

Gerhard Hein

Erinnerungen an die AKN

Die Eisenbahngesellschaft Altona – Kaltenkirchen – Neumünster AKN war eine normalspurige, eingleisige Nebenbahn mit Kleinbahn-Charakter, 50 km/h Höchstgeschwindigkeit und 67 km Streckenlänge in Kiesbettung, als ich 1949 als 17-jähriger mit Mittlerer Reife eine Ausbildung zum Eisenbahner im mittleren nichttechnischen Dienst auf Bahnhof Hamburg-Altona AKN begann. Ein Versuch bei der Deutschen Reichsbahn war gescheitert; sie stellte seinerzeit nur „Jungwerker“ für den Betriebsdienst ein, aber die Ausbildungsplätze waren auch schon vergeben. Die Lehrlingsvergütung für den „Dienstanfänger“ stieg von 35 DM/monatlich im ersten Jahr auf 55 DM/monatlich im dritten

Jahr. Ich merkte bald, daß ich die richtige Berufswahl getroffen hatte und habe meine Tätigkeit bei der AKN nie bereut.

Der nächstgelegene Staatsbahnhof war nicht etwa Hamburg-Altona, sondern Hamburg-Holstenstraße an der S-Bahn-Strecke Hamburg Hbf und -Altona. Vor dem AKN-Bahnhof waren Gleisanlagen der Endhaltestelle einer Straßenbahnlinie, die aber nach Kriegsende 1945 nicht mehr reaktiviert wurde. In einiger Entfernung gab es noch eine weitere Straßenbahnlinie, die bis zum Bahnhof Holstenstraße benutzt werden konnte. Das Umsteigen von der AKN zur Fernbahn war also für die Fahrgäste etwas umständlich und zeitraubend.

Der AKN-Bahnhof Altona war ursprünglich repräsentativ, jetzt aber bombenbeschädigt. Entsprechend bescheiden waren die Büroräume hinter der Schalterhalle. Bahnhofsvorsteher war Eisenbahninspektor „Kuddl“ Raubold, ein Mann um die 60 Jahre. Im Bahnhofgebäude befand sich auch die Direktion der AKN, deren Leiter die Dienstbezeichnung Eisenbahndirektor trug. Leiter des Betriebsbüros war Eisenbahnoberinspektor Otto Böhl, der von der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn gekommen war. Die beiden namentlich Genannten waren gute, verständnisvolle Vorgesetzte, die ich sehr schätzte, und bei denen ich viel gelernt habe.

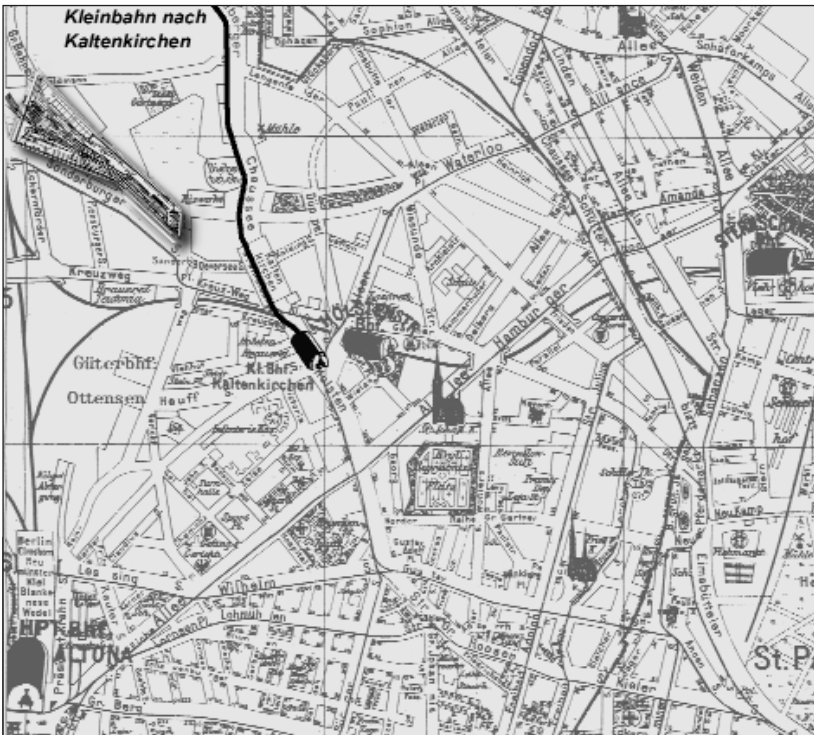
Der Bahnhof war besetzt mit dem Vorsteher, zwei Fahrdienstleitern im Schichtdienst, zwei Fahrkartenverkäufern gleichfalls im Schichtdienst, einem Arbeiter für die Gepäck- und Expreßgutabfertigung sowie mit mir, dem Lehrling. Die Güterabfertigung lag etwas abseits und war nur mit einem Mitarbeiter besetzt. Zum Bahnhof gehörte auch Rangier- und Zugpersonal, da er Zugbildungsbahnhof war.

