

Een heel gewoon leven

Dagboek van een spoorwegwerker 1894-1940



Ernst Otto

Een heel gewoon leven

Dagboek van een spoorwegwerker 1894-1940





Een woord vooraf

Daar ik nauwelijks iets over het leven van mijn grootouders weet en slechts weinig over dat van mijn ouders uit de tijd voordat ik begon te denken, wil ik in de hierna volgende geschriften voor mijn nageslacht het verhaal overbrengen van mijn leven, zoals ik het heb beleefd.

Het zou tegelijk voor mijn kinderen een aansporing moeten zijn om in dezelfde geest hun eigen levensboek te schrijven.

Dit boek is zuiver een familieaangelegenheid.

De aantekeningen zijn noch opschepperig noch literair bedoeld, maar vrij naar de herinnering neergeschreven, ongekunsteld, zoals ik het ook uitgesproken zou hebben.

Mocht dit materiaal ooit in handen komen van iemand die niet tot de familie behoort, dan vraag ik diegene om daar altijd rekening mee te houden en mijn levensloop niet als een roman of als een poging tot roman te beschouwen.

Dit geschrift draag ik op aan mijn beide kinderen Agnes en Albert.



Ik, Ernst Otto, werd op 28 januari 1880 in Oberbrechen geboren als derde kind van het echtpaar Mathias Otto en Maria Anna Otto, geboren Thomé.

Over mijn overgrootouders van vaderskant weet ik, aan de hand van een militaire pas, dat mijn overgrootvader Mathias Streit heette en dat hij als wapensmid in het jaar 1831 wegens het almaar voortduren van de vrede uit het Oostenrijkse leger is ontslagen.

Die Mathias Streit heeft in Oberbrechen een smidse gebouwd en is getrouwd met een vrouw met als meisjesnaam Trost. Uit dit huwelijk werd een dochter geboren die mijn grootmoeder werd. Dat meisje Streit trouwde met Jacob Otto, een smid uit Lindenholzhausen, mijn grootvader. 'Schmittmattese' is als de dorpse bijnaam van Mathias Streit tot op de dag van vandaag overgeleverd. Mijn vader die dezelfde voornaam had, werd 'Schmittmattese Matthes' genoemd en ik heet in de dorpse omgang 'Schmittmattese Ernst'. Mijn grootmoeder, van haar meisjesnaam Streit, heb ik als oude vrouw nog heel goed gekend en ik bezit ook een foto van haar. Mijn grootvader Jacob Otto kan ik mij daarentegen niet meer voor de geest halen, ofschoon ik nog weet dat hij als oude man aan een beroerte gestorven is.

Uit het huwelijk van Jacob Otto, mijn grootvader dus, kwamen voort: Anton Otto die voor dierenarts heeft gestudeerd en naar Amerika is uitgeweken; als tweede Jacob Otto die jong gestorven is en over wie ik verder niets weet; Dorothea Otto trad in het huwelijk met een Bernaiser uit Elz en emigreerde eveneens naar Amerika.

Elisabeth Otto trouwde met de metselaar Leleuther in Oberbrechen. Het huwelijk was kinderloos en de vrouw stierf 96 jaar oud in 1925. Anna Otto huwde met een zekere Müller, werd echter snel weduwe en overleed hoogbejaard in Essen bij haar enige dochter.

Maria Otto huwde met een mijnopzichter, Stein genaamd, en stierf 86 jaar oud in Oberbrechen in 1930.

Mathias Otto, mijn vader, werd geboren op 8 oktober 1842 in Oberbrechen en overleed op 8 augustus 1915, midden in de Wereldoorlog^{*1}, op 73-jarige leeftijd. Over de familie Otto kan ik zeggen wat mij verteld is: dat het een onderling verdeeld gezelschap was.

Grootvader Jacob Otto kwam uit Lindenhofshausen en bouwde een huis in Oberbrechen waar hij het ambacht van smid uitoefende. Mijn vader die eveneens het vak van smid en slotenmaker geleerd had, nam dit huis met schuur over.

Daarover ontstond ruzie omdat de andere kinderen verregaande eisen stelden; er was een hypotheek van 1.800 Reichsmark die mijn ouders, in het jaar 1900 ongeveer, door de verkoop van de schuur aan de buurman Hermann Schmitt, konden afbetalen. In die tijd maakten de broers en zussen van mijn vader nog altijd aanspraak op dat huis.

De hele familie Otto bereikte een zeer hoge leeftijd.

Over mijn grootouders van moederszijde ben ik weinig te weten gekomen. Beiden heb ik als oude mensen nog goed gekend. Grootvader was landbouwer en een zeer rustige man, grootmoeder een rustig, vroom, vriendelijk oud moedertje.

De familie Thomé bestond om te beginnen uit: Mathias Thomé, geboren in Villmar. Hij werkte als dagloner in de steengroeve bij Krupp in Villmar^{*2}. Hij was getrouwd met een vrouw met meisjesnaam Weimer en overleed in de Wereldoorlog als oude man. Als tweede was daar Margarethe Thomé. Zij huwde met een man, Schneider genaamd, uit Niederhadamar, werd vroeg weduwe en had het met acht kinderen erg moeilijk. Ten derde Peter Thomé; hij leerde het vak van wagenmaker, streek neer in Eupen^{*3} als zelfstandige baas, werd na een paar huwelijksjaren weduwnaar, trouwde niet opnieuw, bracht twee dochters groot en leeft nu in 1932 nog in de leeftijd van 79 jaar. (Hij stierf in 1939

in Sindlingen bij zijn dochter.) Als vierde Josef Thomé, die op het laatst voorman was in een werkplaats in Krefeld, had eveneens een vrouw met als meisjesnaam Weimer en stierf hoogbejaard in 1929. Nummer vijf: Anna Thomé, mijn moeder, geboren op 4 maart 1848, gestorven op 3 november 1926. Over haar vertel ik later. De zesde, Jacob Thomé, tot schrijnwerker opgeleid, was voor zijn vak veel op reis, trouwde met een vrouw uit Dortmund, liet zich de alcohol zeer welgevalen en stierf op zijn tweeënveertigste in Limburg an der Lahn. Wilhelm Thomé leeft op heden nog in Villmar en is een rustige 70-jarige. Als dagloner heeft hij in de marmergroeven in Villmar gewerkt. Ik was te gast op zijn bruiloft in 1889. (Hij vierde in 1939 zijn gouden bruiloft.)

De familie Thomé, mijn grootouders in Villmar waren welgestelde boerenmensen. Door een grote brand die hun hofstede volledig in de as legde, en door de omvang van de familie die veel uit het huis meesleepte, stierven ze als arme lieden in het huis van hun zoon Mathias Thomé, beiden meer dan 80 jaar oud.

Dat is het belangrijkste over mijn voorvaderen.

Zoals ik aan het begin reeds schreef, ben ik in de koude winter van 1879-'80 geboren. Het was in die tijd zo koud dat mijn vader een tweede kachel in mijn geboortekamer zette, en in ieder geval heb ik van de kou iets meegekregen want ik heb als het koud is nóg steeds het gevoel te bevriezen. Ik groeide op, zonder aan noemenswaardige kinderziekten te hebben geleden, als stamhouder; de trots van mijn ouders.

Twee zussen, Lieschen en Anna, waren ouder dan ik. Lieschen trouwde op paasdag 1897 met Karl Weiss, een muziekinstrumentenmaker uit Schierstein. Uit dit huwelijk zijn een dochter Klara en een zoon Karl voortgekomen. Mijn zuster Anna stierf in haar tiende levensjaar; ik heb haar nog goed gekend.

Twee kinderen kwamen na mij. Een zus, Klara. Zij was leerling-verkoopster in een schoenenzaak in Essen, werd later boekhoudster bij de firma Zirkel in Düsseldorf, huwde met een zekere François Setola uit Knokke (België) die daar een juwelierszaak bezat. Hij stierf op 47-jarige leeftijd in 1933 en liet zijn vrouw en drie kinderen achter, waarvan de oudste twee tijdens de Wereldoorlog in Nederland geboren waren. Mijn broer Albert Otto studeerde voor schilder in Wiesbaden, bezocht de Kunstnijverheidsschool in Düsseldorf en is heden ten dage in de kunststad Düsseldorf een bekende schilder. Omdat ik in de tijd dat hij studeerde reeds goed verdiende als monteur kon ik door middel van een lening zijn beroepsopleiding mogelijk maken. Hij trouwde met Hedwig Müller, een vrouw uit Oberkassel am Rhein en heeft een dochter, Rosemarie.

In het ouderlijk huis heersten vlijt, tevredenheid en vroomheid. Vader was een naarstige man die trots was op zijn werk. Er was geen werk wat hij niet gedaan kreeg, alleen ontbrak het hem aan commercieel talent om zijn werk lonend te maken. Als iemand iets wilde laten maken en naar de prijs vroeg, antwoordde hij vaak "laat maar". Alle schriftelijke zaken verzorgde moeder en al bij al was de zakelijke boekhouding dus niet compleet. Veel werd vergeten en andere zaken werden qua loon en prijs verkeerd geraamd. In uurloon werd al helemaal niet gerekend. Als gevolg daarvan was de financiële gang van zaken in het gezin niet best. Dikwijls moest moeder levensmiddelen gaan lenen. Ruw ijzer werd in Limburg gehaald bij de ijzerhandel Andreas Diener en betaling was daar altijd een jaar achterstallig. Tegenover arme mensen was vader altijd goed. Ik herinner me dat hij mij als kleine jongen geld gegeven heeft waarmee ik worst moest kopen en die stiekem naar arme mensen moest brengen. Bij veel mensen heeft hij zonder enige vergoeding steenbrokjes uit het oog verwijderd, wat

vaak voorkwam omdat in die tijd veel stenen op de straat werden geklopt. Hij heeft ook voor alle kinderen in Oberbrechen de gaatjes voor oorringen in de oren gemaakt, bovendien nog met een heel primitief instrument. Dat daarbij niet één keer een bloedvergiftiging is voorgekomen, verbaast mij nu nog. Ook had hij een hele rits nevenwerkzaamheden. Zo zat hij een tijdlang in de gemeenteraad en was, zolang als ik mij kan herinneren, brandweerschef.

Vleeskeurder was hij tientallen jaren, tot vriendjes van de districtsdierenarts hem van die plaats verdrongen. Die taak bracht door de huisslacht in de winter wat geld in het laatje. De keuring van een varken kostte 30 pfenning, en hij moest er twee keer heen. Bij de huisslachten werd altijd schnaps*⁴ gedronken en dat bekwam hem slecht; ook daardoor werd het handwerk verwaarloosd. Omdat de betaling voor het smeed- en slotenmakerswerk in die tijd gewoonweg armzalig was, waren die nevenverdiensten zeer welkom. Voor het slijpen van zeisen, sikkels en ploegscharen was er al helemaal geen geld, wel 'zwei Simmern' vruchten (ongeveer 35 à 40 kilo) die men zelfs nog dikwijls vergat op te halen. Zo lieten boeren de rekening een heel jaar oplopen en betaalden die met kerstmis. Ze maakten er dan een hels spektakel van vooral wanneer de rekening van zo'n jaar meer dan 30 Reichsmark bedroeg, een 'ten hemel schreiende schande' voor die boeren die grote vermogens verdienden of vergaarden en tegelijkertijd de handwerkslieden niet betaalden.

Van zijn handwerk had onze vader zijn gezin niet kunnen voeden, daarom hield hij een flinke veestapel: 2 varkens, 2 geiten, 4 à 5 eenden, ongeveer 10 kippen, 10 ganzen en 3 schapen. Om het werk op het land bekommerde vader zich weinig, daar moest moeder allemaal voor zorgen, hetgeen samen met de grote huishouding voor haar een zware belasting betekende.

