



Wieder rollt ein Zug in den Hauptbahnhof Hannover. Der Reisende, der sicher, bequem und warm gefahren ist, macht sich kein Bild davon, welche Arbeit dort vorn auf der Lok während dieser Fahrt zu leisten war. Übermenschlich sind immer wieder die Anstrengungen einer solchen Nachtfahrt, wo Nebel oder Schneestürme die Signale umhüllen, die oft erst auf den letzten Metern zu erkennen sind. Aber jetzt ist es 0.14 Uhr — das bedeutet Dienstscluß für dieses Lokpersonal.

Die Eisenbahn befördert viele Millionen Reisende und ebenso viele Güter. Da muß größte Pünktlichkeit und Ordnung herrschen. Für lichtscheues Gesindel ist im Bahnhof kein Platz. Die Bahnpolizei paßt schon genau auf. 0.14 Uhr. Am Fahrkartenschalter erscheint ein Mann, der schon durch sein Verhalten auffällt. Er will eine Fahrkarte zurückgeben. Aber der Schalterbeamte erkennt sofort, daß da eine Fälschung vorliegt. Wenige Sekunden später legt ein Bahnpolizist die Hand auf die Schulter des Betrügers: „Sie sind verhaftet!“ Man hat einen langgeachteten Dieb erwischt.



Und so könnte man noch manches andere Erlebnis schildern, das einem aufmerksamen Beobachter in dieser Minute zuteil wird. Züge beginnen und enden in dieser Minute im Hauptbahnhof, und Fernsprecher, Hebel, Blocktasten, Morseapparate werden pünktlich bedient. — Eine bedeutungsvolle Minute, diese vierzehnte Minute nach Mitternacht, aber im Grunde doch nicht wichtiger als alle anderen Minuten im Ablauf eines Tages, denn für den Großbetrieb der Eisenbahn sind alle gleich bedeutsam, und der Eisenbahner achtet jede.



34



### Spion auf Schienen

20 Jahre Meßwagen der Bundesbahn — Überwachung der Betriebssicherheit

Nichts deutet äußerlich darauf hin, daß er vor einem Jahr seinen 20. Geburtstag feierte, der für den Bereich der Direktion Hannover in Hannover-Hainholz stationierte Meßwagen. Keine Girlande hatte man ihm um den Bauch gewunden; dazu war auch keine Zeit, er ist ständig auf der Fahrt und spioniert nach Unregelmäßigkeiten im Gleisoberbau. Ihm bleibt auch der geringste Schienenstoß, der von den Reisenden unangenehm empfunden werden könnte, nicht verborgen.

Der Wunsch nach einem Gleismeßwagen war bei der damaligen Deutschen Reichsbahn nicht neu. Opa Dorpmüller war der Vater des Gedankens, ein solches Gerät zu entwickeln. Zunächst entstand ein Kleinwagen, der von zwei Arbeitern über die Schienen gezogen wurde. Dabei wurden auf einem ablaufenden Papierstreifen die Gleisüberhöhungen und Spurverbreiterungen aufgezeichnet. Der ältere Bruder des nun zum großen Meßwagen entwickelten Fahrzeugs ist bis zum heutigen Tage für einfachere Messungen unentbehrlich geblieben. Im Packwagen eines Personenzuges wird er zum Zielbahnhof transportiert und dann über den messenden Gleisabschnitt gezogen.

Inzwischen hatten findige Eisenbahner einen Gleismeßwagen mit etwa 10 t Achsdruck konstruiert, der als Sonderzug mit größerer Geschwindigkeit gefahren werden kann und neben der Überhöhung und Spurweite der Gleise auch die Einsenkungen der Schwellen und die Bodenlage genau aufzeichnet. Dieser Wagen ist mit einem Oberwerkmeister und zwei Schlossern besetzt.

Die Männer der Schiene fühlten sich verständlicherweise durch diesen Spion auf Schienen überwacht und verwünschten dieses neuartige Fahrzeug mit den geheimnisvollen Geräten. Die Eisenbahner, die mit der Gleisunterhaltung zu tun hatten, schätzten aber bald den Wert des Wagens, der kleinste Gleismängel auf einem Papierstreifen festhielt, die sonst selbst das geübte Auge des Spezialisten übersah.

36

### Hoffmeyer „Frit“ Heißläufer

Eisenbahner — auch Erfinder



Unter den Eisenbahnern befinden sich viele Talente. Sie verstehen nicht nur etwas von ihrem Beruf, sondern sie haben auch ihre „Passionen“. So gibt es also unter ihnen Kunstmalern, Schriftstellern, nicht unbedeutenden Musikern, aber auch Erfindern. Man spricht nicht allzuviel von ihnen. Aber gerade die Erfinder unter den Männern der Schiene versuchen durch Verbesserungen an Gleis und Fahrzeug der Eisenbahn unnötige Ausgaben zu ersparen und helfen damit wesentlich zur Gesundung unseres größten Verkehrsunternehmens. Da ist z. B. Inspektor Hoffmeyer vom Bahnbetriebswagenwerk Hannover Hbf. Er hatte eine Idee und setzte diese fix in die Tat um. . . .

Die Güterwagen der Bundesbahn haben so manches Kriegsjahr auf dem „Buckel“, und die schwere Zeit hat ihr Antlitz und ihren Zustand nicht gerade verschönt. Der Geldsäckel der Bundesbahn aber ist ziemlich leer, so daß es zum großzügigen Neubau von Güterwagen im Augenblick noch nicht reicht.

Eine große Plage für den Eisenbahnbetrieb sind die heißgelaufenen Güterwagenachsen. Man nennt sie fachmännisch „Heißläufer“. Solche Heißläufer müssen, da sie den Betrieb gefährden, schnellstens aus den Zügen ausgesetzt werden. Das verzögert den Wagenlauf und bringt neben Lieferfristüberschreitungen auch verderbliche Güter. Die Bundesbahn kann sich so etwas nicht leisten.

Um diese Verluste zu senken, hat z. B. die Eisenbahndirektion Hannover damit begonnen, selbst eine große Anzahl von Schäden auf den Aussetzbahnhöfen schnellstens auszubessern. Dadurch bleiben ihr langwierige und umständliche Gutumladungen erspart. Mit einem LKW wurden bisher die Ersatzteile, einschließlich Wagenachsen, an die Aussetzstellen des Wagens gefahren, und dort die Ausbesserung durchgeführt.

Dem ideenreichen Inspektor Hoffmeyer war der Transport auf dem LKW mit Auf- und Abladung der Wagenachsen zu umständlich und zeitraubend. Er baute einen zweirädrigen Achsschlepper als Anhänger für den LKW und konnte so die Plattform für Ersatzteile und Geräte benutzen. Der Achsschlepper wird dem LKW angehängt und kann die Achse bis an den Güterwagen heranfahren. Der Verbesserungsvorschlag wurde vom Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr als „volkswirtschaftlich wichtige Erfindung“ anerkannt. Der nach seinem Geburtsort auf „Wunstorfer Gerät“ getaufte „Heißläufervertilger“ hilft der Bundesbahn nun viele Wagentage gewinnen und bringt volkswirtschaftliche Vorteile von großem Wert. Und das ist nicht unwichtig für den gesamten Wiederaufbau.