In diesem Umfeld also mußte ich lernen. Das bedeute: Fahrkarten verkaufen und abrechnen, Gepäck und Expreßgut abfertigen und abrechnen und es auf dem Bahnsteig mit einem Handwagen zu den Zügen transportieren und verladen. Im Büro mußte ich die Telefonzentrale bedienen und telefonische Fahrplan- und sonstige Auskünfte geben.

Links: Ausschnitt aus Stadtplan (Pharus) von 1905 mit hervorgehobener Strecke der AKN, die allerdings 1912 gegenüber einer weiter westlichen Streckenführung samt neuem Bahnhof Hmb-Altona AKN aufgegeben wurde, Vorlage Slg. Niels Focken

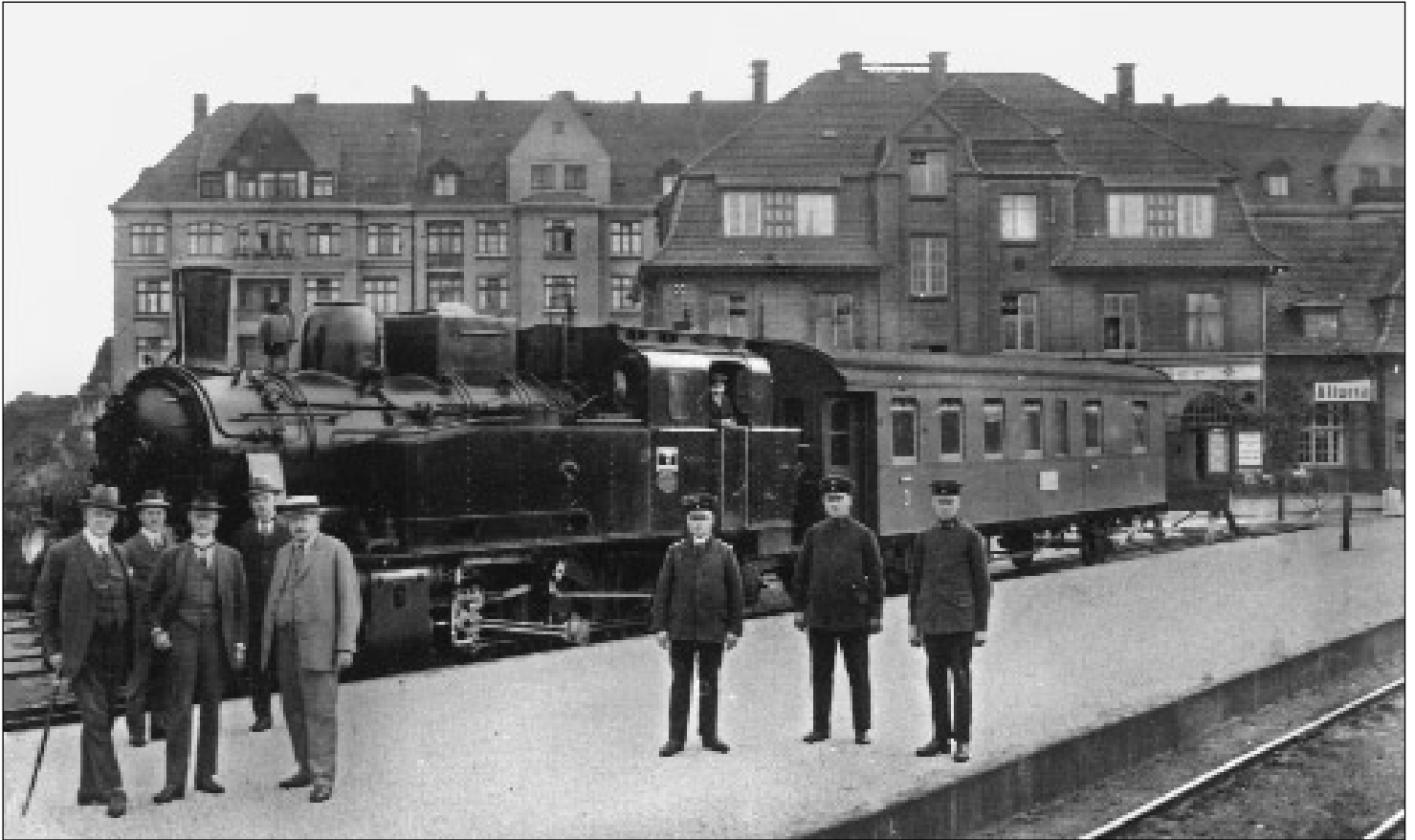
Rechts: Lok 2 mit Personenwagen, Bf. Hamburg-Altona AKN, davor würdige Herren und das Zugpersonal, 1924