Vader wilde dat zijn kinderen het met een opleiding beter zouden krijgen. Dus moest ik in de eerste schooljaren reeds Franse les volgen en liet hij mij piano en viool studeren. Op de basisschool was ik geen grote geest; wel was ik nummer vijf van de klas, maar aan het leren had ik een broertje dood. Mijn eerste leraar heette Heumüller, een jonge man. De tweede heette Ried en kwam uit Niederselters. Mijnheer Ried stuurde me bijna elke week een keer naar zijn ouders in Niederselters en daar was er altijd een dikbelegde boterham over. In de vier hoogste klassen was hoofdonderwijzer Urban onze leraar. Toen hij eens ziek was hadden we een vervanger. Die begon ons een keer af te ranselen omdat we na een sneeuwballengevecht bijna allemaal te laat op school kwamen. Hij had zich echter misrekend want de grootste van ons, die op de bovenste rij zat, nam een lineaal van twee meter lang en sloeg de man ermee op zijn kop. Er ontstond een tumult en ik moest de burgemeester gaan halen. De vervanger had echter mooi zijn trekken thuis gekregen.

De plaatselijke pastoor bij wie ik de mis moest dienen, heette Heimann. Hoe het kwam, weet ik niet maar op een ochtend in de godsdienstles moesten we de misteksten uit het hoofd opzeggen en ik was degene die dat niet goed voor mekaar kreeg. Hij heeft mij daarop bij de haren boven de oren gepakt en mij heen en weer door de school gesleept, "Jij bedrieger" roepend. Hoe dan ook, hij heeft bij die godsdienstoefening gemerkt dat ik er niets van kon.

Die pastoor Heimann had een dienstmeisje en een kokkin. Er was een tijd dat het spookte in de pastorie. De hele parochie was in en om de pastorie verzameld om deze geest te betrappen. Het spook haalde allerlei pesterijen uit. Zo rookte het in de kamer van de pastoor diens sigaren op. Dagenlang heeft de hele goegemeente gezocht en niets gevonden. Mijn vader en ik - ik was toen acht jaar oud - hebben nog met lopers verschillende kamers opengemaakt. Juist de kokkin

zei: "Ik heb toch alle sleutels en begrijp niet hoe de kamers vaak geopend kunnen zijn". Het spook bleek niemand anders dan de kokkin. Het ging zover dat men op een dag de pastoor uit de biechtstoel haalde. Het spook schreef bijvoorbeeld een briefkaart vanuit een ander dorp. De inhoud ervan weet ik niet meer.

Ik weet alleen dat pastoor Heimann die kaart vanaf de kansel heeft voorgelezen. Nu stond toevallig links van het altaar de heilige Paulus - op ongeveer driekwart van de natuurlijke grootte in houtsnijwerk - en aan de rechterkant ook nog de heilige Petrus. Deze laatste hield in zijn uitgestrekte rechterhand twee sleutels van ongeveer 50 centimeter lang. Op het ogenblik dat de pastoor het voorlezen beëindigde, liet Petrus de beide sleutels vallen.

Een keer viel de godslamp^{*5} hard op de vloer. De ketting waaraan hij was bevestigd, brak en een grote olievlek gaf aan wat er mis was gegaan. Een geducht pak slaag maakte mij duidelijk dat ik er met mijn vingers vanaf had moeten blijven. De kerk kreeg een nieuw orgel. Het oude orgel werd verwijderd en met misschien wel honderd kinderen, ieder met een orgelpijp aan de mond, trokken wij met prachtige marsmuziek in een stoet naar de pastorie waar het hout per opbod verkocht werd. Mijn vader veilde alle houten orgelpijpen.

Uit mijn schooltijd heb ik eigenlijk weinig te melden. Mijn moeder vertelde me dat in haar ouderlijk huis als verlichting nog een harsspaan had gebrand, en later een olielamp. In mijn tijd was de olielamp al overal in gebruik. Dan vertelde vader ons dat ergens reeds straten elektrisch werden verlicht zodat je van honderd meter ver het geld in je beurs kon tellen. In het jaar 1900 zag ik de eerste fiets met luchtbanden. We liepen naar het volgende dorp waar een schoenmaker zo'n ding bezat en we kregen het ook daadwerkelijk te zien. Ik kan mij nog goed die 'vélocipède' (met hoog voorwiel) herinneren. Toen ik veertien was kreeg ook ik een rijwiel. Een oud vehikel met massieve rubber-

banden ter waarde van 20 mark. Daarmee moest ik naar Limburg an der Lahn rijden om ijzerwaren te halen of te bestellen. Reizen met het spoor was toen nog een zeldzaamheid. Bij de Hessische Ludwigsbahn*⁶, die in het jaar 1896 Pruisisch werd, was er alleen in de eerste trein 's ochtends naar Frankfurt en in de laatste 's avonds van Frankfurt terug vierde klasse voorhanden. De mensen liepen bijna allemaal de elf kilometer te voet naar Limburg. Er waren vrouwen die grote manden vol waar van Limburg naar Oberbrechen op het hoofd droegen. Dikwijls zag je ook boeren die met hun kar naar Limburg reden.

In mijn schooltijd moest ik al flink meewerken in de werkplaats maar ik gaf er altijd de voorkeur aan om met mijn kameraden rond te struinen. Mijn ouders vertelden me dat ik eens, toen ik nog een uniformjasje droeg, met mijn zuster Anna in de smidse speelde. Mijn vader had een stuk gloeiend ijzer op de grond gegooid. Mijn zus gaf me een duw en ik kwam met mijn kont op het ijzer terecht. Voor ik kon schreeuwen waren een paar seconden verstreken en was ik zo verbrand dat ik een half jaar op mijn buik moest liggen. Ook later overkwam me nog eens een ongeval. Mijn vader had een ijzeren poort gemaakt en die om hem te gaan plaatsen op een kar met twee wielen geladen, met mij erbovenop. Op de binnenplaats aangekomen, zette men de kar op de voorsteun, ik gleeed er vanaf en de poort kwam mij achterna. Ik kwam onder de poort terecht en mijn duim raakte zo beklemd dat hij er bijna helemaal af was. Nu nog is mijn linker duim korter.

Mijn vader liet mij piano studeren bij de hoofdonderwijzer Urban maar een vlijtige leerling was ik niet; hij stuurde me ook naar vioolles. Hij had voor mij een tweedehands vleugel en een viool gekocht, deze laatste van zigeuners.

Aldus ging ik met een familielid, Willi Stein, naar de vioolles bij een oude muzikant, een linnenwever in Niederbrechen.

De man werkte toen nog met een weefgetouw waarbij de spoel met de hand heen en weer geworpen werd. De weefstoel stond in de kamer en werd met de voeten voortbewogen. Een uur vioolonderricht kostte 30 pfenning, hetgeen ik meekreeg van mijn moeder. We hebben ook wel eens een lesuur gespibeld, kochten voor het geld worst en die in een greppel langs de weg opgegeten. Af en toe gingen mijn ouders naar de linnenwever toe - Stilger heette hij - om zich van mijn vorderingen te vergewissen, maar... O wee! Het gevolg daarvan was dat ik klaar was met de studie.

Uit mijn tijd als schooljongen weet ik weinig te melden; net als de anderen haalde ook ik wel eens kattenkwaad uit. Indertijd waren er nog van die mooie zomernachten zodat de hele buurtschap 's avonds op de trapjes van ons huis lag tot halverwege de nacht. Het jaar 1894 was zo heet en droog dat veel vee geslacht moest worden. Op een avond zaten we weer op de trapjes toen een jood met een zwart-wit gevlekte koe voorbijkwam. Een boer zei: "Voor die geef ik 50 mark" en reeds had hij haar in zijn stal.

Op een keer heb ik een paar mooie schaatsen uit elkaar gehaald en onder elk loopvlak twee houten rolletjes aangebracht, maar het ding werkte niet en een paar oorvijgen van mijn vader waren de beloning voor mijn uitvinding van de rolschaats, die later deel zou uitmaken van een grote industrie. Mijn vader wilde – zoals ik reeds meldde – iets anders uit mij halen dan een smid of een slotenmaker; dat is hem echter niet gelukt. In machinerieën schepte ik veel genoeg. Zo was er in Oberbrechen een houtzagerij met een stoommachine waar ik mij erg voor interesseerde, want dat was helemaal mijn ding. En aldus stond ik na veel jeugdige dwaasheid in het jaar 1894 voor een beroepskeuze.

Mijn schoolkameraden gingen allemaal werken als handlangers bij de metselaars en stukadoors in het Rijnland en in Westfalen. Reizen vond ik wel leuk maar al vanaf mijn vroegste jeugd had ik een afkeer van metselaars. Metselaars gingen in het voorjaar op pad en in de herfst, kort voor kerstmis, kwamen ze terug. Ze hadden geld, grote flaphoeden en hoge laarzen. Ze hoefden de hele winter door niet te werken, gingen wandelen, rookten sigaren en speelden kaart. De arme Ernst moest alleen in de werkplaats staan, werken en bevroeren. Een schoolkameraad leerde voor slager in Limburg an der Lahn. Af en toe zocht ik hem op als ik in Limburg iets moest gaan halen; hij gaf mij dan geld en ik haalde twee glazen bier in het slachthuis en wij lieten het ons smaken. Op die manier kreeg ik zin om slager te worden maar mijn vader zag dat anders, hij hield mij in de werkplaats waar ik het vak van smid en slotenmaker leerde.

Ik kreeg een lederen schootsvel en langzaam heb ik mij in mijn lot geschikt. En het was goed zo. Mijn vader was echter geen goede leermeester. Hij schold altijd alleen maar over mij bij mijn moeder. Hij droeg mij vaak werk op dat voor een leerling ongeschikt was. Zo zond hij me helemaal alleen in een diepe schacht naar beneden waar de pomp gerepareerd moest worden, of naar een nieuwbouw om daar alle deuren en sloten te beslaan. Sowieso beschouwde hij mij meer als volwaardige gezel dan als leerling. Op zondag gaf mijn moeder me 30 pfenning zakgeld, op kermisdagen een mark. Te eten was er genoeg, maar het mankeerde altijd aan contant geld.

Ik was huiverig voor het beslaan van paarden. Mijn vader zag wel dat ik niet geschikt was voor het vak van smid en zocht voortdurend naar een oplossing. In het laatste jaar van mijn leertijd reed hij met mij naar Wiesbaden naar König, een meestersmid, in de Nerostrasse. Bij hem werkte en woonde ik ongeveer drie maanden. Veel werk. Vanaf 5 uur 's morgens vroeg werden er aan twee vuren uit oud

en nieuw ijzer hoefijzers gesmeed. Aan een vuur stond de meester, aan het andere een oudere gezelschap, een Saks. Ik stond daartussenin als man-met-de-hamer en moest mij voortdurend omdraaien om de ene keer rechts en dan weer links toe te slaan. Om 8 uur was er koffie en die smaakte. Dikwijls had ik wel de hele keukenkast kunnen leegvretten. Naast de smederij, aan dezelfde binnenplaats, bevond zich de werkplaats van een loodgieter. Vanwege het werken bij het vuur moest ik veel water drinken, dat hadden de leerjongens van de loodgieter al snel in de gaten en ze deden zoutzuur in mijn drinkwater. Ik had het echter gezien voor ik ervan gedronken had. De kwajongens namen mij ook steeds bij de neus vanwege mijn boers dialect.

Het bier dat men toen kreeg, in 1896, smaakte werkelijk geweldig. Naar een volgende school ben ik in de tijd van Wiesbaden niet gegaan. Ik was gewoon bang dat ik er de domste zou blijken te zijn. In Wiesbaden had ik ook geen kameraden. Een beetje zakgeld kreeg ik van thuis mee. König was met mijn vader overeen gekomen dat hij me niets zou betalen. Waarschijnlijk ging het hem zakelijk ook zeer slecht want we kregen de ijzerleveranties enkel tegen contante betaling. Eindelijk ging in Oberbrechen de 'Harepump' kapot en ik greep dit dankbaar aan als reden om weer naar mijn geboortestreek terug te keren. Ik had de neus vol van hoefbeslag en wagensmeer. De Harepump was genoemd naar de plek waar deze stond op de Heideberg. Het was een 75 voet diepe bron waarin het werken altijd zwaar viel. Er waren niet alleen maar buitengewoon lange ladders voor nodig maar ook een ventilator voor de toevoer van frisse lucht. Bij die gelegenheid daalde ik voor de eerste keer af naar de bron. Mijn hart ging weliswaar hard tekeer, maar het ging. Later werd ik zelfs roekeloos en daalde ik zonder ladder af in zo'n bron. Op een kwade dag had ik eens een verstelbare moersleutel in een diepe bron laten vallen en ik moest eerst al het water eruit pompen om de sleutel weer boven te kunnen halen.