35

Die Meßfahrten werden in den Monaten März bis November nach einem festgelegten Umlaufplan durchgeführt. Die Gleise der Hauptbahnen werden alle zwei, die der Nebenbahnen alle vier Jahre befahren. Registriert werden die Schwellensenkungen (Stößenkungen), die gegenseitige Höhenlage der Schienen (von großer Bedeutung für die Betriebssicherheit und ein ruhiges Fahren), die Spurweite, die Gleisrichtung usw.

Die gesamte Meßanlage befindet sich in der hinteren Wagenhälfte, von der aus der Kontrollbeamte die Strecke durch ein großes Fenster gut übersehen kann. Im vorderen Teil befinden sich der Aufenthaltsraum, eine kleine Küche und die Schlafräume der Begleitmannschaft. Eine interessante Angelegenheit, dieser Spion auf Schienen, der unermüdlich am Gleiskörper der Bundesbahn nach Wunden sucht.

### Sicherheit der Reisenden

vom Präsidenten überwacht

Tag und Nacht läuft der Betrieb der Bundesbahn; Tag und Nacht sind unzählige Männer der Schiene tätig, um die Sicherheit der Zugläufe und damit der Reisenden, die sich der Bundesbahn anvertrauen, zu überwachen.

Einige Minuten auf dem Hauptbahnhof, droben auf den Bahnsteigen, wo sich das Reiseleben Tag und Nacht massiert, können uns das immer wieder bestätigen. Ständig sind Kontrolleure unterwegs, die wiederum die Betriebsbeamten in den Stellwerken, an den Bahnsteigen, an den Schranken, im Zuge und auf der Lokomotive auf eine richtige Handhabung ihres Dienstes hin laufend überprüfen.

Gestern war es der Präsident der Eisenbahndirektion Hannover selbst, der sich bei einer nächtlichen Inspektionsfahrt von Hannover nach Göttingen von der richtigen Betriebsführung seiner diensttuenden Beamten überzeugen wollte. Wir trafen ihn im Gespräch mit dem Dienstvorsteher des Hauptbahnhofs Hannover, der Metropole der Eisenbahndirektion Hannover, die den größten Teil Niedersachsens umspannt und im Norden bis Bremerhaven, im Süden bis Eichenberg, im Osten bis zur Zonengrenze und im Westen weit nach Nordrhein—Westfalen hineinreicht. Präsident Wegener steht damit der größten der Direktionen mit einem Personalstand von 50 000 Bediensteten (24 % davon Flüchtlinge) und einer Streckenlänge von 3 150 km vor.

Und aus den Fragen des Präsidenten an den Dienstvorsteher erfuhren wir weiter, daß der größte Bahnhof unseres Bezirks, unser Hauptbahnhof, heute mit über 680 Zugfahrten (im Frieden 538) belastet ist; dabei liegen die Spitzen des Verkehrs werktags in der Zeit von 6—9 Uhr und 15—20 Uhr (Berufsverkehr).

37



Präsident Wegener spricht im Packwagen mit den Ladebediensteten

38

Die heutige Bahnhofsanlage reicht für einen solchen Großbetrieb seit langer Zeit schon nicht mehr aus. Diese Gelegenheit erschien dem Dienstvorsteher günstig, um sie erneut seinem Präsidenten vorzutragen.

„Pläne für eine Erweiterung der Bahnhofsanlagen liegen fertig vor“, meinte Präsident Wegener, „nur die Geldmittel fehlen auch hier. Auch können vorerst die Bahnsteige nur notdürftig überdacht werden. Eine endgültige Lösung wird einmal die Bahnhofshalle sein“.

„Vielleicht könnte das Land Niedersachsen helfen?“ äußerte sich der Dienstvorsteher. Der Präsident schmunzelte: „Das wäre wirklich schön!“ und fragte weiter nach den Schwierigkeiten des Betriebes im Hauptbahnhof.

Hier sind es nicht zuletzt die vielen Umstellungen der Kurswagen von einem zum andern Zug, die den Betrieb erheblich belasten. Aber die Wünsche der Reisenden werden immer und vor den betrieblichen Belangen respektiert.

Wenig später sprach der Präsident den diensthabenden Lademeister an, der für die sorgfältige und richtige Verladung des Gepäcks und Expresgutes verantwortlich ist. „Haben Sie immer noch so viel Gepäck?“ — „Reicht das Personal aus?“ — „Kommt es vor, daß Gepäck zurückbleibt?“ — „Wie helfen Sie sich dann?“

„Das Gepäck wird mit der nächsten Möglichkeit schnellstens zum Bestimmungsbahnhof befördert!“

In die vielen Fragen des Präsidenten an seine Beamten mischten sich die Geräusche dieser bunten Bahnhofswelt. Und man spürte das Tempo, das in den Büroräumen und Stellwerken des Bahnhofs und ein wenig abseits in dem Gewirr der Schienenstränge, zwischen Weichen und Signalen, abläuft. Tag und Nacht, Werktag und Sonntag pulsiert hier das Leben.

Ein umfangreicher Prozeß, der sich dauernd nach einem Minutenplan abwickelt. —

Im D-Zug 76 reisten wir mit Präsident Wegener noch ein Stück südwärts und erlebten die gesamte Zug- und Lokbegleitmannschaft bei ihrer Arbeit, die ihrem Direktionschef auf viele Fragen Antwort stand. Auch die Reisenden sprach der Präsident an. Man lobte die Höflichkeit der Beamten. So erbrachte die nächtliche Inspektionsreise des Präsidenten, die er gemeinsam mit seinen Abteilungsleitern vom Betriebs- und Maschinendienst unternahm, letzten Endes den Beweis, daß alle Eisenbahner seines Bezirkes im Dienste aller Reisenden nach dem Leitsatz arbeiten:

Sicherheit und Bequemlichkeit der Reisenden — Pünktlichkeit im Zugverkehr.



39



**Bitte,  
die Fahrkarte**

„Guten Morgen! Bitte, Ihre Fahrkarte!“ Der Zugschaffner richtet täglich diese freundliche Aufforderung ungezählte Male an die Reisenden und reißt damit manchen aus schönen Träumen, in die ihn der wiegende Rhythmus der Schienenmusik versinken ließ. Eine Fahrkarte ist zwar ein recht unscheinbares Ding, aber sie öffnet dem, der sie besitzt, manchmal eine bunte verlockende Welt. Aber nicht nur das. Die Fahrkarten selbst haben ihre Geschichte.

