

## *Erndtebrück — das Dorf der Eisenbahner*

Im Jahre 1889 war für Erndtebrück mit dem Bau der Eisenbahnstrecke Marburg—Kreuztal und deren Anschluß an die Rhein-Main-Weser-Linie und die Ruhr-Sieg-Strecke die Verbindung zum weiten deutschen Eisenbahnstreckennetz geschaffen. Damit begann für Erndtebrück ein neuer Zeitabschnitt. Der Ort wurde Eisenbahnknotenpunkt mit all seinen wirtschaftlichen und sozialen Folgen. Das Bahnhofsgebäude wurde errichtet, und ein Bahnbetriebswerk entstand. Ein Sekretär verwaltete den Bahnhof. Das Bahnbetriebswerk war ein zweiständiger sog. Langschuppen, schräg gegenüber dem Bahnhofsgebäude. Er diente mit seinen 3 Gleisen der Aufnahme von 6 Lokomotiven der Gattung T 3. Eine Schlosserwerkstatt und der Wasserturm schlossen sich in Richtung auf die heutige Hachenbergstraße hin an. Unterhalb der heutigen Berliner Straße lagen der Ausschlackkanal und die Drehscheibe, die die Zuführung der Loks zu den Verkehrsgleisen ermöglichte. Das Büro des Dienststellenleiters befand sich in dem kleinen Gebäude neben der Schranke, das später der Bahnmeisterei diente und in unseren Tagen dem Erdboden gleich gemacht ist. Die vom 1. 3. 1884 bis August 1887 zum Lokbahnhof Kreuztal gehörende Lokstation Hilchenbach kam zu Erndtebrück, wie auch die Lokstation Raumland bis 1910 von Erndtebrück betreut wurde. Mit der Eröffnung des Streckenabschnittes Raumland-Berleburg entstand in Berleburg eine Lokstation, die aber zum Bahnbetriebswerk Frankenberg gehörte.

Die Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecken brachte zahlreichen Erndtebrückern Arbeit und Brot. Handwerker und Betriebsarbeiter fanden Beschäftigung. So zählte die Betriebswerkstatt 1904 15 Personale, also 30 Mann Planpersonal, 10 Schuppenleute (Putzer, Entschlacker, Kohlenlader), 10 bis 15 Schlosser, einschließlich Schmiede, Schreiner, Anstreicher, 2 Wagenmeister, 3 Schreiber, 10 bis 15 Mann Reserve für den Fahrdienst (examinierte Feuerleute, Reservelokführer). Zur Station Raumland zählten zu derselben Zeit: 1 Lokführer, 3 Reservelokführer, die auf der „Sparbüchse“ Dienst taten und von denen der Heizer während der Fahrt Schaffnerdienst tun mußte. Die 1915 stillgelegte Lokstation Hilchenbach zählte 4 Lok- oder Reservelokführer, 1 Schuppenmann, 1 Putzer und 1 Kohlenlader. Zu dem Lokpersonal gehörte auch der durch seinen Husarenstreich bekannte Emil Achenbach, der seinen Zug durch eine Station sausen ließ. Bis 1912 blieb der Personalbestand des Bahnbetriebswerkes etwa gleich. Nach Inbetriebnahme des neuen Werkes sind immerhin 100 Mann beschäftigt gewesen. Zu den ältesten ersten Beamten zählten die Lokführer Mörchen, Theis, Winter, Irle, Faulstich, Markowsky und Fischer, die ihre Wohnungen in den Bahnhäusern hatten, die in der Bahnhofstraße und in der heutigen Berliner Straße („Sperlings Lust“) mit dem Bau des Bahnhofsgebäudes errichtet worden waren. Die Häuser in der Berliner Straße fielen den Bomben des letzten Weltkrieges zum Opfer.

1912 entstand das neue Bahnbetriebswerk, ein Rundschuppen mit 8 Ständen, mit Schlosserei, Dreherei, Schreinerwerkstatt, mit Büroräumen, Baderäumen, Aufenthaltsräumen, mit Drehscheibe, Entschlackungskanal und Kohlbühne. Ein

Wasserturm, der durch eine Pumpstation von der nahen Elberndorf aufgefüllt wurde, diente der Wasserversorgung der Lokomotiven bei ihrer Bereitstellung und im Bahnhof Erndtebrück im Dienst auf der Strecke. Im Unterbau des Wasserturmes fabrizierte und verkaufte August Bald-Hohmanns seine Limonade, die für 5 oder 10 Pfennig je Flasche zu erhalten war.