Zo ging de leertijd voorbij en ik voelde de behoefte om daar weg te komen maar ik wist niet waarheen. Het toeval kwam mij te hulp.

In Oberbrechen woonde een waardin, met haar meisjesnaam Barth. Die had twee broers die in Bruchsal als monteurs in een machinefabriek werkzaam waren. Een van die broers, Josep Barth, werkte in Oberneisen, kwam op een zondag met zijn vrouw naar Oberbrechen om zijn zuster te bezoeken en ontmoette daar mijn vader. Barth was op zoek naar een monteur en omdat mijn vader mij ook een keer de deur uit wilde hebben, werd beklonken dat ik mee zou gaan als monteur. De dag daarop begaf ik mij naar Oberneisen om de zaak eens te bekijken en ging vervolgens akkoord. Als loon werd 28 pfenning per uur afgesproken.

Moeder bracht mijn kleding in orde, ik kreeg een nieuw kostuum, enkele paren nieuwe kousen en zo kon ik prima in den vreemde trekken.

Op 28 maart 1897 ving ik dan de reis aan samen met nog een slotenmaker, Honecker genaamd die reeds bij Barth in dienst was. Wij reden naar Bruchsal. Daar woonde een waard die afkomstig was van Lindenhofhausen en Stephan heette. De dag daarop werd de honderdste geboortedag van Kaiser Wilhelm I gevierd en zo zag ik de parade van de in Bruchsal gestationeerde Gele Dragoniers^{*7} voorbij trekken. Dat was voor mij iets buitengewoons, zo iets had ik nog nooit aanschouwd.

Mijn moeder had me weinig geld meegegeven en aldus begon ik mijn leven in den vreemde met geldschaarste. We bleven enkele dagen in Bruchsal en dan ging de reis verder naar Schaffhausen via het mooie Zwarte Woud en Singen. Van louter verbazing kon ik zo gauw niet alles in me opnemen. Gebergten waren mij tot dan toe volkomen onbekend. Wij kwamen in Schaffhausen aan en daar was er meteen een spoorwegstaking. We wilden nog verder naar Lottstetten maar omdat er in Lottstetten^{*8} nog geen materiaal aanwezig was, moesten we en-

kele dagen in Schaffhausen een monteur, een zekere Nagel, helpen. Die was niet erg ingenomen met onze hulp want wij snoepten hem enige overeengekomen uren weg en konden in die paar dagen toch niets wezenlijks afwerken.

Honecker en ik woonden in privé onderkomens waar tien man aan het middagmaal verschenen. Van hun gesprekken verstond ik echter geen woord.

's Zondags gingen we naar Schaffhausen naar de Rheinfall, de waterval van Schaffhausen. Daar werd ik, zelfs als boerenjongen, ontgoocheld. Ik had mij de Rheinfall toch anders voorgesteld.

De vreugde over het feit dat ik een prentbriefkaart naar huis kon sturen was veel groter dan die over het geziene zelf. Na acht dagen reden we met een vrachtkar naar het nieuw te bouwen streekstation Lottstetten. Het traject Schaffhausen-Eglisau-Zürich werd nieuw aangelegd. Daar waren enkel Italianen werkzaam. Wij woonden in het Gasthaus zum Löwen in Lottstetten. Het eten was goed maar ik had geen geld om wat te drinken. Ik was ook bang om een voorschot te eisen en zo kwam het dat ik voor de eerste en enige keer in mijn leven oneerlijk was en een glas bier niet betaalde. Ik heb er nu nog spijt van.

Elke ochtend moest ik mij op het station melden met zwart gepoetste schoenen en in geldnood schreef ik naar huis om schoensmeer. Of moeder mij wat gestuurd heeft weet ik nu niet meer. Zo werd het Pasen 1897 en in die dagen trouwde mijn oudste zuster Lieschen. Het was voor mij een harde dag, nauwelijks drie weken van huis weg en dan zo iets mee te maken, dat was erg. Naar huis rijden kon ik niet, om te beginnen omdat ik geen rooie duit bezat en daarbij was ik nog veel te onervaren om een dergelijke reis, die toen nog als een ontzettende afstand gold, alleen te ondernemen. Zodoende bleef ik daar en legde mij op die feestdag te bed om uit te huilen. Verder gaf de monteur mij geen tijd voor heimwee. Het werk was zwaar en ging door

van 5 of 6 uur 's ochtends tot 's avonds 7 uur, in de regel 12 tot 14 uur arbeid. In het geheel genomen was dat met 28 pfenning per uur een regelrechte uitbuiting. Ik wist echter niet beter. Het werk beviel me ook niet want ik had mij echt slotenmakers handwerk voorgesteld en hier was het alleen kasten monteren en steunpalen opstellen met daarbij nog het voortdurende gebakkelei met de Italianen. Maar ik had mij voorgenomen om het uit te houden.

Toen we in Lottstetten klaar waren, moesten we naar Neuhausen^{*9}. Het station ligt aan de glooiing van de berg waar de Rheinfall naar beneden stort. Zo kan men de Rheinfall al van een hoogte van honderd meter zien. Hier was er een monteur die Reif heette. Bij hem werkten ook enkele slotenmakers en dat waren allemaal ongeloflijke blaaskaken.

In Neuhausen waren we klaar en reisden verder naar Zwitserland, naar Liestal aan het traject Basel-Bern.

Hier woonden we eerst in een hotel, waar het goed was maar te duur. Op een avond had ik de kaars op mijn nachtkasje laten branden. De kaars was met dik papier in de kandelaar vastgezet. Het papier begon te branden, hetgeen van buitenaf werd opgemerkt. De waard was door een zijdeur in mijn kamer gekomen en had de brand geblust zonder dat ik er iets van had gemerkt. Omdat het voor ons hier te duur was, verhuisden we naar een gewone herberg annex slagerij. Toen ik op de eerste ochtend mijn kamer wilde verlaten stond daar een grote hond – hij was bijna zo groot als ikzelf – die mij niet voorbij wilde laten. De waard moest eerst opstaan en mij uit mijn benarde situatie bevrijden. De Zwitserse arbeiders waren niet goed te spreken over ons “Schwabben”. Alle Duitsers worden daar als Zwaben aangeduid. Alleen de stationschef betaalde mij telkens een kwart literdje wijn, waarschijnlijk had hij medelijden met mij omdat de monteur me zo ongenadig op de huid zat.

Mijn werk was zonder meer bovenmatig zwaar en ik moest er altijd flink tegenaan. Zo werkten we eens van 's morgens 6 uur de hele dag door, de hele volgende nacht en wederom de hele dag, aan een stuk met weinig eetpauzes. De dag daarop kwam ik een half uur te laat op het werk – ik had mij verslapen – en de monteur maakte daarover zo'n spektakel dat alle voorbijgangers bleven staan.

Na zes maanden waren we klaar in Liestal en moesten we naar Bern waar toen juist het nieuwe station werd gebouwd. Een bepaalde firma uit Basel maakte de ijzerconstructie. Daar trof ik een hulpmonteur die mij meenam naar zijn onderkomen tegenover de Bärengraben en meteen had hij van mij reeds een paar gloednieuwe kousen gejat. De monteur Barth woonde bij Grimm, de seinopzichter. Het middagmaal namen we in een restaurant. Het eten was goed en ik had altijd een vreselijke honger. In de maanden mei-juni 1897 was het weer prachtig. 's Zondags gingen we naar de kleine schans, de "Schänzli". Daar was een concert en van hieruit kon men de besneeuwde bergen zien.

In Bern beviel het me prima. Als ik 's morgens naar het werk ging, moest ik de markt oversteken. Daar bewonderde ik in het bijzonder het uurwerk in de toren met de beren die rondansten als het twaalf uur sloeg. Ook de overdekte straten, waar je bij regenweer met droge voeten kon rondlopen, imponeerden me zeer. De tram werd toen met lucht aangedreven^{*10}.

Om uitstapjes in de bergen te maken was ik nog te dom en ik had er dan ook noch tijd, noch gelegenheid, noch geld voor. Maar ik merkte toch dat ik zo langzamerhand meer ervaring kreeg.

In juli waren we klaar in Bern. De monteur vertrok reeds een dag eerder naar Bruchsal. Wij moesten aansluitend naar Rathen in het Saksische Zwitserland^{*11}. Ik reisde helemaal alleen via Frankfurt, Leipzig, Pirna naar Rathen in een 4de klasse wagon. Van Frankfurt mocht ik niet eens

een kleine omweg naar Oberbrechen maken door gebrek aan tijd en geld. Het was werkelijk een onbeschaamdheid dat de monteur mij in de 4de klasse van een boemeltje liet reizen terwijl hij van de firma een bedrag voor de 3de klasse sneltrein ontving. Ik herinner me nog dat ik in het laatste gedeelte, van Pirna naar Rathen, in de 4de klasse wagon geslapen heb en dat ik toen ik wakker werd, bemerkte dat alle medereizigers mij stonden uit te lachen. In ieder geval moet ik de hele tijd met open mond hebben gesnurkt. De monteur bracht zijn vrouw mee naar Rathen en haar reiskaartje heb ik met mijn rit in de 4de klasse moeten verdienen. Dat ben ik echter later, toen wij collega's waren, ook niet vergeten.

In Rathen^{*12} moesten we twee seinhuisjes bouwen maar we konden nog niet met het werk beginnen omdat het materiaal nog niet aangekomen was. Bij Pirna had een overstroming een spoorwegbrug weggeslagen en daarom moesten we ongeveer acht dagen gaan wandelen. Die tijd hebben we gebruikt om de bergen van Saksisch Zwitserland te beklimmen. Van het station was het maar een klein uurtje tot het bastion, een heerlijk stukje aarde. Ook Königstein en Schandau zijn wondermooie stadjes. Het Saksische eten kon mij niet bekoren. Er waren veel bammetjes met koffie, rijst met rundsvlees, stangenkaas (Edeltilsiter, Oostenrijkse kaas), vossenbessen en leverworst (die was niet te eten zo vet). Wat ontbrak waren nu juist smeulige groenten. We waren blij dat we Saksen weer konden verlaten. In Hochspeier in de Pfalz, waar we vervolgens aankwamen, was er weer eenvoudige burgermanskost. Ik logeerde daar in een herberg – het was in de herfst van het jaar 1897 – toen ik ziek werd en met hoge koorts in bed lag. Geen mens bekommerde zich om mij. Mijn verstandskiezen kwamen door en ik moest geopereerd worden. Dat ging weer voorbij en de zware arbeid begon van voren af aan. De monteur verlangde van mij het onmenselijke.

In Hochspeier was er een fabriek van synthetische azijn. Daar kon ik zien hoe azijn, of eerder azijnessence, uit hout werd vervaardigd. We bleven een heel jaar lang in de Pfalz op de stations van Lauterecken tot Staudernheim bij Münster am Stein.

In Lauterecken zag ik in 1898 ook de eerste phonograaf of grammofoon. Op een tafel stond een apparaat met een cilinder en 6 tot 8 rubber slangetjes die men in zijn oren stoppen moest om werkelijk gezang uit het ding te horen komen. Ik was misschien erg wantrouwig maar moest toch vaststellen dat het verre van een mens was die daar zong.

De meisjes liepen ons overal achterna. Als we een onderkomen zochten, letten we er altijd op dat er een piano in de herberg aanwezig was. Van de Pfalz trokken we naar Colmar. Daar stond nog het oude station. Eerst logeerden we in een wijnherberg waar veel Franssprekende gasten verbleven. Hier was een dienstmeisje dat mij hardnekkig bleef nalopen en op een avond wilde ze mee naar mijn kamer. Ik sloot echter zoals altijd mijn kamer van binnenuit af en liet haar tevergeefs aankloppen. Wij verhuisden gauw weer en ik maakte kwartier in de Dreiährenstrasse bij een oude weduwe. Hier betaalde ik slechts een mark per dag maar het eten was er dan ook naar; de bloedworst die hier vaak voorbijkwam had geen spek aan zijn lijf. Op de ochtendkoffie na, met veel melk en "Süweck" (zoetbrood), deugde het eten van geen kanten. Overigens was het heel mooi in Colmar en bleven we daar toch bijna de hele zomer van 1889. Er lagen veel militairen en elke morgen kwam er wel een afdeling langs met muziek. Van Colmar gingen we naar Achern in Baden en woonden daar in een wijnherberg annex banketbakkerij. In Achern zag ik voor het eerst hoe ze flessen maken. Van grondstof naar glas, tot afgewerkte flessen. Het was interessant om te horen hoe het hele personeel van de fabriek vaak "Grote God wij loven U" zong. Zo zwierven wij een flinke tijd rond in Baden.

