



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn Hbf.

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

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.

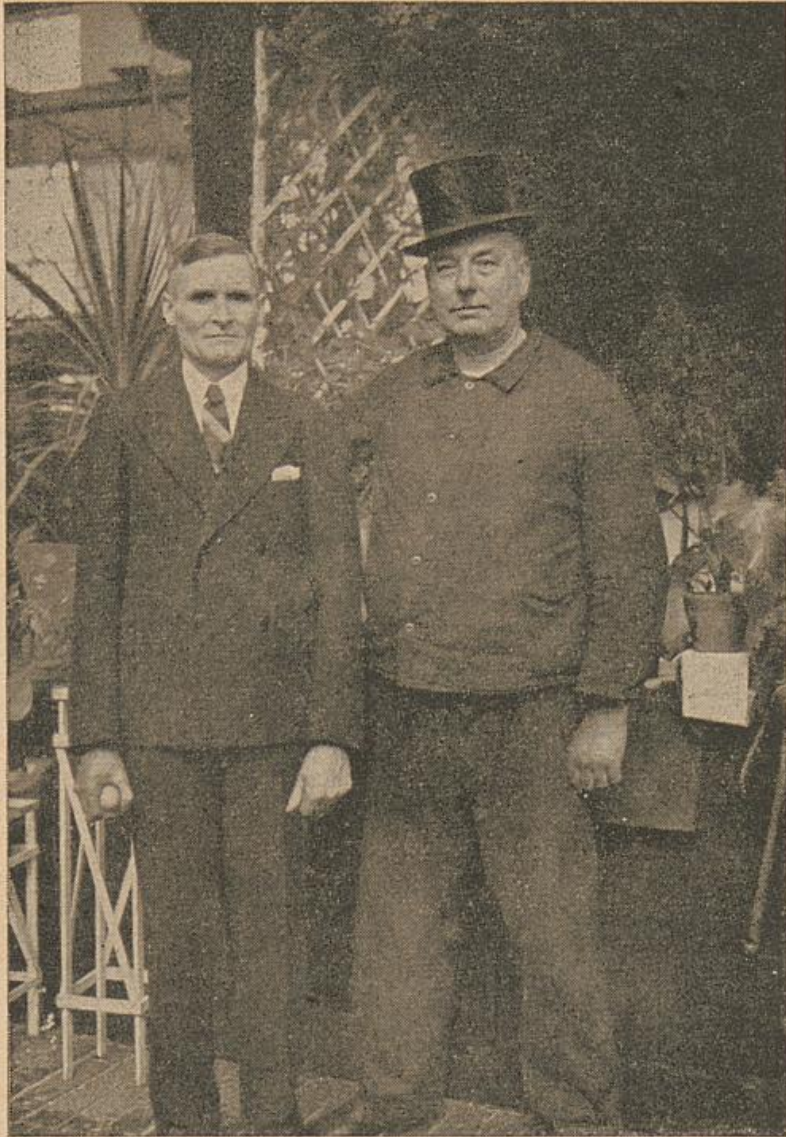
Die Lokomotiven werden im Fließ-Arbeitsverfahren repariert, d. h. die Arbeiten werden sinnvoll unterteilt und hintereinander und nebeneinander abfließend nach ganz genau festgelegten Terminen und Arbeitsdiagrammen von Spezialgruppen von Handwerkern ausgeführt. Durch dieses Verfahren ist der Arbeitsprozeß 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-