



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Großvater, Vater und Sohn Eisenbahner

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

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 lodernnden 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.