In Hockenheim bij Schwetzingen dronken de rijwerkers elke morgen en elke middag bij het ontbijt en het vieruurtje een vat bier. In Hockenheim wordt veel hop en nog meer tabak aangeplant. Ook in Schwetzingen hadden we voor een korte periode werk. Van hieruit ging het weer naar de Pfalz, naar Westheim en Lustadt, het traject Germersheid-Landau. In Westheim logeerde ik in een herberg bij een katholieke familie; de hele rest van de bevolking was protestant. In Lingenfeld in het traject Ludwigshafen-Lauterburg was er een katholieke kerk en dus ging ik met de waardin en haar dochter 's zondags naar de mis in Lingenfeld.

In Westheim waren de meisjes in één woord gek op ons. We liepen 's avonds om het hardst door de straten van het dorp, de meiden met klompen achter ons aan. Als ik langs een huis kwam waar een meisje woonde, moest ik aan het raam komen en een glas wijn drinken. Hier schonk men reeds een goede wijn uit de Pfalz.

Op zondag moesten de rijwerkers – die allemaal nog kwajongens waren – elkaar aflossen aan de spoorwegovergangen. Ze namen dan een stuk 'Solberfleisch' (gepekeld varkensvlees) van 2 à 3 pond en een kruik wijn mee. Het vlees werd dan in het baanwachtershuisje gekookt en als ontbijt gegeten. 's Avonds werd er in de herberg vaak gedobbeld en iedereen moest uit hetzelfde bokaal bier of wijn drinken. Hier in Lustadt kreeg ik een collega die Gut heette. Hij was een trouwe kameraad.

Van hier gingen we naar Lauterburg (traject Straßburg). Martin Gut speelde mooi harmonica en waar er een piano aanwezig was, had mijn vriend de beste kansen bij de dorpsmeisjes. In Lauterburg arriveerde er op een dag een groep koorddansers. Wij kwamen juist aan toen een koorddanser op een koord zat en op de trompet het lied "Weiße du Mutterl, was i' träumt hab?" (Weet je moedertje wat ik gedroomd heb?). Op dat ogenblik brak het koord dat aan de ene kant hoog aan een huisgevel en aan het andere uiteinde aan twee gekruiste

stangen was bevestigd, en de trompet spelende koorddanser suisde de diepte in.

Van Lauterberg moesten we voor de tweede keer naar Saksen en wel naar Lauterbach, traject Leipzig-Chemnitz. Hier logeerden we in een herberg bij 'Zwoche-Ernsten'. In Saksen was het gezellig. De miljonair-landeigenaar speelde 's avonds Skat en tot slot was er worst, sardienen of wat de waard juist in huis had. In Saksen zwermden we uit naar verschillende stations - zoals Kätchenbroda, Meissen, Klotsche en Werdau - tot Komotau toe.

In het voorjaar 1900 verhuisden we van Saksen naar Elzas-Lotharingen, naar Teterchen, Beningen en Kreuzwald. In Kreuzwald streken we neer bij een waard, Baumstümmeler genaamd, die ook jaagde. Met zijn halfdove zoon ging ik wel eens op jacht maar we brachten nooit iets mee naar huis. Hij had ook een mooie dochter, Bernie. Ik ging weliswaar met haar naar de mis op zondag, maar voor meer kwam ik daar niet in aanmerking. Lena, het dienstmeisje, dat uit Westfalen afkomstig was, liep me daarentegen achterna. Nieuwe concessies voor kolonmijnbouw die voor exploitatie geschikt waren gemaakt, leverden in de streek veel werk op. In één avond heb ik van een hoog, gemetseld viaduct twee instaplanken - bestemd voor het opblazen van het bouwwerk - afgestreept omdat ze zich te hoog boven het spoor bevonden^{*13}. De buizen onder de luiken hadden een diameter van ongeveer 75 centimeter en waren van 10 millimeter dik ijzer. Ik verdiende die nacht 20 mark^{*14}. De spoorwegopzichters in de Elzas waren echt schurken en zo heeft de betreffende wellicht het dubbele bedrag opgestreken en ook de monteur Berth had in ieder geval ook een vinger in de pap.

In de zomer van 1900 moest het 'Kaisermanöver' plaatsvinden bij Metz. Keizer Wilhelm II zou in Schloß Urville logeren en zo gingen we naar Urville om op het station veiligheidsinstallaties voor de

keizerlijke trein aan te brengen. Schloß Urville lag ongeveer 5 minuten gaans vanaf het station. Wij logeerden in de stations herberg. "Verdraaide Fransen!". De vrouw sprak er bijna geen woord Duits. Hier sliepen we met ons drieën in een bed want er logeerde nog een hele groep mensen in het huis die in het kasteel werkten. Het echtpaar van de herberg gedroeg zich jegens ons werkelijk onbehouwen. Een kaasfabriek uit de omgeving leverde een voortreffelijke kaas die sterk leek op onze Camembert, maar met een doorsnee van circa 25 centimeter.

Ondertussen had ik de dienstplichtige leeftijd bereikt en moest naar de keuring. Nu ging het me dun door de broek omdat ik al alle eerdere keuringen overgeslagen had – alleen in Metz was er nog geen geweest – en aldus reisde ik op een dag naar Metz voor de keuring. Dat was echter een zware bevalling! In Metz betrad ik het keuringslokaal tegenover de kathedraal en werd door de sergeant-majoor dusdanig toegebluft dat ik bijna op mijn kont viel. De heren officieren waren beduidend hoffelijker en lijfden me vlotjes in bij de infanterie. Ik ben dan met stille trom naar Kurzel teruggereisd en heb dezelfde dag nog verder gewerkt. Ondertussen had ik al wat meer ervaring en nam ik mij voor om in de herfst in Limburg naar de algemene keuring te gaan. En zo kwam het dat ik bij die algemene keuring in Limburg een jaar uitstel kreeg. Dus moest ik in 1901 nogmaals naar de keuring.

We gingen weer naar Saksen, naar Limritz en Döblen, aan het traject Leipzig-Dresden. In de herberg in Limritz moest ik om bij mijn kamer te komen altijd door een vertrek waar misschien wel 10 zakken van 50 kilo appels opgeslagen waren, maar ik heb er niet een van gepakt; dat viel in dat jaar zwaar. We hebben het over de herfst van 1900.

In het voorjaar van 1901 gingen we ook nog naar Dillingen aan de Saar. Hier hadden we voor bijna een jaar werk omdat het station er volledig

verbouwd werd. We logeerden in Pachten vlakbij Dillingen bij een meesterbakker, Josef Gross. De gemeente bestond praktisch helemaal uit families met de namen Gross of Klein. Josef Gross bezat een goed lopende bakkerij maar verder was hij een dronkenlap. Hier in Pachten had ik ook een liefje uitgekozen, Maria Klein. Er was echter niet veel eer te behalen met die familie, en ik liet haar later weer wegfladderen. Het was mooi daar in Pachten. Iedereen in dat dorpje kende me en mocht me. Ook mijn zus heb ik een keer voor acht dagen daarheen laten komen. Geld hield ik niet over. Ofschoon het uurloon van 28 pfenning uit 1897 verhoogd was naar 48 pfenning in 1901, had ik op de betaaldag niets om aan wat extra's te besteden.

Van hieruit reisde ik in het voorjaar andermaal naar de eerste keuring in Limburg en werd ingedeeld bij de marine. Dweepte ik altijd al met de marine, dan kon ik nu geweldig trots zijn, vooral omdat er voor het eerst een man uit Oberbrechen bij de marine ging dienen. Ook voor de tweede, de algemene keuring ging ik naar Limburg en het bleef bij de marine. Na de algemene keuring bedronk ik me waardoor ik 's ochtends zonder nachthemd in bed lag en mijn moeder in mijn kamer kwam met als commentaar: "Nou zeg, dat is het toppunt."

Ik reisde weer terug naar Dillingen en interesseerde me nu reeds voor pantserplaten die verzonden werden vanaf de walsfabriek aan de scheepswerf in Dillingen. Ik werkte nog een dag of acht vóór 1 oktober 1901 om vervolgens naar huis te reizen en de nodige voorbereidingen te treffen voor de militaire dienst.

Als afscheid hadden ze me in de fabriek nog een paar laarzen gestolen. Ik verdacht een collega op het werk ervan en heb die zaak aangegeven. Later werd mij aan boord van de trein meegedeeld dat de zaak geseponeerd was; waarschijnlijk had ik mij met mijn verdenking toch vergist. Het zal wel een of andere Italiaan geweest zijn die de laarzen gejat had.

Op 1 oktober 1901 moest ik in dienst. Ik reisde over Köln-Harz-Rheine-Osnabrück naar Wilhelmshaven naar de tweede werfdivisie. Onderweg had een groot aantal kameraden elkaar terug gevonden en dus werd er allerlei lolbroekkerij bedreven. Bij sterk omhoog lopende baangedeelten bijvoorbeeld werd er uitgestapt en naast de wagons gelopen, of werden de wagons met looftakken bekroond. 's Nachts sliepen we in de bagagenetten, op de grond of op de zittingen. Toen we Wilhelmshaven naderden, spraken we met elkaar af om nu nog eenmaal in het hotel goed te eten en dan naar de kazerne te gaan, maar de trein was nog maar net gestopt in Wilhelmshaven of daar schreeuwden de stommelingen reeds "Werfdivisie hier aantreden". O wee! De dienst was al begonnen en zou nu drie jaar duren. Alles waarover we in de treincoupé hadden gedroomd, was uiteengespat en met het bevel "Afdeling mars!" was de ruwe werkelijkheid tot ons doorgedrongen. Wij marcheerden naar de kazerne van de tweede werfdivisie. Onderweg bekeken de matrozen ons, deels met medelijden deels met leedvermaak, over de drie jaren die ons te wachten stonden, en dat het ons net zoals hen mocht vergaan.

In de kazerne werden we geselecteerd en verdeeld. Ik kwam onder het commando van een korporaal bij de machinist onderofficier Besuch. De luitenant heette Krah. Het opleidingscommando was onderdeel van de bemanning van de S.M.S. Wörth^{*15}. De korporaal was uit Baden afkomstig. En toen begon het oefenen, voor de duur van zes weken. Het leukste was het nog in de kantine. Daar had je koek en koffie en prentbriefkaarten. Wij moesten naar de badruimten en werden daarna in de kleren gestoken. In al die nagelnieuwe kleding moesten de namen genaaid worden. Na enkele weken werden we ook al eens uitgelaten.

Op een zondag mochten we aan boord van de Würth. Voor het schip, dat kort daarvoor teruggekeerd was van de Chinese oorlog^{*16} moesten

we aantreden. De eerste officier, Graf von Platen zu Hallermund, vroeg naar ieders beroep en herkomst. Vervolgens werden we aan boord gebracht en getrakteerd. Er was koffie met koek. We waren verbaasd. Later zijn we echter niet meer aan boord van de Wörth geweest omdat het schip ondertussen onttakeld was. Dan kwam de beëdiging en de introductie. De zes weken opleiding waren zonder noemenswaardige gebeurtenissen verlopen.

Op een avond, toen we reeds in de kooien lagen, had een van ons zich 'luid en onbehoorlijk' gedragen. De onderofficier werd vanachter zijn tussenschot ziedend van woede en wou weten wie de dader was. Hij liet ons in ons hemd aantreden in de gang, en daar staan tot de schuldige zich zou melden. Na enkele uren hadden we een zekere Faiser zo ver gekregen dat hij zich aangaf. Gelukkig kwam juist de officier van de wacht eraan die zag hoe wij daar stonden. Meteen konden we inrukken.

In de korporaalgroep hadden we een Elzasser die het zo wist te spelen dat hij 'wegens veel te grote domheid' uit de dienst werd ontslagen.

