



*Eisenbahnknotenpunkt
Schwarmstedt
Seine Bedeutung für die Region*

Der Eisenbahner – ein verantwortungsvolles Berufsbild

In Schwarmstedt kommt es durch die Eisenbahn in der Bevölkerung zu einer bedeutenden Umschichtung. Der große Personalbedarf fördert den Wohnbedarf und somit die Bautätigkeit. Ein Arbeitsplatz bei der Bahn gilt als sicher.

Viele Eisenbahner erwerben einen Bauplatz und 56 von ihnen bauen sich ein Häuschen. Bis 1914 gibt es in Schwarmstedt 1.100 Einwohner und 204 Häuser. Der Anteil der Eisenbahnerhäuser beträgt 28 Prozent.

Für den Betrieb des Bahnhofs Schwarmstedt arbeiten im Jahr 1919 insgesamt 28 Beamte:



- 1 Bahnhofsvorsteher
- 2 Bahnmeister
- 1 Eisenbahnassistent
- 1 Unterassistent
- 3 Zugführer
- 2 Lokomotivführer
- 1 Stellwerkschlosser
- 1 Rangierführer
- 4 Lokomotivheizer
- 4 Weichensteller
- 5 Schaffner
- 1 Rottenführer
- 2 Schrankenwärter



1912 sind etwa 50 Streckenarbeiter in Schwarmstedt gemeldet, von denen einige als Streckenläufer und -unterhaltungsarbeiter eingesetzt werden. Manche Rotte wird auch zu Tätigkeiten im Bereich Hannover angefordert. Bei der Anfahrt zu den Einsatzorten gibt es keine Probleme, weil diese immer mit den planmäßig fahrenden Zügen erreicht werden können.

Das gesamte Erscheinungsbild der Eisenbahn zu Kaiserzeiten und noch lange danach ist vom Verhältnis der Obrigkeit zu dem Untertan geprägt. Die Uniformierung der Eisenbahner ist eine Folge der militärischen Gliederung in der



Betriebsführung der Staatsbahnen. Befehl und Gehorsam bilden die Grundpfeiler des Dienstes. Es erweist sich als vorteilhaft, wenn die mit dem Publikum direkt in Kontakt tretenden Beamten eine Uniform tragen.

Die neue Form des Dienstes, die Verantwortung für Menschen und wertvolles Gut lassen einen besonderen Beamtentypus heranzuwachsen. Pflichttreue, Pünktlichkeit und Sicherheit sowie das Wissen um die gegenseitige Abhängigkeit schaffen in der Eisenbahnerlandschaft aller Dienstgrade ein starkes Gemeinschaftsbewusstsein. Mit Stolz trägt man den „Eisenbahnerrock“.



In der Bevölkerung gibt es teilweise Neid, denn der Eisenbahner ist nicht nur besser besoldet als ein Handwerksgehilfe, sondern hat auch die Bahnfahrt frei. Gefürchtet bei den Eisenbahnern sind aber die plötzlichen Versetzungen, auf die sie keinen Einfluss haben.

Das gewachsene Gemeinschaftsbewusstsein führt zur Gründung des Eisenbahnvereins. Dieser organisiert zusammen mit der Bevölkerung die jährlichen Sedan-Feiern zur Erinnerung an den Sieg über Frankreich 1870/71. Der Verein veranstaltet ab 1912 im Januar die fröhliche Gedenkfeier zum Geburtstag „Seiner Majestät des Kaisers“. Nach den Hochrufen auf den Kaiser folgen fröhliche Sketche wie die „Goldheirat“, die „Ertappten Ehemänner“, im „Bürgerquartier“, die „Gemopste Wurst“ oder „Der Hauptmann hat gesagt“ und diverse Kalauer. Unter der Überschrift „Wir Eisenbahner“ werden immer lustige Episoden aus dem Alltagsleben erzählt oder dargestellt. Jährlich organisiert der Verein einen großen Eisenbahnerball – mit Ausnahme der Kriegsjahre –, der von der ganzen Bevölkerung gern angenommen wird.