Die ersten Fahrkarten, die bei den Eröffnungsfeierlichkeiten der Eisenbahnstrecke Nürnberg—Fürth Anno 1835 ausgegeben wurden, wechselten täglich ihre Farbe. Es ist nicht überliefert, ob es eine Vorsichtsmaßnahme gegen eventuellen Mißbrauch war oder ob unsere Altvorderen so farbenfreudige Leute waren, die gern täglich eine verschiedenfarbige Fahrkarte kaufen wollten. Immerhin war das damals ja auch noch wirklich ein Ereignis, wenn sich jemand eine Fahrkarte kaufte und mit dem schnaubenden Dampfstoß losfuhr. Übrigens war auf jeder Fahrkarte die Abfahrtszeit des Zuges, für den die Karte galt, vermerkt. Ferner war die Wagennummer auf ihr verzeichnet. Die Reisenden wurden jeweils zusammen zu ihren Wagen geführt, je nachdem, welche Wagenklasse sie fuhren. Schon damals haben findige Köpfe Zeitkarten und Platzkarten vorgeschlagen, aber es dauerte einige Jahrzehnte, bis diese Pläne verwirklicht wurden.

Die Fahrkarten, die das äußere Zeichen für den Beförderungsvertrag zwischen dem Reisenden und der Eisenbahn darstellen, wurden bis zum Jahre 1905 auf Vorrat gedruckt. Diesen „Edmonsonschen Fahrkarten“ folgte in neuerer Zeit der Schalterdrucker, mit dem man in wenigen Sekunden jede gewünschte Fahrkarte drucken kann.

40

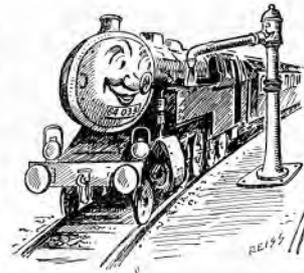
### Der lange „Hagere“

Es war doch so manches, was ich erfuhr, als ich neulich dem munteren Geplätscher eines Wasserkrans lauschte.

Für ihn gibt es eigentlich kaum eine Ruhepause; Tag und Nacht ist er im Dienst am Kunden und spendet den durstigen Lokomotiven den so notwendigen Lebenssaft — das Wasser. Seit dem Tage, wo er hier seinen Standort angewiesen bekam, hat er sich äußerlich wenig verändert; seine stattliche Größe von etwa 5 m und seine Schlankheit erfreuen die Lokomotiven. Und das weiß er.

Manchmal kommt er sogar, wenn er den reiselustigen Lokomotiven das Wasser eintrichtert, über ein Augenblinzeln und das übliche dienstliche Gespräch: „Wieviel Wasser brauchst du denn?“ hinaus. Heute war es die „64 033“, mit der er beim Wasserfüllen einen kurzen Schnack hatte. Lange darf ja so eine Unterhaltung nicht dauern, Lokomotiven haben es immer eilig. Sehr erfreut war die „64 033“ über diese gute Bedienung, er stößte ihr das Wasser so geschickt ein, daß nur wenig danebenlief. Seine größeren Brüder, die bis zu 10 m<sup>3</sup> in der Minute lieferten und die großen Schwestern bedienten, hatte sie bereits kennengelernt. Ihre Anerkennung für seine so gute Bedienung kannte keine Grenzen, und sie hielt damit auch nicht zurück. Das freute den langen Hagere.

So plätscherte eine muntere Unterhaltung. Das etwas massive Fräulein plauderte von ihrer Familie. Sie war Flüchtling und stammte aus Leipzig. Ihre Verwandtschaft war recht groß und mit Stolz sah sie auf ihre Stammmutter „64“, die sie gewissermaßen auf dem Kinn trägt. Sie erzählte auch dem Wasserkran, daß die anderen 3 (oder auch 4) Ziffern, die von der Stammmutter (01—99/Baureihe der Lokomotive) durch einen Zwischenraum getrennt sind, die Ordnungsnummer innerhalb der Stammmutter bedeuten. Sie gehöre zu der Familie der Personenzug-Tenderlokomotiven. Aber das wußte unser Freund Wasserkran bereits alles. Zu seinen Lieblingen gehörten die „01“ und „03“, die Schnellzuglokomotiven. Sie hatten es beim Wassernehmen immer so eilig, und gern wäre er mit ihnen einmal ins Gespräch gekommen. Da waren aber auch noch die vielen andern, die „23“ und „24“ Personenzuglokomotiven, die



41

„41“ bis „45“, „50“, „52“ Güterzuglokomotiven, die „61“ Schnellzug-Tender-Lokomotive, die „80“, „81“, „84“, „85“, „86“, „87“, „89“ Güterzug-Tender-Lokomotiven und die vielen anderen, die er auch in sein Herz geschlossen hatte. Aber das mußte er sich jetzt gestehen, sie alle hatten nicht das Format dieser „64“. Ein Geblinze hin und ein Geblinze her, dann mußte sie ihm versprechen, künftighin auf dem Hauptbahnhof das Wasser nur bei ihm zu nehmen. Das tat sie auch. Aber der junge Herr „Kran“ hatte mit seinen vier Lebensjahren schon viele Erfahrungen.

Und als ich so lauschend hinter einem Pfeiler stand, mußte ich nun sehen, daß er ihr weit mehr über den normalen Bedarf an Wasser gegeben hatte und konnte hören, daß er ihr dabei viele frohe Worte mit auf die Reise gab.

Jetzt ist er wieder Tag und Nacht im Dienst am Kunden und wartet auf die Stunde, wo sie dann durstig bei ihm einkehrt. Dabei seufzte er, der langere „Hagere“.

### Automatisches Zwiegespräch



„alten Bahnsteigkartendrecker“. Der Automat Surren klingt heller als das mechanische Gebrumm und Gerassel des stirnverletzten Automaten. Sobald sein kartengefüllter Magen leer wird, das heißt genau genommen,

Der alte Bahnsteigkartendruckautomat, seines Zeichens Selbstdrucker, trägt seit der Währungsreform ein papierne Pflaster auf der polierten Stirn, denn das „R“ von „Reichspfennig“ mußte nun einmal entfernt werden ohne große Schmerzen und Kosten. Dieses ihm widerfahrene Leid zu lindern, gab man dem selbstlosen Selbstdrucker eine leichtfüßige Gefährtin neuester Bauart mit leuchtender Stirn an die Seite und verband beide, zum Zeichen engen Zusammenlebens, mit festen Kabeln, die in eine Steckdose münden. Rötlich ist die Farbe des weiblichen Automaten, der Automatin, im Gegensatz zu dem beruhigenden Grün des

42

### Sauerkraut reist auch nach Fahrplan

Nur wenige Kunden der Bundesbahn, die eine Wagenladung aufgeben, machen sich eine richtige Vorstellung von dem Tempo, das bei der Eisenbahn herrscht. Für sie bedeutet es eine Selbstverständlichkeit, daß das Gut, das spät abends in Hamburg aufgeliefert wurde, am nächsten Morgen schon in der Wohnung des Empfängers in Hannover steht. Fast mit minütlicher Pünktlichkeit kann der Abfertigungsbeamte die Ankunft des Gutes voraussagen, denn auch die Güterzüge verkehren nach einem festen Fahrplan.