Toen de opleiding klaar was, moesten we aan boord maar er was geen schip voor ons. Dus werden we naar Kiel overgebracht en verdeeld over verschillende schepen; ik met mijn korporaalgroep op de S.M.S. Viktoria Louise. (Ik wil nog vermelden dat we tijdens die zes opleidingsweken herhaaldelijk werden gevraagd wie er voor vier jaren wilde bijtekenen. De kameraden raadden dat af. De bijtekenaars kwamen terstond terecht in een machinebouw opleiding en werden van rekrut nu onderofficier. Ik heb daar een grote fout gemaakt want op die technische school had ik met zekerheid de gelegenheid gekregen om een en ander te studeren.)

Welnu, we waren aan boord van een ander schip terecht gekomen en daar als vreemden niet echt vriendelijk ontvangen. Het schip koos meteen het zeegat.

Toen we aan bakboord waren aangetreden voor een instructieeur begon die schuit te stampen^{*17}. Al snel werden sommige lui zeeziek en moesten overgeven. De onderofficier brulde naar ze: "Als jullie het dek smerig maken, dan maken jullie het weer schoon met zand en stenen", en gelijk kotsten ze in hun borstzakje. Mij deed het weinig. Later in de stookruimte werd ik eens zeeziek en liep toen als een dronkaard naar het bovendek, kwam langs een paar officieren die me toeriepen. Eenmaal in de frisse lucht was het meteen over. 's Avonds heb ik met een leeuwenhonger twee rolmopsen verslonden. Op een keer moesten we een bunkerbrand blussen. De kolen waren in de fik gegaan en we moesten naar binnen; dat was een linke zaak in die verschrikkelijke hitte en zonder bescherming tegen de rook.

Na enkele weken gingen we weer van boord, en belandden nu op de hulk Sachsen^{*18}. Hier kregen we alleen maar lessen. Ik moest onze korporaalsgroep alsmat instrueren samen met de machinist onderofficier. Behalve mij had hij niemand anders daarvoor gevraagd. Daar kreeg ik ook meteen mijn eerste straf.

In ons matrozenverblijf waren de hangmatten opgestapeld tegen een hangtafel. Bovenop de hangmatten lag een kameraad te slapen. Ik loop voorbij, trek de hangtafel opzij, de hangmatten gaan aan het rollen en mijn kameraad Bornegue stort neer op het dek. Bewusteloos werd hij naar de ziekenboeg gebracht. Ik moest op appel verschijnen en moest zes uren met de hangmat op mijn schouder staan, elke avond een uur.

Toen de leertijd voorbij was, kwamen we aan boord van de Kaiser Karl Der Grosse^{*19}. We reisden per trein van Kiel naar Cuxhaven. Hier lag de Keizer Karel de Grote aangemeerd. We werden opgehaald, gingen aan boord en moesten helpen bij het voorbereiden van proefvaarten. De complete bemanning bestond nog uit medewerkers van de scheeps-

werf. Maar hier wachtte ons iets feestelijks. Hele manden vol met boterhammen en broodjes met ham, worst, kaas, zalm, sardienen enzovoorts stonden in iedere hoek. Wijn, bier, schuimwijn en limonade in honderden flessen, hele hammen en hele worsten lagen overal opgetast. Wij stonden perplex. Natuurlijk hebben we ons meteen rondgegeten en gedronken. 's Avonds was iedereen bezopen, zelfs de kapitein viel aan dek telkens om. Het duurde echter niet lang voor de echte bemanning aan boord kwam en de werkelijke dienst begon. Ik had geluk en kwam terecht op mijn beoogde functieplaats, in de machinekamer van de stoombarkas, de grootste sloep van de Kaiser Karl^{*20}. Hier onderwezen onderofficier Sierke en chef stoker Schröder de mannen van het technische personeelsonderdeel 'Ersatz OO'. Sergeant-majoor Bartels en twee sjouwers, zij vormden de bemanning van de sloep.

De dienst in de barkas begon elke morgen om 5 uur. De stoker ontstak het vuur, ik poetste de machine, moest olie aan boord brengen en aan de ingenieur van wacht melden: "Barkas vuur aan". Dan werden water en kolen ingenomen en lagen we aan bakboord van de Kaiser Karl tot het fluitsignaal "Stoombarkas klaar" klonk. Het kwam voor dat we de hele dag niet uitvoeren. Het gebeurde echter ook dat we de hele dag niet aan boord gingen. Voeren we wel uit, dan was onze plaats boven aan dek van de barkas. We moesten ketels reinigen en de machines in orde brengen. Vanaf het dek konden we alles prachtig overzien.

Enige kleine belevenissen op dergelijke vaarten wil ik wel vertellen. Met de barkas kwamen we natuurlijk vaker op plaatsen waar de overige scheepsbemanning niet mocht of kon komen. Zoals op een dag in het Noorse Kristiansand. Op een heerlijke zomerdag voeren we met de officieren vanaf de haven een rivier tussen hoge bergen op zover het ging tot aan een ketelmeer. Daar aangekomen zei de eerste officier dat we het anker moesten uitwerpen. De sukkels wierpen het

anker, waarvan de ketting echter niet aan het schip was vastgemaakt, uit en hop! daar waren anker en ketting verdwenen. Onder de officieren was er ook een van de cavalerie met een monocle. Onze luitenant-kapitein Von Abecken zei tegen hem: “Werpt u er toch uw monocle achteraan, dan weten we tenminste waar het anker ligt.” Maar het anker was spoorloos verdwenen. Echt zalig was het hier.

Er werd gegeten en gezwommen, en dan ging het weer terug. Aan de stoombarkas hing een roeiboot met daarin de officieren en erachteraan de nog een maatje kleinere “dingi”. Juist die dingi (de kleinste sloep) was gekapseisd en de officieren waren druk in de weer om die notendop weer vlot te krijgen en daar zei kapitein Von Abecken weer: “Die kon ook eens een handje toesteken, die met zijn monocle, die aap daar.”

In Zweden-Noorwegen kwamen we nog twee keer, eerst in Cristiania en dan in Bergen. Op deze tochten hebben we geweldige dingen gezien. De vaartochten van de nachtoefeningen pakten voor onze barkas nog het slechtst uit bij het slepen van de schietschijven en het inzamelen van de afgeschoten torpedo's. De Pinass (een kleiner stoomschip) was een keer zo'n schijf aan het verplaatsen, ramde daarbij de schietschijf en begon te zinken; de bemanning kon zich nog juist redden door óp de schijf te klauteren.

Op een dag kregen we 's morgens om 9 uur het bevel vooruit te varen naar het Stollergrund lichtschip dat voor Kiel als baken lag voor het torpedoschieten. We voeren weg bij licht woelige zee, maar O wee!. Er kwam een dusdanige storm op dat we met het ergste moesten rekenen. We waren al snel vaker onder water dan erboven, we konden ons lichtschip nergens vinden en dwaalden maar rond. Uiteindelijk hebben ze óns gevonden, we zouden daarop meteen weer klaar voor inzet zijn, maar het bleek een zware bevalling om weer aan

boord te komen! Bij iedere poging om de haak in het hijsrog te hangen, zakte onze boot weer 2 à 3 meter weg. Die tocht hebben we nooit meer vergeten.

In de zomer van 1902 voeren we naar Dublin en Kingston. Afvaarten wisselden van Wilhelmshaven naar Kiel en terug, maar altijd door het Kaiser-Wilhelm kanaal. Zo verging de zomer van 1902. Het kerstfeest waarbij ik voor het eerst met verlof kon gaan, kwam nabij. De vreugde om met verlof te kunnen was heel groot.

Enkele dagen daarvoor, op 22 december 1902, wilde ik 's morgens om 5 uur weer aan boord van de barkas gaan, samen met nog een rekrut. We moesten over de zwaaiboom heen en ik had een bos takkenhout op mijn arm. Vanwege de tamelijk hoge zeegang hadden de bootsmannen de barkas met een lang touw aan de zwaaiboom bevestigd. Ik daalde via de touwladder naar beneden, trok de boot naar mij toe en sprong erop. Ten gevolge van de sterke schommeling verloor ik echter mijn evenwicht, wilde me nog aan de railing vastklampen, maar die was 's nachts weggeslagen en ik lag in het water. Bij wijze van uitzondering waren de zeelieden die dag reeds voor mij aan boord gegaan, wat anders nooit voorkwam. Die hebben me er uit gehesen want bij deze sterke zeegang was ik anders vast verzopen. Goddelijke voorzienigheid!

Aldus spoorde ik op kerstdag met vakantie. Een groot genoegen om nu als marine soldaat het dorp te betreden. Op een door-deweekse dag reed ik een keer naar Limburg. Daar ontmoette ik mijn vriend Wolf, mijn boordmaatje die ook verlof had. Diezelfde dag was mijn zus Klara naar Hadamar gereden om haar vriendin Agnes Ressimann te bezoeken. In Limburg ging ik ook even bij mijn neef Adolf Stein langs die een winkel had in de Obere Grabenstrasse, en daar werd ik ontvangen door juffrouw Agnes Ressimann. Op dat ogenblik was in een flits mijn huwelijkslot bezegeld.

's Avonds, toen mijn zuster uit Hadamar terugkeerde, haalden we haar af aan het station. De volgende dag reeds bezocht dezelfde juffrouw Ressmann ons in Oberbrechen. Ik vond het meisje leuk en toen mijn verlof voorbij was correspondeerden we met elkaar. En zo kreeg ik een liefje.

De winter van 1902-1903 ging voorbij. In maart kreeg mijn vader een staalsplinter in zijn oog. Hij moest naar het ziekenhuis in Limburg. Mijn ouders dienden bij de marine een verzoek in om verlof voor mij, hetgeen werd toegestaan. Voor een dag of veertien, geloof ik. Na afloop daarvan dienden we een tweede verzoek in en ik kreeg nog eens zes weken vrijaf. Voor ik de tweede keer met verlof vertrok, zei onze ingenieur van wacht - hij heette net als ik Ernst Otto - dat ik thuis meteen een verzoek moest indienen voor volledige vrijstelling. Dat deed ik dan ook. Ik werkte zes weken thuis in de werkplaats. Na zes weken in het hospitaal is mijn vaders rechteroog leeggelopen. Dat heeft de toen 57-jarige man erg aangegepen.

Ondertussen reisde ik af en toe naar mijn schat in Hadamar. De verlofperiode verstreek en ik moest weer terug; het moet in augustus 1903 geweest zijn. In november werd ons schip Kaiser Karl Der Grosse uit dienst genomen. In Kiel gingen we aan land, ieder met zijn plunjezak op de rug. Van alle stokers was ik de laatste, in ieder geval wilde ik ook wel eens de laatste zijn.

Alsof de duivel ermee speelde... onze officier van dienst had gezien dat ik aan mijn plunjezak een slot had dat er precies zo uitzag als de sloten aan boord. "Neerzetten die zak!" Ik was danig geschrokken om zo als dief te kijk gezet te worden. In werkelijkheid had ik dat slot van de werf ontvangen. De zaak liep nog goed af, het liet mij tamelijk koud wat de officier allemaal te berde bracht. Alleen bevreemde het me dat hij aan het eind van zijn scheldkanonnade

opmerkte: "Nu moeten we die kerel maar ontslaan." Met de trein reden we naar Wilhelmshaven naar het andermaal helemaal nieuwe schip S.M.S. Mecklenburg^{*21}. Hier was het minder aantrekkelijk dan op onze oude schuit. Ik bleef er ook niet lang maar werd overgeplaatst naar een compagnie aan wal, samen met een kameraad uit de Elzas. Bij die compagnie lanterfantten we maar wat tot het kerstavond werd. Toen klonk het: "In het bureau van de compagnie aantreden!" Ontslagpapieren, tot nader order op non-actief. Terwijl alle anderen 'Stille Nacht' zongen, liepen we de poort uit, twee onderofficieren en drie manschappen. We kochten nog een lange wimpel met stok en begaven ons naar het station. Ik spoorde naar Düsseldorf naar mijn zus Klara en bracht daar de feestdag door. Op tweede kerstdag reed ik naar Limburg en 's avonds rond zes uur verder naar Hadamar. Ik had al geschreven dat ik zou komen. De vrijage die ik nu reeds een jaar lang had aangehouden, gedijde al zo goed dat ik naar Hadamar kon gaan. Mijn schat haalde me af aan het station en we gingen regelrecht naar het soldatenbal. Ofschoon de bevolking van Hadamar mij enigszins wantrouwend monsterde, was ik daar toch meer het voorwerp van algemene verbazing. Toen ik met mijn lange wimpel de zaal betrad, werd alles muisstil.