Rechts unten: Triebwagen VT 7 + Personenwagen VB Bi 32 am Bahnsteig des Bf. Hamburg-Altona AKN, 21. 2. 1962



Unten: Bahnsteigszene in Altona AKN mit abfahrtsfertigem Zug auf Gleis 1 und Esslinger Beiwagen auf Gleis 2, März 1960

3 Fotos: Harald O. Kindermann, bzw. Slg. Kindermann



Die Züge verkehrten etwa stündlich, jedoch nicht in einem Taktfahrplan. Zur Hauptberufszeit war die Zugfolge dichter; dann verkehrten Dampfzüge mit ungefähr 6 – 8 Wagen einschließlich einem Gepäckwagen. Während der übrigen Zeit fuhren Dieseltriebwagen mit 1 – 3 Beiwagen.

Im Winter mußte ich beim Beheizen der Beiwagen helfen. Einige Beiwagen hatten im Fahrgastraum sogenannte Kanonenöfen, die manchmal rotglühend wurden. Andere Beiwagen hatten eine Warmwasserheizung, eine mit Koks beheizte Unterflurheizung. Und wenn die Triebwagen abends aus

Richtung Kaltenkirchen ankamen, mußte ich während ihres Aufenthaltes das Wageninnere fegen.

Die Fahrkartenschalter, es gab zwei davon, wurden etwa 20 Minuten vor Abfahrt eines Zuges geöffnet. Hinter dem Schalterfenster befand sich jeweils eine



abschließbare, kleine Kabine mit einer Grundfläche von ca. 1,5 qm. Dieser Raum mußte für den Fahrkartenverkäufer und seinen Anlernling reichen. Rechterhand in der Kabine war ein großer Verkaufsschrank für die Edmonsonschen Fahrkarten aufgestellt. Für jeden der 21 AKN-Bahnhöfe gab es zwei bis vier Fahrkartensorten. Hinzu kamen noch einige Fahrkarten für den Wechselverkehr mit der Eisenbahn Elmshorn – Barmstedt – Oldesloe, auf die in Ulzburg umgestiegen werden konnte. Besonders sonnabends und sonntags hatten sich oft schon lange Fahrgastsschlangen vor ihnen gebildet. Dann galt es zügig zu verkaufen, was dann richtig Spaß machte. Weniger Spaßig war es, wenn wegen der Eile die Kasse nicht stimmte. Dann mußte der Unterschied ausgeglichen werden. Doch das ist eine besondere Geschichte.