Am 30. Juni 1914 wurde die Eisenbahnstrecke Erndtebrück—Birkelbach—Altenhundem eröffnet. Ein Programm der Eisenbahndirektion Elberfeld gibt Einblick in das festliche Ereignis, das durch einen besonderen Ehrenzug seine Bedeutung zeigte. In die Jahre 1914—1916 fällt der Neubau des Bahnhofes. Er



ZUR FESTFEIER

DER EROFFNUNG  
DER EISENBAHNSTRECKE  
ALTENHUNDEM-BIRKELBACH-  
ERNDTEBRÜCK



ALTENHUNDEM, DEN 30. JUNI 1914

**Zur Eröffnung der Bahnstrecke  
Altenhundem-Birkelbach-Erndtebrück**  
am 30. Juni 1914.

Singweise: „Stimmt an mit bellem hoben Klang.“

Ein frohes Lied stimmt mit uns an  
Ihr Gäste, die geladen!

:: Just spann ins Netz die Eisenbahn  
Den jüngsten Maschenfaden ::

Der liegt wie ein metallnes Band  
Auf Dir mit seinen Gleisen,  
:: Sei fröhlich, armes Sauerland!  
Das Glück geht gern auf Eisen. ::

Das Stahl- und Dampfroß geht zu Leib  
Manch' krassem Aberglauben.  
:: Und Wilddieb, „Mäkkes“, Hexenweib  
Vertragen schlecht sein Schnauben. ::

Wo nichts wie Ginster wächst u Dorn  
Auf steinigem Geländen,  
:: Da streut die Arbeit goldnes Korn  
Ins Land mit vollen Händen. ::

Das Glas gefüllt! Stoßt an, stoßt an!  
Die uns die Bahn gegeben.  
:: An Plan und Bau ihr Werk getan,  
Sie alle sollen leben! ::



Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Altenhundem—Birkelbach—Erndtebrück: Titelblatt des „Festfeier“-Programms und das Festlied eines Gelegenheitspoeten

erhielt eine weiträumige Empfangshalle, eine Bahnsteigsperrre, Unterführungen, die zu zwei Bahnsteigen führten. Bahnsteig 1 war für die Züge in Richtung Kreuztal und für die Gegenrichtung nach Marburg bestimmt, von Bahnsteig 2 fuhren die Züge nach Berleburg und Altenhundem ab. Zwei Stellwerke regelten den Verkehr. Das westliche Stellwerk war besetzt mit einem Fahrdienstleiter, der zugleich Aufsichtsbeamter war, und einem Weichensteller. Lange Jahre versahen Wilhelm Schneider, sein Bruder August und Karl Scholl diesen Dienst. Manche Mär geht noch heute um in Erndtebrück ob des schelmigen Humors von Wilhelm Schneider, der später von August Klotz abgelöst wurde, der einen Kollegen dazu verführte, einen ausgestopften Hasen noch einmal totzuschlagen.

Bei aller Schwere und Verantwortlichkeit des Dienstes waren Scherz und Frohsinn Begleiter der Beamten. Das östliche Stellwerk diente dem Rangierdienst, der Zusammenstellung der Güterzüge und der Abfertigung der Züge in Richtung Berleburg und Altenhundem, das westliche Stellwerk dem Personenverkehr.

Durch das Mißgeschick eines Beamten, eine Weiche falsch oder zu spät gestellt zu haben, entgleiste in den 30er Jahren ein Personenzug, wobei eine Frau getötet wurde. Glimpflicher verlief der Unfall bei der Eröffnung der Strecke Hilchenbach-Erndtebrück, wobei ein Wagen aus den Schienen sprang und die Honoratioren vom Grünewald bis nach Erndtebrück zu Fuß gehen mußten. Ein schlechtes Omen für den Beginn des sich dann doch rege entwickelnden Verkehrs!

Ein Inspektor stand dem gesamten Bahnhof vor. Henrich, Gendrun, Günther, Hoffahrt waren die Bahnhofsvorsteher dieser Jahrzehnte. Der derzeitige Dienststellenleiter ist Oberinspektor Küssner.

Die Lokomotiven wurden größer und leistungsfähiger mit der Zunahme der zu befördernden Lasten und den höheren Geschwindigkeiten. 1914 erschienen mit der Eröffnung der Strecke Erndtebrück—Altenhundem 5 Güterzuglokomotiven (G 8) und 6 Tenderlokomotiven (T 16). Letztere mußten das Befahren des langen Heinsberger Tunnels mit Vorspann- oder Schiebeloks ohne Rauchbelästigung bei den sonst offenen Führerständen der Güterzuglokomotiven ermöglichen.