In den Gleisen neben der Güterabfertigung stehen viele Güterwagen zur Aufnahme des Gutes bereit.

Nur wenige Stunden nach der Verladung befindet sich das Gut schon auf der Reise zum nächsten großen Verschiebebahnhof, auf dem die Güterwagen aus den Eingangszügen ausrangiert und nach neuen Richtungen zusammengestellt werden. Nach einem festen Fahrplan läuft ein solcher Zug über die Strecke und den vorgesehenen Rangierbahnhof an. Tag und Nacht ist hier Betrieb. Gut, das am Tage aufgeliefert wurde, wird hier nachts wagenmäßig behandelt und kann schon am nächsten Tage den Zielbahnhof erreichen.

Stunde um Stunde, Tag und Nacht pulst hier das Leben. 3000 und mehr Güterwagen müssen hier tagtäglich behandelt werden. Einrangieren, ausrangieren und zusammenstellen. Es sind viele Tausend Tonnen Waren und Güter aller Art, die jährlich über einen Verschiebebahnhof rollen, um, sortiert, kurze Zeit später diesen wieder zu verlassen. Am „Katzenbuckel“ ist ohne Pause Hochbetrieb. Auf seinem Rücken werden tagein, tagaus die Wagenladungen sortiert.

Der Ablaufberg — so nennt ihn der Fachmann — bildet gewissermaßen den Mittelpunkt. Jenseits dieser Ablaufberge, denn ein Verschiebebahnhof hat meistens mehrere, rollen die Wagen aus der entkuppelten Gruppe, die bis zum Berg von einer Rangierlok geschoben werden, durch ihre eigene Schwerkraft in die Richtungsgleise. Von hier werden sie dann wieder als Züge nach bestimmten Richtungen vereint und in die Ausfahrgruppe vorgezogen. All das vollzieht sich nach einem bestimmten Plan und mit minütlicher Pünktlichkeit, so verläßt z. B. auch eine Tonne Sauerkraut, die wohlbehütet in einem gedeckten Wagen lagert, mit einem Güterzug wieder den Verschiebebahnhof, um nach einem genauen Fahrplan auf dem Bestimmungsbahnhof einzutreffen.

44

die Bahnsteigkartenrolle in seinem Innern surrend und schnurrend abgelaufen ist, liest die Automatin automatisch das Wort „Gesperret“ von seinen Lippen.

Und in der letzten Nacht habe ich Sie einmal auf unserem Hauptbahnhof belauscht, Frau „Automatin“ und Herrn „Automat“. Es ist wirklich erstaunlich, was diese fünf hier stationierten Bahnsteigkartenselbstgeber für einen Absatz erzielen! In den Sommermonaten geht man um das Dreifache noch lieber auf die Bahnsteige, das beweisen nicht zuletzt die Unterlagen in der Fahrkartenausgabe Hannover Hbf.

Ihr „Gesundheitszustand“ wird alle 14 Tage von einem Mechaniker überprüft. Die Schuld an einem Versagen trägt in vielen Fällen das Publikum selbst; aber lassen wir Frau „Automatin“ einmal selbst berichten:

„Die Menschen sind vielfach doch recht ungeschickt (um nicht zu sagen dumm). Vor einiger Zeit versuchte eine Dame, mir einen 10-Pfennig-Schein in die Mundspalte zu zwingen. Jungen spielen vielfach an uns herum und versuchen es mit ungültigen Groschen. Aber diese nehmen wir grundsätzlich nicht an. Ein Magnet in unserem „Magen“ dient als Münzprüfer. Er zieht die Groschen an, wenn sie echt sind. Falsche Groschen wandern immer zurück an den „falschen Puffziger“, der ihn hineinsteckte.“

Nebenan brummte dazu Herr „Automat“, er verdaute gerade einen Groschen und spendete seine Bahnsteigkarte: „Hier können Sie was erleben. Ich amüsiere mich immer, wenn sich die Menschen auf die benachbarte Waage stellen und sich dann wundern, daß — obwohl doch gewünscht — keine Bahnsteigkarte herauskommt. Und wenn es sich erst richtig herumspricht, daß das Papier knapp wird, glaube ich, werden vielleicht viele ängstliche Menschen kommen und Bahnsteigkartenhäuser. Das wird unsere große Zeit! Die Konjunktur aller Bahnsteig-Automaten!“

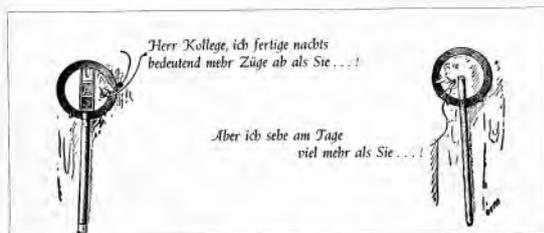
„Absurd, mein lieber Automat“, meinte ich.

„Doch, so sind die Menschen. Aber auch auf diesen Fall sind wir eingestellt, nicht „Liebling“,“ brummte er sein Nebenan an. Wieder war ein Groschen gefallen.

„Ja, 1500 Bahnsteigkarten verberge ich von einer Rolle, die 28 cm Durchmesser hat. Ist die abgelaufen, dann zeige ich mein Schild „Gesperret“. Aber, wir Automaten sind Tag und Nacht im Dienst am Kunden. Und wenn ich schon einmal notgedrungen pausiere, dann hilft immer meine Gefährtin aus.“

Eine wirkliche fleißige „Familie“, diese Automaten auf den Bahnhöfen.

43



### Wie ein Taktstock

Die Signale der Eisenbahn haben ihre eigene „Sprache“, aber nur die Eingeweihten verstehen sie. Ein Betrieb ohne Signale, die bei Tag und Nacht, Nebel und Sonnenschein den Zügen den Weg weisen, ist nicht denkbar. Deshalb muß auch jeder Eisenbahner, der in den Zügen, auf den Stellwerken, im Rangierdienst oder in einem anderen Zweig des Betriebsdienstes eingesetzt ist, über die genaue Kenntnis der Signale eine Prüfung ablegen.

Auch Sie haben schon geschimpft, wenn der Zug auf freier Strecke hielt. Dann hatte er keine Einfahrt in den nächsten Blockabschnitt oder in den Bahnhof. Das Hauptsignal befand sich in Haltstellung. Kurz darauf zeigte es nach rechts aufwärts und damit Fahrt.

Vor einem solchen Hauptsignal befindet sich in festgesetztem Abstand immer ein Vorsignal mit runder gelber Scheibe. Steht diese Scheibe senkrecht, so ist am Hauptsignal „Halt“ zu erwarten. Bei „Fahrt frei“ am Hauptsignal liegt die Scheibe waagrecht.