Bald gibt es bei der Bahn die ersten Rentner oder Pensionäre. Auch sie betreut der Eisenbahnverein und bezieht sie bei allen Veranstaltungen mit ein. Die Eisenbahner sind ein richtig großer Familienverband.

Strafen und Verweise bei Eisenbahnern

Strafen und Verweise innerhalb der Schwarmstedter Bahnmeisterei

Auszüge aus den Personalakten von 1890 - 1914

Eisenbahner waren auch nur Menschen. Auf Grund des strengen Bahnverkehrsreglements wurden auch die geringsten Vergehen geahndet.

Eine Mark Strafe war ein halber Tageslohn. Aber die Eintragung ins Personalbuch wog viel schwerer, weil dadurch oft Beförderungen übergangen wurden.

Eine Mark Strafe - wegen unbefugten Weidens von Ziegen auf dem Bahndamm.
- wegen unbefugten Bewegens einer Dräsine auf den Gleisen des Bahnhofes.
- da er in leichtfertiger Weise gegen den Auftrag des Bahnmeisters in Bezug auf die Gleisunterhaltung gehandelt hat.
- weil er nach dem Schließen der Schranke seine Laterne neben dem Wärterhäuschen auf die Erde gestellt hat. Er befand sich während der Durchfahrt des Zuges hinter dem Wärterhäuschen.

Zwei Mark Strafe - weil er als Fahrdienstleiter auf dem Bahnhof Eickloh im Dienst geschlafen und dadurch einen Personenzug vor dem Abschlußmast zum Halten gebracht hat.

Drei Mark Strafe - da nicht verhindert wurde, daß bei der Allerbrücke eine Feldschmiede in das Normal Profil des lichten Raumes ragte und von einem Zug erfaßt wurde.
- da er am 4. Juni 1905 auf dem Bahnhof Schwarmstedt durch unzeitiges Umlegen von Weichen 2 Wagen des ausfahrenden Personenzuges zur Entgleisung gebracht hat. Bei Wiederholung ähnlicher Fälle wird seine Zurückziehung aus dem Weichenstellerdienst erfolgen.

Verweis wegen - Anspringens an einen in Fahrt befindlichen Zuges.
- Verstoßes gegen die Rangiervorschriften.

Eine halbe Mark Strafe - da er einen Zaunpfahl an einer unbewachten Stelle auf freier Strecke liegengelassen hat.
- wegen Mitfahren mit einem Personenzug von Lindwedel nach Schwarmstedt ohne Fahrausweis.

Eineinhalb Mark Strafe - weil er während der Krankheitszeit zu Hause gearbeitet hat.



Anekdoten und kuriose Begebenheiten



Der Gesundheitsbeten Krumwiede

Viele Menschen halten für den Eigenbedarf Schweine. Erkrankt ein Schwein, rufen sie den Gesundheitsbeten Krumwiede. Wenn das Tier trotzdem nicht gesund wird, schlägt Krumwiede vor: „Setzt dem Schwein eine Eisenbahnermütze auf, dann säuft es wieder.“

De Isenbohn betohlt auk för de Kauhshiet

Beim Bau der Eisenbahn in Schwarmstedt im Jahr 1888 ist dem Bauer Ludwig Kehrback sofort klar, dass die Bahnlinie den Triftweg vom Tannhof zum Badenhopsweg durchschneiden wird. Zukünftig kann er also nicht mehr täglich seine acht Kühe auf dem kürzesten Weg zu seiner Weide hinter dem Lenthe Wald treiben. Er muss die weitere Strecke über den Mühlenweg wählen. Das ärgert ihn natürlich. Bauer Kehrback verlangt dafür von der Eisenbahndirektion eine Entschädigung und führt an, dass seine Kühe auf dem längeren Weg den gesamten Kot fallen lassen würden. Das wäre ein großer Düngerverlust für seine Weide.