Mit Beginn des 1. Weltkrieges wurden zahlreiche Bedienstete zum Militärdienst eingezogen, andere in besetzte Gebiete abgeordnet; Schaffnerinnen traten teilweise an die Stelle des Zugbegleitpersonales. Nicht alle, die die Pflicht des Kriegseinsatzes rief, kehrten in die Heimat zurück. Der Krieg brachte natürlich eine Einschränkung des Personenverkehrs mit sich.

Mit der Beendigung des 1. Weltkrieges wuchs die Bedeutung des Bahnhofs Erndtebrück zusehends. Sowohl der Personen- als auch der Güterzugverkehr stiegen sichtlich an. Die neue Strecke Erndtebrück—Altenhundem, die dem Reisenden den 50 km längeren Weg über Kreuztal ersparte, wurde zum wichtigen Zubringer der Ruhr-Sieg-Strecke. Leider sind durch Kriegseinwirkungen, Bomben und Sprengungen, zahlreiche Brücken und Einrichtungen dieser Strecke zerstört worden. Der Heinsberger Tunnel diente im letzten Kriegsjahr Zwecken der Kriegswirtschaft. Die Brücken wurden nach dem Krieg nicht wieder aufgebaut, und die Strecke wurde stillgelegt. Ein heute täglich einmal über Hilchenbach nach Altenhundem verkehrender Bus hat die Lücke nur notdürftig geschlossen. Drei Personenzüge nach und von Altenhundem verkehrten täglich auf der einstigen Strecke. Die Züge führten 4 bis 6 Wagen. Dem Berufsverkehr von Heinsberg, Albaum, Würdinghausen, Kirchhundem nach Altenhundem und Meggen (Walzwerk und Schwefelkiesgrube) kam eine erhöhte Bedeutung zu, wobei die Mentalität der Heinsberger und Albaumer Reisenden dem Zugbegleitpersonal oft Schwierigkeiten bereitete. Die Schaffner hatten alle Hände voll zu tun, auf der Strecke Fahrkarten zu kontrollieren und sehr häufig zu schreiben. Die Reise- und Personenzüge waren mit 1 zu 2 Zugbegleitern (1 Zugführer und 2 Schaffner) besetzt, an verkehrsstarken Tagen (Samstag und Montag) mit Zügen bis zu zehn Wagen genügte diese Besetzung noch nicht.

Die Ruhrbesetzung brachte eine sehr starke Inanspruchnahme und Belastung der Strecke durch Kohlenzüge vom Ruhrgebiet nach dem Süden über Frankenberg und Sarnau. Der große Eisenbahner-Streik des Jahres 1922 legte den Verkehr auf allen Strecken für ein oder zwei Wochen still.

1922 kamen die ersten T-14-Lokomotiven nach Erndtebrück. Sie machten mit ihrer gedrungenen Bauweise einen markanten Eindruck. Der Lokomotivpark, bestehend aus diesen T-14-Lokomotiven und den Güterzuglokomotiven (G 8) waren das Rückgrat der Zugförderung. 1945 waren 12 Lokomotiven der ersteren Bauart im Einsatz. Die Lokpersonale arbeiteten nach dem 1. Weltkrieg in drei Schichten.

Ein besonderes Maß an Arbeit hatten die Männer der Kohlbühne und der Pflege des Lokomotivparks zu leisten. Bei Wind und Wetter, Frost und Hitze beluden sie die Lokomotiven mit Kohlen, oft bis 45 t Kohlen mußten von Hand, später mit Hilfe eines Kranes verladen werden. Entschlacker, Putzer und Schlosser verrichteten rund um die Uhr ihr hartes Tagewerk.

Der Bahnhof Erndtebrück war Zugbildungsbahnhof. Die Güterzüge nach den verschiedenen Richtungen mußten täglich zusammengestellt werden. 6 Rangierer bewältigten diesen gefährlichen Dienst am Ablaufberg und in den Gleissträngen. Von ihnen verunglückten im Laufe der Jahre tödlich der Schaffner August Breuer, die Rangierer Hermann Richstein, Ernst Müller und Karl Schreiner. Sie gerieten zwischen die Puffer oder unter die Räder.