Die Angehörigen dieser Signalfamilie sind zahlreich. Zu ihnen gehören die Signalverbindungen, Zwischensignale, Fahrverbot- und Fahrerlaubnis-signale, Schutzhaltsignale, Knallsignale, Horn- und Pfeifsignale, Langsamfahrtsignale und viele andere mehr.

Vergessen sei aber auch nicht der Befehlsstab, mit dem der Aufsichtsbeamte den Abfahrtsauftrag an Zug- und Lokomotivführer erteilt. Und zwar gibt es außer dem Befehlsstab für den Tag auch noch einen besonderen Nachtbefehlsstab, der beim Signalgeben aufleuchtet. Sie schicken die Züge auf weite Fahrt und gleichen dabei dem erhabenen Taktstock eines Dirigenten, der das Zeichen zum Beginn eines „Ferienintermezzos“ gibt . . . . .

45



### Oh, diese Höflichkeit!

Die ernste Mahnung des Präsidenten der Eisenbahndirektion Hannover an die Bediensteten trägt in den Zügen, an den Schaltern und Sperren und auf den Bahnsteigen Früchte. Wir erleben heute schon wieder, daß der Zugschaffner Hilfsbedürftigen in den Wagen hilft. Sein „Guten Tag!“

ist viel freundlicher. Er bittet wieder um die Fahrkarten und bietet stehenden Reisenden im Nebenabteil freie Plätze an.

Aber der chinesische Kollege ist doch noch höflicher, das beweist eine Unterhaltung auf Bahnsteig I in Tientsin.

„Großer Beherrscher der ‚Eisernen Pferde‘, die auf erzenen Bändern durch die Lande jagen und heiße Dämpfe von sich geben, verzeihe mir lächerlich bedeutungslosem Reisenden, der noch unwürdiger ist als der im Staub sich windende zahnlöse Wurm, und der sein zweckloses Dasein nur einem Scherz der Natur verdankt, vergib mir, deinem untertänigsten Sklaven, der es nicht verdienen würde, den Saum deiner köstlichen Gewänder zu küssen, wenn ich, toll vor Anmaßungen und Selbstüberheblichkeiten, es wage, mein Antlitz vor dir zu erheben und in tiefer Ehrfurcht fehmlich bitte, eine Frage an dich richten zu dürfen, der du siebenmal weise bist.“

Der Eisenbahner legte die Hand aufs Herz und verneigte sich ebenfalls dreimal tief:

„Edler Reisender, dessen Großzügigkeit ich den Reis verdanke, das Geschenk deiner leuchtenden Gnade, dank dir ich und die Meinen ihr wertloses Leben zu leben in der Lage sind; edler Reisender, der du wie das Licht des strahlenden Sonnengottes über mich gekommen bist, ich werfe mich vor dir zu Boden, hebe beschwörend meine häßlichen Hände und bitte dich, die Frage an mich richten zu wollen, damit ich weiß, daß mein Urgroßvater, mein Großvater und mein Vater und ich nicht ganz umsonst gelebt haben, wenn ich dir diese Frage beantworten kann.“

„Du machst mich glücklich, Beherrscher der eisernen Pferde“, ergriff der Reisende wieder das Wort. „Die Frage, die ich unwürdiger Scheim mit der Dreistigkeit des Sperlings an dich zu richten mich erfreue, ist die: Wann fährt der Zug nach Peking von hier ab?“

„Herrlicher Reisender“, rief der Beamte, „du schenkst Sonne meinem Herzen, du gibst meinem jämmerlichen Dasein neuen Inhalt, denn ich kann dir die Frage, die wie ein Tropfen der Gnade von deinen Lippen

46

aufgestellt und zählte eines Tages von 6 Uhr früh bis 8 Uhr abends sämtliche Leute, die zu Fuß, zu Pferd oder zu Wagen an ihm vorbeikamen.“

So wurden bereits im ersten Betriebsjahr 1835 auf der Strecke Nürnberg—Fürth täglich etwa 1230 (insgesamt jährlich 449 000) Fahrkarten verkauft. Es benutzten damals  $\frac{2}{3}$  aller Reisenden zwischen Nürnberg und Fürth die Eisenbahn.

Auf Grund dieser Verkehrszählungen setzte die Eisenbahn dann die Fahrpreise fest, es waren 12 Kreuzer für die erste, neun für die zweite und 6 für die dritte Wagenklasse. Schon recht früh hatten die Eisenbahnfachleute erkannt, daß die Haupteinnahmen die in der dritten Klasse reisenden Fahrgäste bringen würden; aus diesem Grunde sollte der Fahrpreis „den unteren Volksklassen ganz zuzagen“. Und die Männer von damals haben Recht behalten. Auch heute noch bietet die Bundesbahn trotz großer Verpflichtungen gerade im Personenverkehr Tarife, die aus gemeinwirtschaftlichem Gedanken erhebliche Ermäßigungen, die zum Teil unter dem Selbstkostenpreis liegen, gewähren. Gegenwärtig werden von der DB 75 % aller Reisenden zu ermäßigten Fahrpreisen und nur etwa 25 % zum Normalfahrpreis befördert.

Und es ist ein leichtes Rechenexempel, festzustellen, wieviel von den 80 bis 100 000 Reisenden, die täglich auf ihrer Bahnfahrt beispielsweise den Hauptbahnhof Hannover berühren, zu einem ermäßigten Fahrpreis fahren.



### „Haltet 18 Kalbsbraten bereit!“

Kundendienst vor hundert Jahren

Zum Kundendienst der Bundesbahn gehört auch die Sorge um das leibliche Wohl der Reisenden. Sie kann freilich nicht zusätzlich zur Fahrkarte Reiseproviant ausgeben, sondern hat mit dieser Aufgabe die DSG (früher „Mitropa“) und die Bahnhofsgaststätten betraut, die Tag und Nacht bemüht sind, den Reisenden die Fahrt auch in dieser Hinsicht angenehm zu machen.

Über hundert Jahre sind vergangen, seit die ersten deutschen Bahnhofsgaststätten eröffnet wurden. Der Hauptbahnhof Hannover war bald als besonders gute „EB-Station“ bekannt. Sämtliche Schnellzüge hatten in Hannover Lokomotivwechsel, so daß die Reisenden genug Zeit hatten,

48

kam, wohl beantworten: — Der Zug nach Peking ist vor kaum einer Minute abgefahren!“ —

Dieser Wortschwall liegt uns nicht ganz. Doch läßt sich daraus eine Lehre ziehen, die auch vom Reisenden beachtet werden könnte?

Wir dürfen daher künftig damit rechnen: Der Reisende, der höflich fragt, wird noch höflicher Antwort erhalten.

### Verkehrszählungen nicht neu



Vor einiger Zeit wurde im Bezirk der ED Hannover bei den schnell-fahrenden Zügen eine Verkehrsstromzählung durchgeführt, mit der der Abgang der Reisenden auf den einzelnen Knotenbahnhöfen überwacht werden sollte. Aus ihren Ergebnissen zieht die Bundesbahn laufend ihre Schlüsse im Interesse des Kundendienstes — zweckmäßige Änderung in der Zugbildung, Verstärkung der Wagen- oder Zugzahl, u. a. m.

