



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

### **Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn**

**Eisenbahndirektion <Essen>**

**Paderborn, 1950**

Ich wollte zur Eisenbahn

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

zum Ausdruck gebracht. Hier sei zum Schluß ein derartiger Brief wiedergegeben:

Dipl.-Ing. Kurt Stamm  
Reg.-Baurat a. D., Major a. D.

Schwelm, den 6. 1. 1950

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 Kohlengruß 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