De dag daarna ging ik naar moeder thuis. Mijn ouders verheugden zich dat ik weer thuis was en de arbeid kon overnemen. Mijn vader herstelde langzaam en daarom bleef ik van kerst 1903 tot november 1904 thuis. Maar toen hield ik het niet meer uit. Mijn vader en ik konden bij het werken niet zo goed met elkaar overweg en het werk zelf beviel me absoluut niet. Dus schreef ik opnieuw voor werk naar de firma in Bruchsal. Het antwoord kwam meteen; ik kon me melden bij de monteur Schiffli in Diez. Ik reisde naar Diez, maar Schiffli had zelf al genoeg werklieden en weinig werk. Hij stuurde me naar Hadamar naar de monteur Ihle. Dat kwam als geroepen. Ik kon nu bij

mijn toekomstige schoonouders logeren voor 1 mark per dag. Het was een heerlijke tijd. Toen ik Hadamar verliet, kon ik mijn verschuldigde kostgeld nog niet helemaal betalen; ik stuurde het later op.

In die dagen namen de plannen voor mijn leven vaste vorm aan. Ik heb weliswaar nooit gesproken over mijn wens om zelf eens monteur te worden, maar ik heb er altijd aan gedacht. In Hadamar wou de spoorwegopzichter mij wel houden als seinhuismonteur maar ik ben daar niet op ingegaan. Ten eerste was het loon bij de spoorwegen te gering en op de tweede plaats had ik ambities. Ik trok van Hadamar naar Assmannshausen am Rhein en bleef daar slechts enkele dagen omdat ik naar Bruchsal teruggeroepen werd. Ik kreeg hier bevel om onmiddellijk naar Straatsburg te rijden waar het nieuwe rangeerstation moest worden gebouwd waarvoor we reeds de voorbereidingen hadden getroffen. We logeerden in Schiltigheim. Hier verbleven we ongeveer tot kerst om vervolgens verder te trekken naar Riding bij Saarburg. De familie Bondiné, waar we ingekwartierd werden, telde twee dochters, van wie men mij er een graag had willen slijten. Ik heb ze later nog een keer bezocht. Ze hebben me daar een maaltijd opgediend zoals ik er in mijn leven nog geen had gegeten.

Nu kwam er uit Bruchsal het bericht dat ik naar monteur Schneider in Leipzig moest. Plagwitz-Lindenau was het Pruisische station. Dat was een groot project, dat tevens mijn laatste arbeidsplek als hulpmonteur betekende. In mei 1905 ging ik als zelfstandig monteur naar de *Hafenbahn* van Frankfurt am Main.

Aan de toegangssporen van het station werden enige veranderingen uitgevoerd aan de leidingen van het stangenstelsel en aan de seinen. De eerste arbeid als akkoordwerk voor montage waar niets aan werd verdiend. Van hier ging het voort naar Ottweiler bij Saarburg-Schlettstadt om aldaar alle voorseinen^{*22} van nieuwe aandrijfmechanismen te voorzien.

Het was toen al herfst en ik heb me bij die gelegenheid tegoed gedaan aan druiven die rechts en links van de spoordijk rijkelijk groeiden.

Met kerst van het jaar 1905 hebben we ons in Hadamar verloofd. Het was een mooi verlovingsfeest. De winter door ben ik in Hadamar gebleven en op 1 mei van het jaar daarop 1906 ben ik ook in Hadamar getrouwd. In de eerste meidagen was er wel zon maar ook veel wind. We gingen op de huwelijksdag te voet naar de kerk. Er werd duchtig gevierd. Uit Eichhofen in de Elzas had ik 150 liter witte wijn en uit Brumat 40 liter rode wijn laten komen en van beide werd flink gedronken.

Ik had alvast wat geld gespaard en moest voor mijn trouwdag alleen nog een nieuw pak en een zijden jurk voor de bruid kopen. Al het andere betaalden de schoonouders – daarvoor had ik mezelf dan wel verplicht om hun dochter levenslang te onderhouden. Nadat ik haar echtgenoot was geworden, had ik vrij tot de vijfde mei. De zesde wilde ik 's morgens weer naar mijn werk in Limburg rijden maar ik kwam een minuut te laat aan op het station. De trein was al weg en ik hoefde niet zelf voor de spot te zorgen.

De montage in Limburg was klaar en ik moest nu naar Niedernhausen. Mijn jonge vrouw reisde natuurlijk mee. Wij bewoonden daar een kamer bij een zekere familie Dinges, pal achter de werkplek. Dat was dan meteen onze huwelijksreis. 's Middags spande mijn vrouw een hangmat in de tuin. Ontbijt met koffie en de broodmaaltijd 's avonds maakten ze zelf klaar en het middagmaal namen we in de stationsrestaurant. In de mooie Taunus beleefden we heerlijke weken. Zodra het werk hier klaar was, moest ik naar Bruchsal terug, waar ik ditmaal papieren kreeg voor klussen in Heppenheim en Mannheim-Waldhof. Bij die gelegenheid liet ik mijn vrouw voor de eerste keer Bruchsal zien. In Heppenheim had ik slechts twee dagen werk; we verbleven in Hotel Mond. Van daar reisden we naar Heidelberg om het

slot te bezichtigen en aansluitend naar Mannheim. Ook hier bezochten we de bezienswaardigheden, en 's avonds reden we verder naar Neckarau, naar Michel Wacker bij wie ik vroeger eens gelogeed had. Het was al heel laat en we konden bij hem geen onderkomen meer vinden. Hij stuurde ons naar het stationshotel; ook daar was alles vol. Om middernacht landden we eindelijk in het hotel Zum alten Bahnhof in Mannheim. Kamer met twee bedden: 10 mark. De volgende morgen ging ik naar mijn werkplek in Waldhof en zocht daar in de buurt naar een geschikte slaapplek. Het werd een primitieve kamer in een klein huisje naast een herberg. Ik had voor ongeveer acht dagen werk en moest daarna weer terug naar Bruchsal. Voor mijn vrouw maakte ik alles klaar om me te kunnen nareizen zodat ze niet ook weer eerst naar Bruchsal hoefde. Ik was er zeker van dat ik vervolgens met haar naar Zwitserland of ergens anders ver weg zou kunnen gaan. In Bruchsal ontving onze montageleider mij met de woorden: "We hebben in Hadamar een opdracht die we kunnen gaan uitvoeren." Ik was zeer teleurgesteld maar om mijn kansen op werk in eigen land niet te verpesten, nam ik de opdracht aan en telegrafeerde mijn vrouw in Mannheim "Ik kom met de trein van 2 uur uit Frankfurt." Dus reisden we goedgemutst samen naar huis.

Dat was in de herfst van 1906. Nadat de klus in Hadamar klaar was, ging ik naar Biebrich-Ost. Hier wachtte een groot werk voor meerdere monteurs, en ik haalde mijn vrouw daarnaartoe. We huurden een kamer tegenover de werkplek bij de herbergier Schmidt en namen bij hem ook het middag- en avondmaal, al het andere maakte mijn vrouw zelf. Collega Uhe, die tijdelijk zijn vrouw liet overkomen, logeerde er ook. Het waren heerlijke dagen.

De Schmidts ware beste mensen, alleen hadden beide echtelieden de gewoonte schnaps te drinken en vaak een beetje teveel. Op een avond – we zaten knus bij elkaar, mijn vrouw en ik – hoorden we in de woning

van Schmidt lawaai. Het werd almaar luider en uiteindelijk kraakten de deuren en ramen. Met een bijl had hij de deuren compleet aan diggelen geslagen. Mijn vrouw trilde over heel haar lijf. Ik was daarentegen niet bang omdat ik hem de baas kon, maar toch had ik alvast wat verdedigings werktuigen klaar liggen. Naast ons woonde nog een oude vrouw van over de zeventig, een echte Beierse. Die is naar beneden gegaan en heeft de kerel overmeesterd. De volgende dag was het weer vrede. In Biebrich bleven we tot eind 1906. Aansluitend ging ik naar Erbach in de Rheingau. Mijn vrouw bracht ik toen naar huis, want het was al herfst en zij verkeerde reeds ruim in gezegende toestand. Ik woonde in Erbach bij een zekere Erlewein. Mijn kamer lag boven een inrijpoort wat aanleiding gaf tot een flinke verkoudheid.

's Zondags reed ik naar huis en meestal op zondagavond weer terug omdat ik geen verlof kreeg en de maandagochtend vroeg weer op het werk moest zijn. Op zondag 26 januari 1907 vertrok ik reeds in de namiddag omdat ik met mijn schoonvader naar de Viering van de Geboortedag van de Keizer wilde gaan bij de Oudstrijdersvereniging. Tegen de stationschef van Erbach zei ik: "Mocht iemand naar mij vragen, zeg dan dat ik naar huis ben gereisd, mijn vrouw ligt in het kraambed."

Toen ik thuis aankwam trof ik mijn vrouw aan met een rood hoofd en angstig. Ik zei dat ik thuis zou blijven. Zij stuurde me echter mee naar de viering van de Keizergeboortedag omwille van haar vader die toch zo graag met mij wilde pronken omdat ik toen - op de schoolmeester van Hadamar na - de enige was die piano kon spelen. We werden er heel vrolijk en keerden om twee uur 's nachts aangeschoten huiswaarts. We hadden nauwelijks de woning betreden of we waren op slag nuchter. Mijn vrouw lag krom van de pijn en huilde; ze was alleen geweest en hulpeloos. Het was hoog tijd de vroedvrouw er bij te halen. Ik wist niet waar die woonde, dus moest mijn schoonvader

haar halen. Ze kwam snel maar het duurde nog tot de zondag elf uur – intussen hadden we ook nog de dokter moeten halen – tot een klein meisje het levenslicht zag.

Het kleintje was helemaal bruin en had ongeveer vier centimeter lange haren. Ze werd in het andere bed gelegd en de zorg concentreerde zich eerst op de moeder. Af en toe keek ik echter ook naar de kleine die mij heel brutaal aankeek alsof ze wilde zeggen “Ben jij mijn papa?”. Toen de moeder buiten gevaar was, werd de kleine gebaad en aan haar mama teruggegeven; die heeft toen geweend, maar dan van geluk. In het hele huis heerste grote vreugde.

Ik telegrafeerde naar Bruchsal om een paar dagen extra verlof te krijgen. Acht dagen later werd het kind gedoopt en het kreeg de namen Maria Anna Agnes. Het was een lief, braaf kind, en met elf maanden liep het al rond op straat. Ikzelf kon mijn werk zo inrichten dat ik altijd in de omgeving bleef en dan reed ik elke zaterdag naar huis.

Naar een groot montagewerk in Niederlahnstein nam ik moeder en kind echter wel mee. We logeerden daar bij een Frau Werner die gescheiden leefde van haar echtgenoot. Op een dag verscheen die man aan de deur en volgde er een hels spektakel. De beide zonen van 9 en 11 jaar hielpen mee op hun vader te schelden en die moest onverrichter zake afdruipe. Dat was voor ons een pijnlijke situatie. Ik nam daarop mijn vrouw en mijn kind weer mee terug naar Biebrich in hetzelfde onderkomen als voorheen. Dat gold vervolgens ook voor Erbach im Rheingau. In Erbach waren er zoveel muggen dat mijn vrouw en het kind na een dag reeds zo gestoken waren dat men ze niet meer herkende. We logeerden weer in dezelfde kamer als vroeger en mijn vrouw kookte nu alles zelf. Het fijnste vond ik het als ze aardappelpuree, zuurkool en worst klaarmaakte. De echtelieden Erlewein hadden zes kinderen en dat van ons was intussen twee jaar oud.

