



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Fahrgäste und Eisenbahner erzählen

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

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 Dampfproß 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 Telegrafenamts 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

Schwelm, den 6. 1. 1950

Reg.-Baurat a. D., Major a. D.

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 Werkstatt 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 Schulentlassung 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

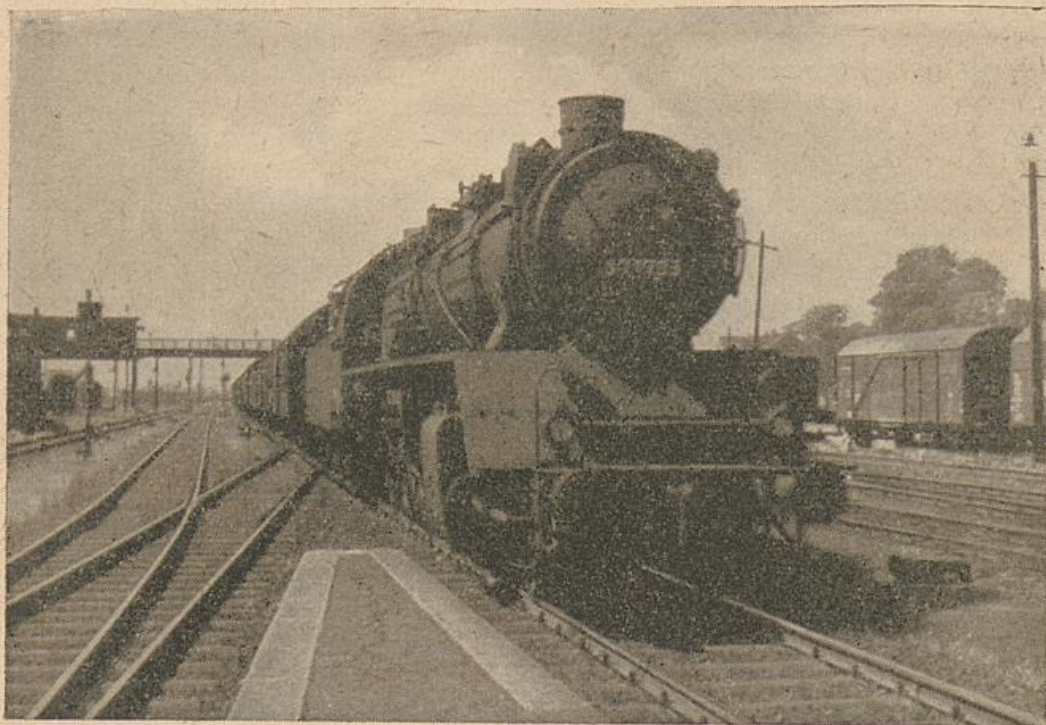
Von Hubert Schilling, Geschäftsführer des Verkehrsvereins
und der Werbegemeinschaft Paderborn

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-

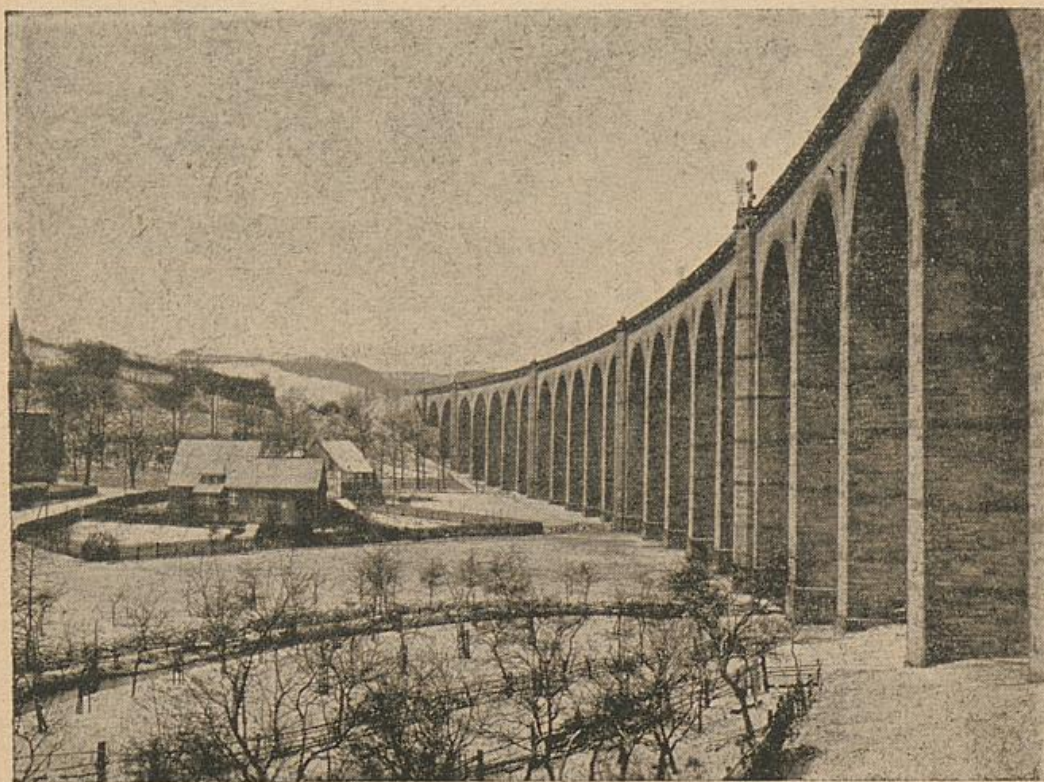


Ein Güterzug aus Richtung Soest fährt in den Paderborner Hbf. ein

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