Unfälle auf unbeschränkten und ungesicherten Eisenbahnübergängen ereigneten sich öfters. Kurz vor dem Krieg wurde beim Eisenbahnübergang Altenteich das Auto eines belgischen Hochzeitspaares von einem Personenzug überrollt, wobei beide Insassen getötet wurden. Diese Gefahrenstelle war öfters der Schauplatz solcher Unfälle. Der Eisenbahnübergang oberhalb von Müsse bei Aue war die Stätte eines weiteren Unfalles, während beim Amtshäuser Bahnübergang ein Personenkraftwagen von einem von Leimstruth kommenden Personenzug gerammt wurde, wobei ein Ehepaar zu Tode kam. Am „Mühlersteg“ war es eine Frau, die bei einem Zusammenstoß im Auto getötet wurde. Ein von Leimstruth kommender Güterzug nahm einen Pkw auf die Puffer und schob ihn bis auf die Ederbrücke, wobei zwei Frauen und ein Kind verletzt wurden. Moderne Signalanlagen haben die Unfälle gemindert. Größere Entgleisungen ereigneten sich in den 20er Jahren in Aue-Wingeshausen und in Vormwald, wo hohe Schrotthaufen von Güterwagen die Stätte der Unfälle kennzeichneten.

Ein Güterzug bediente die Strecke nach Berleburg und weiter nach Frankenberg, zwei weitere Güterzüge die Strecke nach Laasphe—Marburg—Kassel—Frankfurt. Je ein Nachtgüterzug fuhr auf der Strecke Erndtebrück—Altenhundem und Erndtebrück—Kreuztal. Der Nachtgüterzug nach Kreuztal verlangte von den Zugbegleitpersonalen, die gewöhnlich eine Besetzung von 5 Mann hatten, harten Einsatz durch Rangierarbeiten auf den einzelnen Bahnhöfen und bis zur Einführung der Luftdruckbremse von dem Bremserdienst, der bei den Gefällstrecken nach Feudingen und Hilchenbach besonders verantwortlich war, angestrengte Aufmerksamkeit. So berichtet der ehemalige Oberzugführer Heinrich Klotz über eine Zugtrennung während der Fahrt durch einen Kupplungsbruch; durch das

Abbremsen des abgetrennten Zugteiles durch zwei Bremser unter lebensgefährlichem Einsatz konnte ein folgenschweres Unglück verhindert werden. Auf der Strecke nach Kreuztal mußten in Lützel die Düngerfabrik, später die „Muna“ (das Munitionsdepot), in Hilchenbach die Leimfabrik, zwei weitere Unternehmen, in Dahlbruch 5 bis 6 Anschlüsse bedient werden. 1916 verunglückte in Dahlbruch beim Rangieren der Schaffner Wilhelm Wagener tödlich. Dazu kamen die Verladung von Stückgütern auf den einzelnen Bahnhöfen und die Aufnahme von beladenen Wagen (Lohwagen, Langholzwagen, Gruben- oder Papierholzwagen) aus den Verladegleisen. 20 bis 30 Güterwagen wurden im Zug aufgenommen; auf der Rückfahrt waren es im Durchschnitt 40 bis 50 Güterwagen, die allein im Bahnhof Dahlbruch zugestellt werden mußten. Oft überschritt die Zahl der Achsen die Wünsche der Bahnhöfe, so daß Wagen stehenbleiben und von dem nächsten Güterzug aufgenommen werden mußten. Bei Rangierarbeiten im Bahnhof Berleburg kam der Schaffner Karl Treude zu Tode. Es war ein harter und gefahrvoller Dienst, den diese Männer leisteten. Wie nach Kreuztal fuhr allabendlich auch ein langer Güterzug mit 120 Achsen von Erndtebrück nach Altenhündem. In der Hauptsache beförderte der Zug Holz, wobei die Aufnahme der Langholzwagen in Röspe, einer kleinen Haltestelle mit Bahnhofsgebäude, besondere Schwierigkeiten bereitete. Das Gebäude wurde durch Bordwaffenbeschuß in den letzten Kriegswochen in Brand geschossen und ist nicht wieder aufgebaut worden. In Heinsberg, Albaum Würdinghausen, Kirchhundem-Flape gab es im Frühjahr besonders viel Arbeit durch das Zuladen von Fichtenpflanzen. Kirchhundem-Flape hatte außerdem durch eine dortige Weingroßhandlung starken Versand von Wein und Spirituosen.

