



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Eisenbahn-Erinnerungen - von einem alten Stammkunden

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.