Für Abrechnungszwecke mußte ich alle Vierteljahre Fahrkartenbücher anlegen, getrennt nach Binnenverkehr und Wechselverkehr. Das waren großformatige Formblätter, die in der Mitte mit Hilfe von Nadel und Heftband zu einem Buch zusammengebunden wurden. Für die einzelnen Fahrkartensorten waren Spalten vorgesehen, in welche die Sortenbezeichnung, Zielbahnhof, Preis und Fahrkartennummern handschriftlich einzutragen waren. Mit Hilfe dieses Buches wurden täglich die verkauften Stückzahlen und Einnahmen ermittelt. Die Einnahmen waren zum Dienstschluß beim Fahrdienstleiter abzuliefern.

Die AKN hatte eine eigene Fahrkartendruckerei. Die beiden Fahrkartenverkäufer des AKN-Bahnhofs Altona und ein weiterer Kollege waren damals die Urlaubs- und Krankheitsvertreter des Druckers, auch ich mußte dem Drucker manchmal helfen. Bei den zahlreichen Fahrkartenausgaben, die die AKN hatte, gab es immer viel zu tun.

Mitte des Monats mußte ich eine Zwischenkontrolle der Abrechnung machen, am Ende schließlich die Monatsabrechnung. Und wenn dann die Vierteljahresabrechnung gemacht worden war, waren die Bücher an die „Verkehrskontrolle“ abzuliefern, eine Dienststelle der Direktion. Rechtzeitig waren von mir dann neue Fahrkartenbücher anzulegen. Ich hatte auch die Fahrkartenvorräte auf meinem Bahnhof zu kontrollieren, damit rechtzeitig nachbestellt werden konnte. Die Vorräte waren in einem großen Schrank mit vielen Schubladen untergebracht.

Und dann kam der Zeitpunkt, an dem für mich die „heile AKN-Welt“ einen Riß bekam: Eines Tages fand ich unter den Vorräten im AKN-Bahnhof einen Packen Rückfahrkarten nach Quickborn, die zu meinem Erstaunen nicht im Fahrkartenbuch nachgewiesen waren. Das war die gängigste Fahrkartensorte, weil viele Leute zum Schäfer Ast fuhren, damals ein bekannter Heilkundiger in der Region. Ich meldete den Fund dem Bahnhofsvorsteher, der



Oben: Dampflokomotive und Triebwagen VT 6 in Altona AKN, 1950er Jahre, Foto: AKN, Slg. Jörg Minga

Mitte: Lok 1 (dritte Besetzung) im Bahnbetriebswerk Altona AKN, 1950er Jahre, Foto: AKN, Slg. Jörg Minga

Links: Bf. Hamburg-Altona AKN; Zugang zum Bahnsteig mit Sperrenhäuschen, Jan 1960, Foto: Harald Kindermann

Oben rechts: Triebwagen VT 7, AB4, + Personenwagen VB Bi 32 + Steuerwagen VS 5 + VS 2 auf dem Bf. Hamburg-Altona AKN, 21. 2. 1962, Foto: Harald Kindermann

Rechts: Bahnsteig mit Richtungsanzeiger und Triebwagenzug VS 4 und VT 12, 3. 2. 1962, Foto: Harald Kindermann



ganz still und nachdenklich wurde. Meine Kollegen hatten die Rückfahrkarten „schwarz“ gedruckt, um sie zwischen regulären Karten zu verkaufen. Ahnungslos als Lehrling habe auch ich die schwarz gedruckten Fahrkarten verkauft. Die dadurch erzielten Einnahmen entnahm der Kollege nach der

Rechenmethode „Pi mal Daumen“ der Kasse, die dann ein Minus auswies. Natürlich kam es zu einer Gerichtsverhandlung, bei der ich als Zeuge auftreten mußte. Die drei Kollegen wurden fristlos entlassen. Danach stimmte die Kasse wieder.

Als neuer Kollege, den ich mehr oder minder einweisen konnte, kam ein kriegsversehrter Musiker zu uns. Mit seiner Hilfe gelang es, eine AKN-Betriebskapelle aufzustellen, die viele Jahre musiziert hat. Auch ich bekam von ihm Trompeten-Unterricht – doch leider erfolglos. (Fortsetzung folgt)