Und mit dem „Bitte, die Fahrkarten!“ zählt das Zugbegleitpersonal ganz unbemerkt die Reisenden im Zuge. Die Bundesbahn möchte also im Interesse der Reisenden selbst hierdurch feststellen, was sich noch im Reisezugdienst verbessern läßt.

Es gibt da sicherlich viele Möglichkeiten, den Reiseverkehr zahlenmäßig zu überwachen; die einfachste wäre vielleicht die Feststellung, wieviel Fahrkarten beispielsweise nach einer bestimmten Richtung bei der betr. Fahrkartenausgabe verkauft worden sind.

Das Verfahren der Verkehrszählungen ist übrigens nicht neu und vielleicht so alt wie die Postkutsche. Schon damals nahm man das Ergebnis solcher Verkehrszählungen sehr wichtig, so erläutert es auch die Eisenbahngeschichte:

„Man mußte wissen, mit welchem Verkehr man zu rechnen hatte, um über die Wirtschaftlichkeit der geplanten Eisenbahn ein Bild zu erhalten und um Anhaltspunkte für die zu erhebenden Fahrpreise zu gewinnen. So wurde ein Drechslermeister an der Fürther Landstraße

47



sich für die weitere Fahrt zu stärken. Auf der Reise nach Hannover prüften die Zugschaffner nicht nur die Fahrkarten. Man unterhielt sich über das Wetter und schließlich auch über das gute Mittagessen in Hannover.

So kam es, daß die Reisenden bei solchen Gesprächen, in denen man besonders den schmackhaften Kalbsbraten lobte, der auf dieser „EB-Station“ serviert wurde, Appetit bekamen und ihre Bestellung schon unterwegs aufgaben. In Minden teilte dann der Zugführer die Gesamtzahl der für Hannover bestellten Kalbsbraten dem Bahnhofsvorsteher mit. Dieser sorgte für die Weitergabe der Bestellung in Form eines Telegramms nach Hannover: „Haltet 18 Kalbsbraten für Schnellzug Köln—Berlin bereit.“

Da hatte dann der Bahnhofswirt in Hannover immer alle Hände voll zu tun. In einem Menagekörbchen wurden mehrere Gänge verpackt und den Reisenden in den Zug gereicht. Wenn die Gäste die umfangreiche Mahlzeit nicht in der Aufenthaltszeit bewältigen konnten, hatten sie bis Oebisfelde Zeit genug dazu, denn eine Kellnergarde fuhr zur Bedienung mit. Es war sicherlich nicht so einfach: denn die Reisenden mußten das Essen auf ihren Knien jonglieren, weil es damals in den Schnellzugwagen noch keine Tische gab.

Für uns ist das heute viel bequemer. Man geht eben in den Speisewagen und bestellt, was einem gefällt. Ob uns aber die Reisenden aus dem Jahre 1910 darum beneiden, wenn sie damit auch unsere so turbulente Zeit eintauschen würden?

### Hasenbahn

„Hasenbahn“ — so nennt der Volksmund noch heute die Strecke zwischen Hannover und Celle über Langenhagen, über die täglich viele Züge dahinbrausen. Dieser wichtige Teilabschnitt im Nord-Süd-Verkehr hat für den Betrieb eine besondere Bedeutung. Der Bau der Bahn, der vor 13 Jahren, am 15. Mai, beendet wurde, brachte für den Eisenbahnbetrieb wesentliche Vorteile. Dadurch, daß die Züge auf dem Bahnhof Lehrte nicht mehr „Kopf“ zu machen brauchten, wurden für die Schnellzüge 15—20 Minuten Fahrzeit eingespart. Außerdem wurde damit das Gebiet bis Celle wirtschaftlich und verkehrlich erschlossen. Und schließ-

49



lich wurde brachliegendes Kapital in Werte umgewandelt, denn die Planungen dieser Streckenverkürzungen waren nicht neu. Etwa um das Jahr 1910 wurde mit dem Bau der neuen Eisenbahnlinie von Hannover nach Celle begonnen.

Es gab zahlreiche Gründe, die den Bau dieser wichtigen Bahn verzögerten. Ob sie alle stichhaltig waren, mag dahingestellt bleiben. Tatsache ist, daß 30 Jahre vergehen mußten, bis diese Strecke eingeweiht werden konnte. Kein Wunder,

daß sich hier vorher Hasen und Füchse munter tummelten und der Bahn damit einen Namen gaben, der selbst heute noch geläufig ist.

Vom Eröffnungstage an rollten täglich 26 D-, Eil- und Personenzüge neben den Zügen des örtlichen Verkehrs über diese Strecke. Heute sind es insgesamt 42 Zugfahrten in beiden Richtungen. So hat der Bau dieser Bahnlinie nicht nur unzählige lokale Wünsche befriedigt, sondern vor allem den Fernverkehr zwischen Süddeutschland und Hamburg wesentlich beschleunigt. Das wollen wir am Geburtstag der „Hasenbahn“ am 15. Mai bedenken.

Um das Jahr 10 des 20. Jahrhunderts herum ist es gewesen, als der große Papierkrieg zwischen einer verkehrsbegeisterten Groß Burgwedeler Einwohnerschaft und einer bedachtsam erwägenden Eisenbahnbehörde das erste zaghafte Ergebnis gebar; eines Tages sah die hochehrfurchtvolle Einwohnerschaft einige Männer mit rot-weiß gestrichenen Stäben im Gelände auftauchen und eben dieselben Stäbe in das Gelände bohren. Eingeweihte glaubten angesichts dieses Augenblicks mit Bestimmtheit sagen zu können, daß nunmehr die Vermessung für den Bau der neuen Eisenbahnlinie nach Celle begonnen habe.

Man muß so weit zurückgreifen, um das Ereignis der Bahn-Einweihung vom 15. Mai 1938 vollauf und in seiner ganzen, vorgeschichtlich so tief verwurzelten Bedeutung auskosten zu können. Ja, lange Zeit ist es her, seit die Männer mit den rotweißen Stäben vermessend durch Heide und Moor schritten. Es gibt vielerlei Gründe, die gegen die seit Jahren geplante Bahnlinie gewirkt haben. Es ist auch durchaus nicht allein der Verbrauch an Kanzeipapier gewesen, den jene bekannten, zum guten Ende (und Anschluß) fehlenden 3 km Bahnstrecke verursachten. Tatsache ist aber nun einmal, daß das System des „Stotterns“ zwischen Langenhagen und Celle fast 30 Jahre lang an einem immerhin einprägsamen

50

den Kiefernknäueln endgültig verschwand, noch einmal Mümmelmanns Blume flaumweiß auf. Er hatte seine Pflicht als Symbol mit dem Einweihungstage erfüllt. Aufatmend blickten seiner schwindenden Gestalt alle diejenigen nach, durch deren Schriftverkehr er jahrelang geisterte. Ein Aktendeckel klappte knallend zu, und von den Bahnsteigen tönte es dreistimmig hinter dem Schlußlicht des Jungfernzuges her: „Wem Gott will rechte Gunst erweisen . . .“

### Aus der Vorgeschichte

#### der Harzburger Eisenbahn



Die Strecke Braunschweig—Harzburg hat eigentlich dem bösen Konkurrenzneide der alten Braunschweiger gegen die Stadt Hannover ihre Entstehung zu verdanken.