1922 und 1923 waren die Jahre der Vollbeschäftigung der Eisenbahn in Erndtebrück. Im Bahnbetriebswerk waren etwa 32 Lokpersonale mit insgesamt 150 Bediensteten beschäftigt. Die Einführung des 8-Stunden-Tages begründete neben anderen Umständen die Zunahme der Beschäftigten. Im Bahnhof zählten 70 bis 80 Mann zum Zugbegleitpersonal, 6 Mann versahen den Rangierdienst, 8 den Stellwerks- einschließlich Aufsichtsdienst, 4 Mann gehörten zum Güterschuppenpersonal, wovon der Ladeschaffner August Völkel jahrzehntelang den Dienst „auf dem Schuppen“ und in den Verladegleisen versah. 10 Mann zählten zum Innendienst und waren als Schreibkräfte auch am Fahrkartenschalter, in der Güterabfertigung oder als Bahnsteigschaffner tätig.

Dazu kamen noch die Beschäftigten der beiden Bahnmeistereien mit ihren Rotten. 300 bis 350 mögen es gewesen sein, die durch die Eisenbahn Beschäftigung erhielten. Jeder siebte Erndtebrücker war Eisenbahner; es gab kaum eine Familie in Erndtebrück, die nicht von der Eisenbahn lebte. Erndtebrück war ein Dorf der Eisenbahner geworden. Oft trafen Versetzungen von Beamten nach Hagen, Wuppertal, Vohwinkel, Holzwickede, Vorhalle ein. Das waren Orte, die an Personalen Mangel hatten und ihren Ausgleich in dem wirtschaftlich nicht so stark engagierten Erndtebrück suchten. Das traf auch für Lokpersonale zu, die in Altenhündem, Siegen, Kreuztal und Düsseldorf zum Einsatz kamen.

1923 brachte durch die Inflation einen wirtschaftlichen Rückschlag; das bedeutete Sparmaßnahmen auch bei der Reichsbahn. Umsetzungen und Entlassun-

gen waren die Folge für viele Bedienstete. Etwa 80 Mann wurden aus dem Dienst der Eisenbahn entlassen oder auf Wartegeld gesetzt. Es blieben 21 planmäßige Lokpersonale, hinzu kam ein gewisser Prozentsatz an Lokführern und Heizern für Urlaub und Vertretungen. Zur Werkstatt zählten 2 Kolonnen mit je 4 Schlossern, 2 Drehern, 2 Elektrikern, 2 Wagenschlossern, 1 Kupferschmied, 1 Auswäscher, 1 Mann als Werkzeugausgeber. Dazu kamen Kohlenlader, Ausschlacker, Maschinen- und Wagenputzer, die in 2 bis 3 Schichten arbeiteten. Vorgesetzt war ein Werkführer bzw. Werkmeister, die einem Inspektor als Dienstvorsteher unterstanden. 14 Dienststellenleiter wechselten seit 1888 einander ab: Knebel, Linse, Lohmann, Hoffmann, Göbel, Becker, Funke, Hörster, Janson, Sion, Kemper, Zimny, Krumm und Busch, von denen wohl Göbel mit seinem oft verwendeten „Mal, Mal“ die größte Volkstümlichkeit erlangte. Werkführer bzw. Werkmeister waren Koch, Münker, Hermann, Becker und Afflerbach.

Ich entnehme wörtlich den Ausführungen des Oberlokführers Wilhelm Herling die nachstehenden Sätze: „Zu Beginn des 2. Weltkrieges 1939 wurden wieder Bedienstete zum Wehrdienst eingezogen und andere im Osten oder Westen im Fahrdienst eingesetzt. Karl Roth, Lokheizer, Hermann Wied, Lokheizer, und Ernst Lange, Res.Lokf., kehrten nicht wieder zurück. Leiendecker wurde als vermißt gemeldet. Am 16. Dezember 1944 starben bei einem Bombenangriff an der Dienststelle der Obersekretär Adolf Grebe, der Schmied Georg Saßmannshausen und die Schlosser Fritz Lange, Heinrich Göbel und Bultmann. Lokomotiven und Bahnbetriebsanlagen wurden durch Bombentreffer beschädigt.“

Das Bahnhofsgelände mit den Gleisanlagen wurde durch die nachfolgenden mehrmaligen Bombenangriffe total zerstört, so daß der Verkehr in den letzten Kriegstagen vollkommen lahmgelegt war. Die Eisenbahnbrücke „am Mühlersteg“ war beschädigt, so daß die Züge aus Richtung Laasphe nur bis zum Überweg fahren konnten. Die Reisenden mußten aussteigen und wurden durch Eisenbahner bis zum Bahnhof geleitet, wo sie dann in Richtung Kreuztal oder Berleburg weiterfahren konnten; die Strecke nach Altenhundem fiel aus.