Op een zondagmorgen ging mijn vrouw naar de kerk en zei tegen mij:

“Pas jij maar op het kind”. Ik moest schrijfwerk doen, en plotseling was het kind weg. Meteen dacht ik aan de Rijn zo vlakbij en aan die zes andere kinderen en schoot als een pijl uit een boog weg om het kind te zoeken, overmand door angst. Ze waren echter niet naar de Rijn toegelopen maar een veld in naar een leemgroeve. Daar kreeg onze kleine er een paar van langs: bèèèh!

Op een andere zondag stuurde oma uit Hadamar eens een grote pruimentaart. Nadat we na de middag koffie hadden gedronken, gingen we wandelen en daarbij stuitten we op mijn zuster met haar twee kinderen, die te voet van Schierstein op bezoek kwamen. We keerden dus om en gingen weer naar huis. Mijn vrouw zette nogmaals koffie en die drie gasten aten onze pruimentaart helemaal op.

Na deze mooie tijden aan de Rijn moest ik naar Bremen waar in de haven enige seinhuisjes in elkaar gezet moesten worden. Daar waren al drie collega's aanwezig: Uhe, Lugberger en Scheuele. Dat was me een fraai gezelschap. 's Morgens gingen we al om 8 uur ontbijten in een café en verschenen dan 's middags om 4 uur doodleuk weer op het werk. De late-middag-borrels duurden meestal tot 10 of 11 uur. In mijn geval was dat anders. Ik liet vrij snel mijn vrouw en kind overkomen en daarmee begon meteen een ander leven.

We bewoonden een gemeubileerd vertrek bij een metselaarsfamilie. Mijn vrouw had een nieuw petroleumstel gekocht en kookte alles zelf. Elke middag kwam ik thuis eten. Iedere week hadden we wel een keer Duitse biefstuk die altijd mooi in gelijke delen werd verdeeld. Op een dag was er weer Duitse biefstuk, alleen was deze opvallend groot en kreeg ik een veel groter stuk dan mama. Ik was allicht blij. Het smaakte voortreffelijk maar toen ik klaar was met eten en mama almaar lachte, kreeg ik argwaan. Toen kwam het eruit: ik had paardenvlees gegeten. Voor het eerst van mijn leven, voor zover ik wist, en het had goed gesmaakt, maar mama wilde er niets van.

Kleine Agnes was nu twee jaar oud en werd al groot en sterk, alleen met eten wilde niet altijd vlotten. Van griesmeelpap wilde ze nauwelijks nog iets eten. Ik nam haar een keer op schoot om haar te voeren met de pap. Ook mij lukte dat maar niet, ik stootte een volle lepel tegen haar neus. Bèèè!

Op een keer was mijn vrouw samen met haar boodschappen gaan halen in een winkel. Ze had zich nog maar net omgedraaid of ons Agnesje was weg. Daar liep een bange mama rond door de straten van Bremen, zoekend naar haar kind. Dat was echter al de hoek om in een zijstraat verdwenen, maar een tegemoet komende man had de kleine zien lopen. Voor mama een angstige ervaring.

In Bremen was de Vrijmarkt opmerkelijk. De Vrijmarkt is in Bremen een kermis en jaarmarkt tegelijk. De hele stad doet mee. Ieder spreekt de ander met 'je en jij' aan en er heerst acht dagen lang in de stad veel gedruis her en der gepaard gaande met grote rotzooi.

Ons vielen speciaal de orgeldraaiers op die in groten getale vertegenwoordigd waren en tot laat in de nacht in de straten en in de haven hun concerten gaven. In de Ratskeller liepen de gemoederen hoog op want op de Vrijmarkt loopt van alles rond, terwijl hier anders alleen goed gezelschap komt. Men schenkt er alleen wijn.

Ons werk speelde zich af in de Vrijhaven, de opdracht betrof nu eens niet het staatsspoor maar de stadstram*²³. In de vrijhaven was alles belastingvrij verkrijgbaar: rum, koffie en tabak waren de verleidelijkste artikelen. De rum was er nog onversneden. Af en toe heb ik een fles bemachtigd om er een grog mee te kunnen maken. Als je in een baanwachtershuisje een dergelijke fles had geopend, bleef de geur er de hele dag hangen. Maar je mocht niets meenemen en dat werd gecontroleerd. Spoorwegopzichter Rotte had echter een lorrie vol met cokes en onder die cokes kon je tabak verstoppen. Daarvan vervaardigde de groepsleider dan sigaren. Ik heb in mijn leven geen betere sigaren ge-

rookt dan die hier van 3,5 pfenning. Nog lang daarna heb ik mij de nodige laten nasturen. In de Vrijhaven zelf mocht er niet gerookt worden, dus zagen we ons gedwongen altijd naar onze bouwhut te gaan om een paar trekjes te nemen.

Op de werf aan de rivier de Weser werd toen een groot stoomschip te water gelaten, hetgeen 'moeders' vanaf mijn werkplek mooi kon gadeslaan omdat de Vrijhaven grenst aan het Weser werfterrein.

In Bremen bezocht ik een man uit Oberbrechen, een zekere Fluck. Hij was meester schoenmaker. In het huis waarin we woonden, was beneden een herberg. Medge heette de kastelein er en hij was een voormalige kapitein. Medge was de eerste herberg in de Vrijhaven en daardoor kwamen er zeelieden van allerlei nationaliteiten op af.

Op een avond zaten mijn collega's, mijn vrouw en ik heel gezellig in een hoek bijeen, het orkest speelde, en de zeelui dansten. En ineens barste een gevecht los. Tafels, stoelen, glazen en losse voorwerpen vlogen kriskras door de lucht. Wij zaten tamelijk dicht bij de deur naar de trap en zo konden we gemakkelijk naar boven verdwijnen. Boven keken we nog even uit het raam naar wat er gaande was en zagen hoe een zeeman van buiten een stoel door het venster naar binnen gooide. Het raam was misschien zo'n 2 meter breed en 3 meter hoog.

Een ding heb ik tijdens ons verblijf in Bremen verzuimd, en wel om een reis te maken naar Helgoland met mijn vrouw.

Voor ik naar Bremen ging was ik nog enkele weken in Gondeck aan het werk geweest, in de regio Posen-Breslau. Gondeck ligt ongeveer vijf treinhalthes vóór Posen. Het station daar is er gekomen voor het stadje Kurnick dat ongeveer een uur van het station verwijderd ligt. Verder zijn daar nog een paar grootgrondbezitters. Wij, mijn monteur Brahm en ik, betrokken een spoorweg opzichtershuisje. Het huren kostte niets. De stations herbergierster gaf ons twee ijzeren bedden, we ontdeden de keet van vlooiën en woonden vervolgens

heerlijk in de zomerse frisheid van het bos. Middageten kregen we in de stations herberg maar al het andere moesten we zelf klaarmaken. Ik moest daar twee seinhuizen bouwen.

Later in 1909 was er nog aantrekkelijk montagewerk aan de winkel in Karlsruhe, in Lauterfingen in de Elzas, in Limburg en aan het tweede spoor van de regioliijn Frankfurt-Limburg^{*24}. Daarvan kreeg ik het werk aan de haltes Kriftel, Hofheim, Lorsbach, Eppstein, Niederjosbach, Niederbrechen, Oberbrechen en Eschhofen toebedeeld. Aldus was ik altijd in de omgeving van mijn eigen streek aan het werk en kon ik elke zondag naar huis. Daarnaast had ik klussen aan de haltes aan de rivier de Lahn: Schafstall, Aumenu, Arfurt, Villmar, Runkel en Kerkerbach. In Fachingen aan de Lahn werkte ik in die tijd bovendien aan het station. In een herberg ging ik vragen om onderkomen. In de gelagkamer hing een grote, mooie klok aan de muur. In die tijd hingen gewichten van een dergelijke wandklok aan een snaar van kattendarm. Onder het gewicht stond een hert van geblazen glas, een prachtig stuk. Ik dacht dat als die klok eens naar beneden zou vallen ook het hert eraan zou gaan; op hetzelfde ogenblik suist het gewicht daadwerkelijk naar beneden en de vorm van het hert was meteen opgelost in atomen. – Een uitzonderlijk toeval.

Op 16 januari 1910 kregen we een tweede kind, een jongen. De vreugde om de stamhouder was groot. De jongen heette Albert en maakte het goed. In hetzelfde jaar stierf de moeder van mijn vrouw, hetgeen binnen onze familie een groot verlies betekende. Kort voor haar dood had ze nog gezegd “als ik toch nog een beetje langer zou mogen leven, alleen al vanwege Albert.”

Verder deed mijn vrouw voor haar vader, die nog in dienst was, het huishouden. Ikzelf was op de top van mijn beroepsmatige mogelijkheden aangeland en verdiende veel geld. Op een dag – ik werkte toen in Algeringen in Lotharingen – kreeg ik 770 mark uitbetaald. Mijn uur-

loon bedroeg 90 pfenning en we konden tot 25 procent extra met akkoordwerk verdienen. In een bepaald jaar had ik zo voor duizend mark aan aangenomen werk bijeengeraapt. Er was nu eenmaal in die tijd zo'n verschrikkelijk groot werkaanbod. Nauwelijks waren we bij een station begonnen of we kregen alweer nieuwe opdrachten voor andere. Dat waren voor Duitsland werkelijk gouden tijden. Ik liep soms wekenlang te zoeken naar monteurs; werkloosheid bestond niet.

Iedereen had spaargeld. Wij spaarden zelf alles op om voor de oude dag en voor onze kinderen wat over te houden. Ik nam een levensverzekering van vijfduizend mark die ik op mijn vijfenvijftigste uitbetaald zou moeten krijgen. In één bepaald jaar konden we 1.700 mark naar de spaarbank brengen. Op die manier hadden we ons alvast voorgenomen om na een aantal jaren te gaan rentenieren, maar de mens wikt en God beschikt. De zomer van 1914 kwam, en na de aanslag van Sarajevo ook het oorlogsgevaar. Duitsland zat vol "hoera-patriottisme" en voor eenieder duurde het te lang voor het kon losbarsten. Iedereen was bang dat hij misschien niet mee zou mogen doen. Eind juli spitste de toestand zich toe. Ik was op dat moment in Aemau an der Lahn. Iedere ochtend stonden we bij de trein die de Frankfurter Neueste Nachrichten bracht, maar er was niets concreets over een mobilisering in te lezen.

Op zaterdag 1 augustus belde mijn schoonvader uit Hadamar met de vraag of ik nog niet naar huis wilde komen, want in zijn zaak werd de situatie allengs hachelijk. De tunnels en bruggen werden reeds bewaakt door mensen van de landweer. In Villmar was er al een dode gevallen; een wachter was in een tunnel overreden. Ik vertrok 's avonds om 6.30 uur uit Limburg waar tegen het postkantoor reeds een mobilisatiebevel was aangeplakt. Ik heb dat ding eens goed bekeken, ging vervolgens naar huis, naar mijn geliefden. Ook ik moest op.

Hier begint het oorlogsdagboek, en wel tot eind 1918.

Vanaf dat moment was het werk bij de marine bouwdivisie altijd hetzelfde. Op zee ben ik niet geweest en ik hoefde niemand ook maar een haar te krenken. In Wilhelmshaven hebben we weinig beleefd. Verlof kregen we het eerste jaar niet. Zodoende zou ik ook met kerst 1915 niet thuis zijn.

Mijn schoonvader zei kort voor kerstmis 1915 tegen kennissen in Hadamar: "Ik geef er 20 mark voor als Ernst met kerst thuis zou kunnen zijn". Drie dagen voor kerstmis maakte hij voor het ziekenfonds een zakenreis naar Wiesbaden, haastte zich wat teveel om op het station in Wiesbaden te komen, zette zich in de trein, viel om en was dood. Op de dag voor kerst werd hij om 11 uur begraven. Ik kwam van Wilhelmshaven met de laarzen nog aan net op tijd voor de begrafenis, de mensen stonden al voor het huis. Zo was ik met kerstmis thuis zonder dat het mijn schoonvader 20 mark had gekost. Een treurig toeval.

De kinderen herkenden me bijna niet meer. Agnes was zeven en Albert vijf jaar. In augustus 1915 had ik weer een paar dagen verlof, deze keer vanwege de ziekte van mijn vader. Op 10 augustus liep mijn verlof af en op 8 augustus stierf mijn vader, op zijn tweeënzeventigste, van ouderdomszwakte. 's Voormiddags had hij het nog met mij erover of ik ook uit Wilhelmshaven overkomen kon. Ik kreeg nog een paar dagen verlof extra.