Der Erbauer der Bahnlinie Harzburg—Braunschweig, der spätere Generaldirektor der braunschweigischen Staatsbahnen, August Philipp Christian Theodor v. Amsberg, der 1837 die Inangriffnahme des phantastisch-kühnen Baues einer Bahnlinie von Braunschweig zum Harz durchsetzen konnte, hat sich, wie kaum bekannt sein dürfte, schon mehr als ein Jahrzehnt vor diesem Bahnbau, also zu einer Zeit, da in Deutschland noch kaum ein Mensch überhaupt etwas von Bahnen und ihren technischen Voraussetzungen wußte, mit allem Eifer für die Schaffung eines Eisenbahnnetzes in Deutschland eingesetzt.

Schon 1824, also zwölf Jahre vor Inbetriebnahme der ersten deutschen Bahn Nürnberg—Fürth, propagierte der damalige Kammerassessor von Amsberg den Plan einer Schienen-Verbindung Braunschweig—Hannover—Hamburg—Bremen—Lübeck—Lüneburg.

Auf diesem Schienenwege sollten die Wagen durch Pferdervorspanne gezogen werden, da die Lokomotive ja noch nicht erfunden war. Stephenson baute den ersten brauchbaren Dampfwagen. Der Assessor von Amsberg hat also eine Eisenbahnpolitik zu treiben versucht, bevor es Lokomotiven gab, er hat die Möglichkeiten des Schienenweges vielleicht

52

Beispiel demonstriert wurde; dann und wann — in Abständen von mehreren Jahren — kam nämlich doch wieder eine „Silbe“ heraus. Aber erst am 15. Mai 1938 konnte die Reichsbahn ihre „Sprache“ wiederfinden. Damals sind viele hinausgefahren, um die Anlieger dieser Bahnstrecke nach ihrer Meinung über das geplante Projekt zu befragen. Die Erkundungsfahrt führte sie nach Isernhagen, nach Groß Burgwedel und nach Adamsgraben. Nehmen wir das Tragische des Erlebtes vorweg. So wollen wir zunächst mitfühlend jener Einwohner weiblichen Geschlechts gedenken, an denen zwar die Zeit vorüberbrauste, aber nicht zur passenden Zeit ein Eisenbahnzug. Es ist die Rede von allen ehemaligen Jungfrauen Isernhagens und Burgwedels, die einst im Mai ihres Lebens davon träumten, als Ehrenjungfrauen blumenstreuend und händewinkend dem heranrauschenden ersten Zug den lächelnden Willkommensgruß entbieten zu können. An ihrer (der Jungfrauen) Stelle standen dann am 15. Mai 1938 die Enkelkinder, angeführt vom Herrn Lehrer. Und es sei auch manches blanken, so flüchtig dahinrollenden Talers gedacht, den der Burgwedeler Bauer für die Herbeischaffung seiner Waggons auf den Tisch legen durfte; denn nach Fertigstellung der Teilstrecke mußte er 12 RM für die Überführung der Ladung von Langenhagen (mit Sonderlokomotive) nach Burgwedel bezahlen.

Ja, es hing manche mehr oder minder salzige Bitternis an den rostigen Schienen von damals. Auch an jene Katze erinnert man sich, die vor Jahren als erster lebender Passagier mit dem Raketenwagen des Fritz Opel zerfetzt in die Luft flog. Mancher Bart war über dem Planen und Eingabemachen lang und grau geworden. Man hatte sich schon zu lange trösten müssen, als daß die Begeisterung für die damalige Einweihung noch turbulente Formen hätte annehmen können.

Der Anschluß an den Verkehr mit der großen Welt hatte doch seine tiefere Bedeutung. Und überhaupt war jeder Grashalm auf dem Schienenstrang den Anwohnern Stück für Stück ein Dorn im Auge. Sie waren auch der Ansicht, daß ein Bahnkörper keine Hasenheide ist, und daß man die Füchse sich an anderen Orten „Gute Nacht“ sagen lassen soll, nur nicht zwischen Langenhagen und Celle. Die Popularität, deren sich ihre verhinderte Bahnstrecke weit und breit erfreute, war nicht ohne Beigeschmack. Und sie hatten am 14. Mai 1938 sicherlich in Gemeinschaft mit dem Präsidium der Reichsbahndirektion Hannover manchen Tropfen benötigt, um nicht nur den Bei-, sondern auch den Nachgeschmack hinwegzuspülen. Aber dann sind sie hingegangen und haben freudig durch's Schalterfenster gerufen: „Eins dritter Hannover! Tjawoll!“

In diesem Sinne sollte, so hoffte und wünschte man am Eröffnungstage, der wieder — und endlich auferstandene Schienenstrang seine verkehrspolitische Pflicht erfüllen. Daß die Hoffnungen von damals voll erfüllt wurden, können wir heute bestätigen. Vor dem Fauchen des ersten Dampfprozesses zog sich das friedliche Tierleben in die Reviere des großen Moores und des Fuhrberger Forstes zurück. Hell leuchtete, ehe er unter

51

zunächst nur erahnt und doch schon den festen Glauben gehabt, daß die Anlage solcher Eisenwege für die Entwicklung des Handelsverkehrs einen gewaltigen Fortschritt bedeuten müsse, und daß sie selbst unter Beibehaltung der alten Pferdekraft sicherlich die Beförderung von Gütermassen erheblich verbilligen würde.

Wie vorauszusehen war, hat Herr v. Amsberg einen harten Kampf führen müssen, um seine Pläne gegen die Schwerfälligkeit seiner Zeitgenossen durchzusetzen. Mit tausend Mitteln haben ihn seine Landsleute seiner „verrückten Idee“ wegen verspottet, und wenn nicht in jenen Jahren in anderen Gegenden Deutschlands auch einige Bahnprojekte aktuell geworden wären, und wenn nicht um die Mitte der dreißiger Jahre ein schöner Plan aufgetaucht wäre, der eine Bahnverbindung Hannover—Lehrte—Hildesheim—Ringelheim—Schladen—Magdeburg—Leipzig—Dresden in Erwägung zog, und der von den Braunschweigern schon allein deshalb mit wildem Neide gesehen wurde, weil er Braunschweig keines Bahnanschlusses für würdig hielt, hätten sich die Braunschweiger auch nicht so bald zu eigenen Bahnbauversuchen bewegen lassen.

