



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Paderborn Nord

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

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

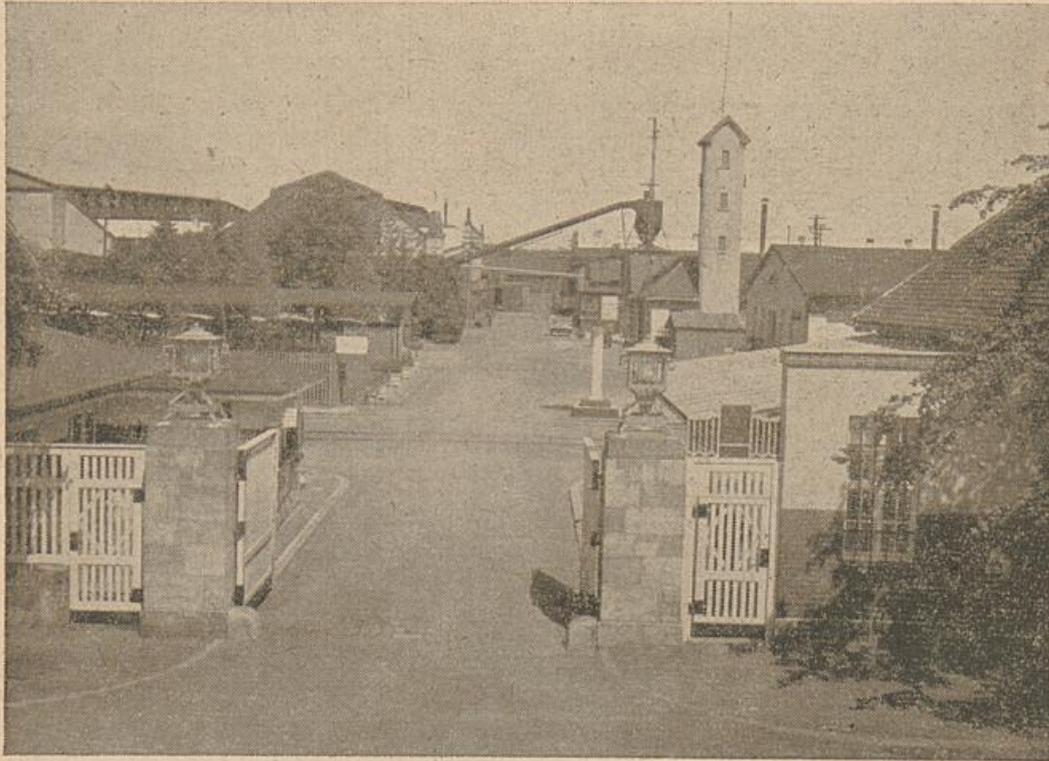
Ein Beitrag zur Hundertjahrfeier der Eisenbahnstrecke
Hamm—Soest—Paderborn

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 m², wovon 52 000 m² 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 Schiebebühnenfelder, deren Schiebebühnen 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 m². Sämtliche Federöfen und ein Teil der Schmiedeofen 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 Lehrsweißerei mit der Azetylenerzeugungs-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 m² Dachverglasung vernichtet worden. Wertvolle Gebäude, wie Holztrockenanlage, ein neuzeitlich hergerichtete 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 Schädgüterwagen 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 Schädgüterwagen 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 instanzzusetzen, 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.