„Nach Kriegsende wurden bald unter Einsatz aller Bediensteten die noch vorhandenen Fahrzeuge wieder betriebsfertig gemacht sowie beschädigte Anlagen wieder hergerichtet. Nach und nach nahm der Betrieb wieder planmäßige Formen an. Zurückkehrende Soldaten wurden als Schlosser und Betriebsarbeiter eingestellt und der Personalbestand einigermaßen normalisiert.“ Die sog. Entnazifizierung mit ihren unheilvollen Folgen machte auch vor dem Personalbestand der Eisenbahn zunächst nicht halt, bis dann auch diese Zeitkrankheit als Folge eines verlorenen Krieges überwunden war.

Nach 1945 versah die T 14 den größten Teil der Zugbeförderung, einige Siegener G 8 wurden zur Verstärkung verwendet. Der Betrieb im Güter- und Reiseverkehr stieg wieder an, die Lokomotiven waren teils zwei- und dreifach besetzt. Ab 1958 liefen die Kesselfristen der alten Stammlokomotiven ab, die ersten Ausmusterungen begannen. Das Zeitalter der Dampflokomotive ging zu Ende, Diesellokomotiven und Triebwagen lösten sie ab. Die Bahnbetriebswerkstätte Erndtebrück hat aufgehört zu bestehen, sie wurde eine Nebenstelle der Bw. Siegen, der sie von nun an maschinen- und personalmäßig untersteht. Im aktiven Einsatz blieben

etwa 45 Mann als Lokführer und Betriebsarbeiter. Nicht anders sieht es im Bahnhof Erndtebrück aus. Die Rationalisierungsmaßnahmen haben den Bahnhof seiner einstigen Bedeutung beraubt. Gepäckstücke müssen in Berleburg oder Hilchenbach aufgeliefert oder abgeholt werden. Der Verkehr hat sich von der Schiene auf die Landstraße verschoben. Der Bahnhof ist ein Bus-Bahnhof geworden, die wenigen Triebwagenzüge, Eil- und Personenzüge haben eine geminderte Reisendenzahl. Die Bedeutung des Eisenbahnknotenpunktes Erndtebrück ist geschwunden.

Noch einmal ein Blick rückwärts zum Beruf des Eisenbahners! Hunderte gingen ihm in Erndtebrück nach. Es war ein schwerer Beruf. Er bedeutete: Zu jeder Tag- und Nachtzeit zum Dienstantritt bereit zu sein, Tag und Nacht mit der Uhr in der Hand zu arbeiten, bei jedem Wetter, bei Frost und Hitze, bei klirrender Kälte Wagen zu kuppeln, im tiefen Schnee zu stapfen, bei Nacht mit dem winzigen Licht auf der Brust, bei Regen und Wind Rangierdienst zu tun oder auf dem zugigen Führerstand zu stehen, im Reisezug neben den schriftlichen Arbeiten den Fahrladedienst zu tun, Schaffnerdienst in überfüllten Reisezügen zu leisten. Das sind ein paar Blitzlichter in den schweren Beruf des Eisenbahners bei seinen bescheidenen Einkommen und Löhnen. Nicht vergessen werden dürfen die Eisenbahnerfrauen, die täglich das Essen an die Züge bringen und geradezu nach dem Fahrplan und der Uhr kochen mußten.

Wer wollte den Eisenbahnern verwehren, einmal im Jahr zur Weihnachtszeit ein Fest der Gemeinsamkeit zu feiern. Das Fest der Eisenbahner war ein Ereignis für alt und jung. Wochenlang vorher hatte der Schreiner August Belz (Aarer August) mit den Kindern Theaterstücke geübt für den Nachmittag der Bescherung, auf den die Kinder warteten. Am Abend aber traf sich das Volk der Eisenbahner zu frohem Fest. Der „Fidel-Henner“ mit seiner Kapelle (Klavier, Geige und Zither) spielte zum Tanz auf, und bis zum frühen Morgen ging ihr Fest.

In Zusammenarbeit mit dem Oberzugführer i. R. Heinrich Klotz, den Oberloführern Wilhelm Herling und Gerhard Moll.

Paul Friedrich