Um den Konkurrenzplan zu durchkreuzen und um die Hannoveraner nicht zu dem Ruhme kommen zu lassen, früher als Braunschweig eine Eisenbahn gehabt zu haben, entschlossen sich die lieben Braunschweiger schließlich, dem Herrn von Amsberg Gehör zu schenken und sich wenigstens dessen Bahnpläne einmal genauer anzusehen.

Herr von Amsberg schlug den Bau der Strecke Braunschweig—Harzburg vor, weil diese Linie auf jeden Fall die von Hannover projektierte Bahn Hildesheim—Magdeburg bei Schladen kreuzen mußte und damit Anschluß an jene Ost-West-Verbindung bekommen hätte. Das Ministerium und der Herzog Wilhelm stimmten diesem Vorschlage Amsbergs zu, damit war endlich nach jahrelangem Mühen die erste Schlacht für den Eisenbahnfanatiker gewonnen.

Im Dezember 1836 beschäftigte sich das Staatsministerium dann erstmalig mit der Frage, wie diese Harzburger Bahn finanziert werden könnte. Die Baukosten bezifferte man auf 400 000 Taler, als Betriebskapital glaubte man weitere 97 000 Taler nötig zu haben. Beschaffen sollte das Geld die Herzogliche Leihhauskasse zu einem Zinssatz von vier Prozent.

Das größte Hindernis, das sich dem Bauvorhaben entgegenstellte, war noch der Landtag, der am 15. März 1837 über die Bahnvorlage beriet und zahllose Einwendungen zu machen wußte. Die Herren Abgeordneten sprachen von „nutzlosen“ Experimenten, von der Unmöglichkeit, je die in dem Bahnbau investierten Kapitalien wieder flüssig zu machen. Sie sprachen auch von der Konkurrenz, die der guten alten Post entstehen würde, von dem unerhörten Risiko, das der Staat eingehen würde, von der Unwahrscheinlichkeit, daß der Bürgersmann Fahrgeld für die Bahn ausgeben würde, wenn er doch billiger zu Fuß gehen könnte, und von ähnlichen Dingen. Trotz dieser Einwände aber wurde die Regierungs-

53

vorlage schließlich doch noch angenommen. Es mögen sich die Landtagsleute schließlich wohl doch nicht getraut haben, der neuen Zeit entgegenzutreten und den technischen Fortschritt unmöglich zu machen.

So wurde denn also der Beschluß zum Bahnbau gefaßt, und am 23. August 1837 begannen die Arbeiten an diesem technischen Wunderwerke, das ein neues Zeitalter heraufführen sollte.

### „Peine bricht sich—Bahn“

Wie ein geflügeltes Wort entstand



Man schrieb den 1. Dezember 1843. Der Bau der Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig war bis Peine fertiggestellt und sollte an diesem Tage in Betrieb genommen werden. Ganz Peine war in freudiger Erwartung. Schon im letzten Drittel des Monats Oktober genannten Jahres war es auf dem Schienenwege, der neuen Verbindung mit der Landeshauptstadt Hannover, recht lebhaft geworden. Die „Dampfwagen“ kamen von Hannover und fuhren dahin zurück, und kopfschüttelnd, zum Teil auch zweifelnd, schaute man auf das neue Verkehrsmittel, die erste Eisenbahn des Hannoverlandes. Bis Lehrte war der regelmäßige Eisenbahnbetrieb schon am 2. Oktober 1843 von Hannover aus aufgenommen. Nun sollte er bis nach Peine ausgedehnt werden. Der Weiterbau der Bahn bis nach Braunschweig war zwar geplant, aber noch nicht in Angriff genommen. Postwagen und Omnibusse stellten von Peine ab die Verbindung mit Braunschweig her.

Das für Peine errichtete Bahnhofsgebäude befand sich auf einem Grundstück der nahegelegenen Domäne Telgte. Dort hatte auch der Schienenweg sein vorläufiges Ende. Der Bahnhof auf der Telgter Flur war auch nur eine provisorische Einrichtung.

54

Der Eisenbahnzug, der den Auftakt zu der offiziellen Eröffnung des Bahnbetriebes geben sollte, traf um die Mittagszeit in Peine ein. Er wurde von der festlich gestimmten Menge mit großem Jubel begrüßt. Die Bewohner der benachbarten Dörfer waren ebenfalls in großen Scharen herbeigeeilt, um die „Dampfwagen“ zu sehen und zu bewundern. Was heute selbstverständlich ist, hielt man damals für schier unglaublich: im Zeitraum von einer Stunde konnte man schon in Hannover sein. Bisher war es eine Tagesreise.

Die Empfangsfeierlichkeiten auf dem Bahnhofe beschloß der Peiner Singverein mit dem Vortrage des nachstehenden „Weihesanges“, den der Vereins-Liedermeister, Konrektor Molck, für diesen festlichen Tag gedichtet hatte:

„Singt die Kraft,  
Die der Erde Bahnen schafft,  
Daß auf ihres Fittichs Schwingen  
Flamm' und Luft mit Räumen ringen;  
Singt des Menschegeistes Kraft!

Die mit Fleiß  
In das hemmend harte Gleis  
Legt die glatten Eisenschienen,  
Zwingt die Ferne, ihr zu dienen  
Rasch durch ihres Rufs Geheiß.

Ozean  
Soll dem mächt'gen Rufe nahn!  
Lande, Ström' uns nicht mehr trennen;  
Völker, lernt euch Brüder nennen;  
Das hat Geistes Kraft getan!

In dem Sieg,  
In dem hohen, hehren Sieg,  
Welchen sich der Geist errungen,  
Nimmt die Eintracht Huldigungen,  
Stirbt der Völker Feind, der Krieg.

Schweb heran,  
Segnend, dieser Stadt zu nahn,  
Wagen, laß die Schwünge sausen,  
Zischend deinen Dampf entbrausen  
In der Straße weitem Plan!

55



Das Büchlein schildert Abenteuer aus dem Leben des jungen Waisenkindes Gerd Börke, der seinen Altersgenossen mit großen Kenntnissen aus der Eisenbahnerwelt imponieren kann.



Auf großen Personenbahnhöfen wird die Zugaufsicht noch heute von einer örtlichen Aufsicht (früher: „Aufsichtsbeamter“) wahrgenommen, der an der roten Mütze zu erkennen ist. Die rote Mütze wird auch „Webermütze“ genannt und ist auf Max Maria von Weber zurückzuführen. Sie dient dazu, allen Beteiligten klar anzuzeigen, wer die Befugnis zum Erteilen des Abfahrauftrages innehat, somit Irrtümern in der Kommunikation vorzubeugen.

Das Berufsziel „Aufsichtsbeamter“ und das damit verbundene Statussymbol der roten Mütze nahm Schemmel zum Motiv für ein weiteres Werbungsheft für Berufe bei der Bahn.