Landwirtschaftliche Experten berechnen: Anzahl der Weidetage pro Jahr multipliziert mit der geschätzten Kotmenge und das Ergebnis umgerechnet in Dünger.

Bauer Kkehrbach erhält eine Entschädigung und das ganze Dorf amüsiert sich: „*Bi us in Dörp givt dat Gild för Kauhschiet.*“

Über eine ähnliche Entschädigungsforderung berichtet Waldemar Ternes in seiner Chronik von Bothmer:

Der Landschaftsrat Ferdinand Freiherr von Bothmer (Gut II) muss 1904 wegen des Baues der Bahnlinie nach Verden mit seinen zehn Kühen einen Umweg von 300 Metern in Kauf nehmen, um zu seiner Weide zu kommen. Er führt an, dass ihm wegen des längeren Weges ein Verlust an Fleisch und Milch entstehen würde. Es erfolgt daraufhin eine Ablehnung, da ein Gutachten der Universität Hohenheim belegt, dass ein Verlust von Fleisch und Milch nicht eintreten kann.

Anerkannt wurde allerdings, dass beim Treiben von Kühen auf dem gemeindeeigenen Weg ein Düngerverlust durch das Koten der Kühe auftritt. Das Gut II hat 20 Milchkühe in der Bewirtschaftung. Für den Düngerverlust berechnet man 20 weitere Kühe, die auf einem solchen Gut gehalten werden könnten. Auch ein zeitweiliger Einsatz eines zusätzlichen Hirtenjungen wird mit in die Berechnung einbezogen. Herrn von Bothmer werden insgesamt 2.090 Mark als Entschädigung zugesprochen – ein wahrhaft großzügiges Entgegenkommen der Eisenbahn.

Fahrgäste aus Essel gefährden sich und den Zugverkehr



Die Fahrgäste aus Essel haben einen weiten Weg zum Bahnhof nach Schwarmstedt. Sie mögen manchmal über ihre Väter fluchen, die den Bahnhof nicht auf Esseler Boden haben wollten. Es dauert gar nicht lange, bis sie einen kürzeren Weg zum Bahnhof finden – einfach auf den Gleisen entlang. Da helfen auch keine Ermahnungen

von den Bahnbeamten. Wenn sich ein Zug nähert, springen alle die Bahnböschung hinunter. Mit zunehmendem Zugverkehr sieht sich die Eisenbahndirektion 1924 genötigt, parallel zur Bahnböschung einen ein Meter breiten Fußweg anzulegen.



Die Esseler sollen diese bahneigene Zuwegung bis auf Widerruf benutzen. Die Esseler Gemeinde zahlt dafür eine jährliche Anerkennungsgebühr von vier Goldmark. Ein Esseler Einwohner, der trotz der neuen Zuwegung weiterhin auf dem Bahngleis geht, wird auf dem Bahnhof energisch zur Rede gestellt. Er zeigt seine Fahrkarte und sagt: „*Ick hev doch een Billjett.*“

Erlaubnisse für die Einleitung der Abwässer in den Bahngraben

Baron von Lenthe beantragt 1923 die Einleitung des Küchen- und Regenwassers in den Bahngraben bei KM 39,68. Es wird ihm widerruflich gestattet. Die jährliche Benutzungsgebühr beträgt 3.000 Mark. (Es ist Inflationszeit und ein Pfund grüne Heringe kostet 2.500 Mark.) Seit 1924 ist es allen direkten Bahnanliegern erlaubt, das Regenwasser in den bahneigenen Entwässerungsgraben zu leiten. Die jährliche Gebühr von fünf bis zehn Mark wird in einem persönlichen Vertrag geregelt. (Löschung aller Verträge am 15. Juni 1972 – Schwarmstedt hat Kanalisation.)

Bahnhof Hope



Rangklasse IV – mit Kopf- und Seitenrampen