auf dem Kupferhammer

---

---

Werk II: Kernledertreibriemen für alle Antriebe  
bis 2000 mm Breite

Werk III: Manschetten und Dichtungen für Luft-  
druck (Bremsen und Hydraulik)

Werk VI: Endlose Gummikeilriemen

---

---

**D**as

ganze

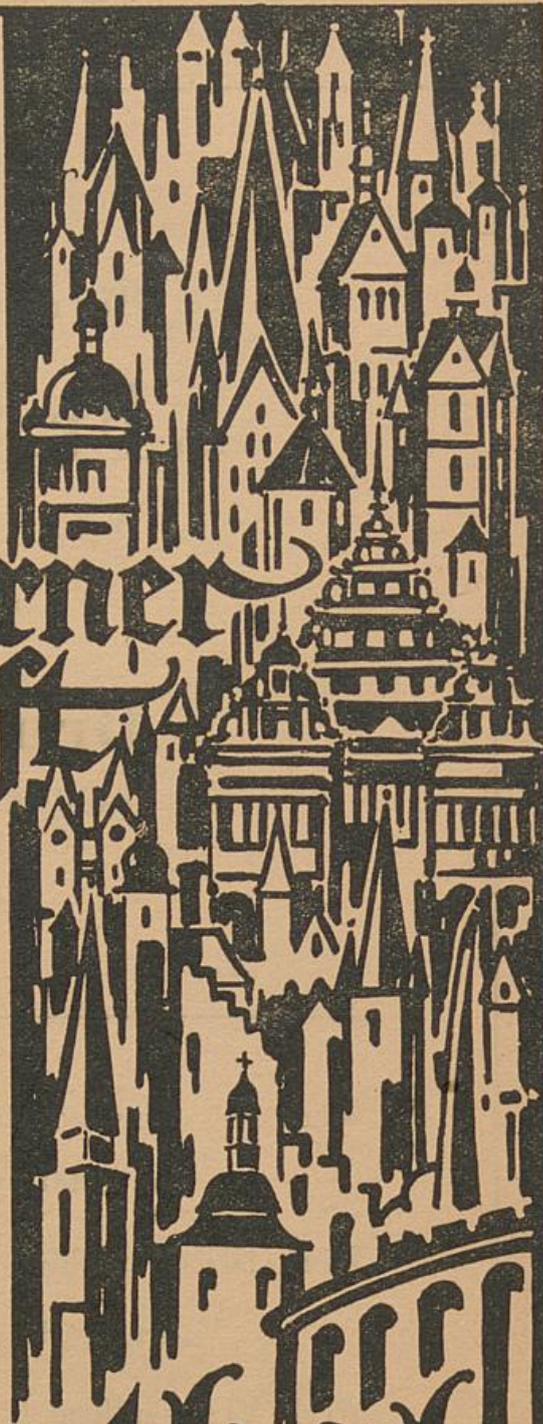
**Paderborner  
Hochstift**

kennt seit über 75 Jahren den  
Namen „Klingenthal“ als  
Qualitäts- u. Leistungsbegriff.  
Unsere langjährige Geschäfts-  
erfahrung nutzt der Kundschaft.  
Unsere fachmännisch geschul-  
ten Mitarbeiter u. Mitarbei-  
terinnen sind gewohnt, Sie  
bestens zu beraten und zu be-  
dienen.

**KAUFHAUS**

**Klingenthal**

**SALZKOTTEN/PADERBORN/FÜRSTENBERG i. W.**



# Kapitalsicherstellung

**für das Alter  
die Hinterbliebenen  
die Aussteuer der Tochter  
die Ausbildung der Kinder**

Beitragszahlung durch kostenverbilligenden Lohn- und Gehaltsabzug  
Die Anstalt gewährt laufend Hypotheken für den sozialen Wohnungsbau der Eisenbahner / In Sterbefällen sofortige Bevorschussung der Versicherungsleistung durch die zuständige Oberbezirksleitung in jedem ED-Bezirk / Auskunft erteilen die Vertrauensmänner auf den Dienststellen

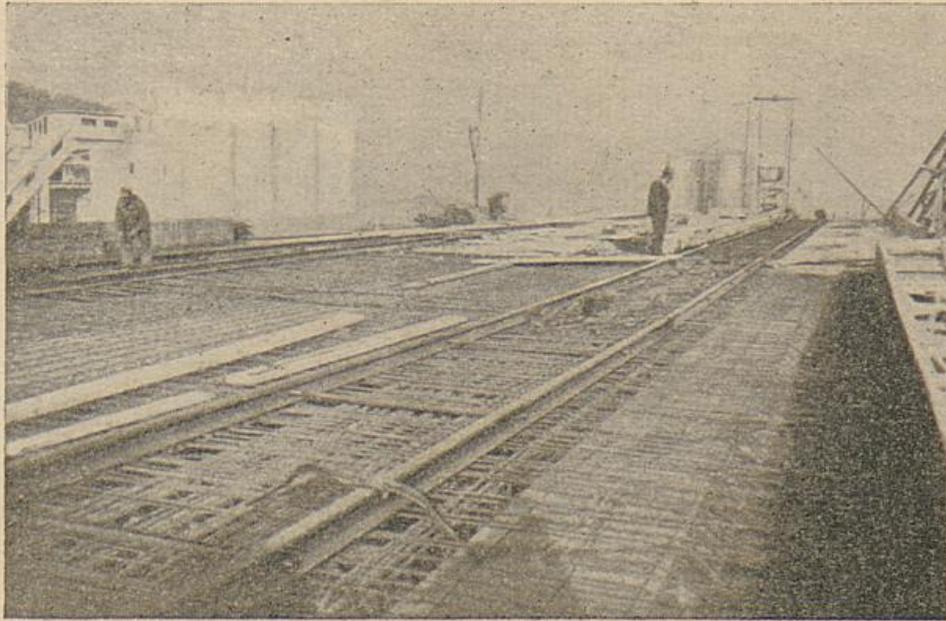


Seit 1872

**DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG**

*Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt*

**Vertragsanstalt der Deutschen Bundesbahn**



*Gleiseinbau auf einer Brückenarmierung vor Einbau der Schienenstühle.*

Ausführung:

**B. Köthenbürger**

G. m. b. H.

**Paderborn**

Aachen

Hamburg

Hoch-, Tief- und Stahlbetonbau



BRÜ

03SR3410

LAGEN