De enige afwisseling in Wilhelmshaven bestond uit de terugkeer van de schepen uit de slag voor het Skagerrak, die er voor een deel zeer gehavend uitzagen.

De 'Seidlitz' kon ternauwernood nog de haven binnengebracht worden. Een granaat was in de voorste toren ingeslagen en ontploft in het mechanisme van de munitielift. Negentig man dood.

De 'Derfflinger' had een gat in het bovendek, zo groot dat een hoog geladen hooiwagen er makkelijk naar binnen gereden had kunnen worden. In de loop van een 15 centimeter kanon was een vijandelijk projectiel ingeslagen en helemaal voorin blijven steken. De loop was een halve meter gespleten, als was het een strootje om zeepbellen mee te blazen.

Enkele schepen die door torpedo's waren getroffen zagen er onder de waterlinie beroerd uit. Door mijn werk op de torpedowerf kon ik dat allemaal goed zien omdat ik er dagelijks langs liep. Ik kon ook alle onderzeeërs bekijken, waaronder de 'Deutschland' voordat ze naar Amerika voer. Meer dan eens mocht ik die U-boten bezichtigen, ofschoon dat eigenlijk streng verboden was.

Mijn bezigheid gedurende de hele oorlog bestond uit het aanleggen van elektriciteit, grotendeels nieuwe dingen, zoals transformatoren, het leggen van land- en waterkabels, het bouwen van schakel tafels, complete werkplaatsen installeren, licht in scheepsgangen aanleggen enzovoort. Ook ben ik altijd bij de zevende Compagnie II. Baudivision gebleven in het Massenquartier Saal Tonhallen.

Tegenover ons onderkomen was de katholieke Willihatuskerk. Hier klonk de heerlijke zang van een gemengd jongens- en meisjeskerkkoor. Op de zondagen waarop de katholieken van de 5de en de 7de compagnie naar de kerkdienst werden gestuurd, moesten wij naar de koude garnizoenskerk. Ik – eerst als dienstdoende en later als onderofficier – moest de kerkgangers begeleiden. Er was echter niet zo veel te merken van kerkgang in beide compagnies. Slechts enkelen bezochten vrijwillig de dienst. De anderen, misschien 20 van de in totaal 200 man, deden dat alleen als er een bevel was. Bij een van die kerkgangen trof ik Johann Michel uit Hadamar, die marine onderofficier was gelegerd in een fort bij Wilhelmshaven. Hij bracht eveneens de katholieken naar de kerkdienst. Later bezochten we elkaar vaker.

Nog meer lui uit Hadamar kwamen naar me toe: Karl en Friedrich Meier, Pretorius, Schill, Plötz, Albert Michel en Hunger.

Ook gingen we op bezoek bij Zentgraf en Halberstadt; die laatste was aan boord van een schip en bij hem hebben we ons bijna lazarus gezopen. Hij beheerde namelijk de officiers-pantry en beschikte over bier en jenever. Ook mijn zwager Johannes Ressmann was een keer met een troepentransport in Wilhelmshaven beland.

De oorlogstijd behelst niet veel vreugdevolle herinneringen. De eentonigheid in een dergelijke vesting is vreselijk. Vandaag de dag snap ik niet meer hoe we het eigenlijk konden uithouden. Maar de tijd vloog. In de eerste jaren was het eten nog goed, soms zelfs overdadig. Zo waren er vaak linzen of erwten met buikspek. Dat was ons echter niet goed genoeg; het verdween in de afvalbakken en dan gingen we eten in het hotel.

Maar de laatste jaren – die honger! Op een keer kwam ik 's avonds terug van het werk, ging aan tafel zitten en viel flauw van de honger. Van kerstmis 1917 tot de nieuwe aardappeloogst van 1918 hebben we geen aardappelen te eten gekregen. Knolrapen en altijd maar weer knolrapen. We hadden zelf aardappelen in de grond gepoot. Bij het halen van de eerste volle kar – ik was als onderofficier aangesteld als opzichter – had ik de grootste moeite om de aardappelen überhaupt binnen te halen. De kameraden die de kar trokken hadden meteen al hun zakken gevuld en daarbij heb ik toch wel eens de andere kant uit gekeken.

Elke dag kregen we 6 sneden brood, ieder 5 à 6 centimeter dik, we hadden er wel vijf keer zoveel kunnen eten als maaltijd, maar het moest genoeg zijn voor 24 uren. Dus heb ik er twee 's avonds, twee 's ochtends bij de koffie en twee als ontbijt gegeten. Maar moedertje thuis had ons niet vergeten. Over onze lieve moeder alleen al kan ik wel een boek volschrijven. Iedere week stuurde ze mij een pakje.

Een beetje boter, of spek, appels, aardappelen of groenten, vaak zelfs koek. En de vreugde die oplaaide iedere keer als er zo'n pakje aankwam! Dat zal ik ook niet vergeten.

Ik had er een goede kameraad, August Spröte uit Ratingen. Hem heb ik altijd wat van de zendingen van thuis gegeven. Hij ook aan mij als hij wat had. Samen hebben we vaak gekookt en gebraden. Voor een paar pond paardenvlees hebben we uren in de rij gestaan en dan hebben we het vlees gebraden met koude thee. August mocht geen kaas eten en gaf dat dan allemaal aan mij, in ruil daarvoor gaf ik hem vis. August dacht altijd hetzelfde als ik. Zo verstreek de oorlogstijd met veel ontbering en zenuwachtigheid. En toen kwam de revolutie in november 1918.

Die revolutie is een hoofdstuk apart.

Ik, met mijn onverwoestbaar patriottisme en optimisme, merkte niets voordat de revolutie op gang was gekomen. Op donderdag 6 november 1918 ging ik zoals gewoonlijk naar de werf. Daar zocht ik naar een kameraad, Fehlig, die bij het aanvang van het werk nog niet op de werf was. Toen hij aankwam zei ik: "Waar was je nou?". Hij antwoordde dat van heel zijn onderdeel Kaiserkrone niemand aan het werk wilde gaan. Daarop liep ik naar de torpedowerf. Om er te komen moest ik over het kanaal, maar de brug was gesloten en er was niemand daar die haar open wilde maken. Een boot die toevallig over wilde varen naar het torpedo-eiland nam me uiteindelijk mee. Op de torpedowerf liep ik naar mijn werk zonder iets te merken van de revolutie. Ik had me nauwelijks omgekleed of de voorman zei tegen me: "Gaat u maar eens naar de U-boot-hulk, daar zult u eens wat zien."

Ik ging erheen en zag hoe ongeveer 100 man bij elkaar stonden. Een van hen, in een witte jas in het midden hield op een verhoging een toespraak. De officieren liepen op het achterdek van de hulk

heen en weer op hun vingernagels te kauwen. Opeens komt een groep korporaals de werfpoort binnengemarcheerd, houdt halt, zet de geweren terzijde, ieder haalt een groot stuk metworst uit zijn broodtas en begint in alle rust te ontbijten.

Ik had genoeg gezien. Rende terug naar mijn werkplek, kleepte me om en voer met de boot terug naar de hoofdwerf. Aan de Gazellenbrug voorbijvarend zagen we in de straten reeds een mensenmenigte met om de paar groepjes een rode vlag. De Revolutie was begonnen.

Toen ik op weg naar mijn onderkomen in de stad kwam, zag ik nog net de staart van die optocht en een groep infanteristen die vanaf een binnenplaats kwam en zich haastte om nog mee te kunnen lopen. Ik ben eerst maar eens in mijn onderkomen neer gaan zitten, ik wist niet wat me overkwam.

De luitenant-kapitein van de zevende compagnie betrad onze onderofficiersmess en zei: "Mijne heren! Hier is niets meer te doen, je kunt geen ijzer met handen breken. Het hoofd van de derde compagnie, kapitein Schäfer, heeft zichzelf doodgeschoten; hij kon hier niet mee verder leven."

Op dat ogenblik kwam een man vanuit de zaal naar binnen en zei: "Luitenant-kapitein, hier hebt u niets meer te vertellen, hier bevelen wij nu. De heren onderofficieren worden verzocht zich naar de zaal te begeven."

Aarzelend gingen we de zaal binnen. Hier hadden ze Kaiser Wilhelm der Zweite, die ze intussen 'der Letzte' genoemd hadden, natuurgetrouw op ware grootte getekend maar nu met hoge hoed en reiskoffer. Ondanks de treurige stemming die heerste moest ik toch even lachen. Op het toneel stonden een paar mannen, ieder met een rode vlag, en er werden toespraken gehouden.

Een Poolse revolutionair had het liefst de onderofficieren gelijk maar gemold. Maar een man uit Keulen, Freischem geheten, kreeg de me-

nigte op zijn hand en stuurde de hele bedoening terug naar ons kwartier. Die kerel was voorheen een van de rustigste lieden geweest, maar nu bleek hij zo goed gebekt als een jurist. Freischem zorgde voor rust en orde. Er werden reeds voorschriften voorgelezen, wat er voortaan gedaan moest worden. Zowaar het afschaffen van het groeten, het afdanken van keizer Wilhelm, de oorlog beëindigen enzovoort. Ook interne en lokale aangelegenheden kwamen ter sprake; zo werd bijvoorbeeld besloten dat we op de werf 90 pfenning per uur moesten verdienen, en ook wie in de toekomst in het onderkomen de aardappelen moest gaan schillen.

Tot dan toe waren dat altijd degenen die niet goed konden of wilden werken. Dus had men sommigen van deze "aardappelschil lijntrekkers" gescheiden van de rest en besloten dat die slechts 30 pfenning per uur moesten krijgen. Een van die kerels sprong als door een adder gebeten overeind. Hij verdedigde zich met de redenering dat hij onder de verworvenheden van de revolutie toch niet verstond dat de ene arbeider 90 pfenning per uur en een andere (hijzelf) slechts 30 pfenning zou krijgen. En meteen moest men ook de aardappelschiller 90 pfenning per uur toewijzen.

Nu werd een soldatenraad gekozen, waarbij ook ik als lid werd voorgesteld. Ik vroeg daarop om het woord en zei: "Degene die van overtuiging wisselt als van zijn hemd, is politiek niet serieus te nemen. Jullie kennen allemaal mijn instelling. Ik word misschien ooit nog een sociaaldemocraat maar daarvoor heb ik tijd nodig."

Men nam daarop afstand van mij als kandidaat en koos marine onderofficier Schmitz in mijn plaats. Rust en orde werden streng voorgeschreven.

Op dezelfde avond werd ik door de soldatenraad aangewezen om patrouille te gaan lopen. Samen met vier man met witte banden om de arm trokken we, compleet met geweer en patronen, door de stad.

Ik passeerde met mijn mannen de matrozenkazerne in de Rhonstrasse. Vlak daarbij mondt de Stumpfstrasse uit in de Gazellenbrücke en bereikt de haven. Een paar schepen en torpedoboten kwamen binnen en lieten de sirene loeien. Dat bracht heel wat mensen op de been. De straat was aan de havenkant met planken toegespijkerd. Ik had mij met het gezicht tegen de plankenwand aan laten drukken, en plots stond een hele kazerne aan mensen achter mij. Het kostte me flink wat moeite om die lui tot terugkeren te bewegen. De volgende morgen, donderdag, was om 10 uur de eerste grote verzameling op het grote oefenplein.

Hier waren verschillende in Wilhelmshaven gestationeerde troepenonderdelen bij elkaar gekomen. Aan verschillende kanten waren redenaarstribunes opgericht. Cuhn, een stoker, werd tot president van de vrijstaat Oldenburg gekozen en de groothertog werd afgezet.

Honderden rode vlaggen waarmee voorheen de ramen van de kazerne waren geblindeerd vanwege vijandige vliegtuigen, dienden nu als versiering van het plein, muziekkapellen speelden, vliegtuigen doorkruisten de lucht en overal heerste een opgewonden stemming, alsof er een leger van buiten kwam om de stad te belegeren. Mijn kameraad Spröte en ik staken een rood bandje in een knoopsgat en huilden mee met de wolven.

Op zondag 10 november was er dan meteen de laatste massaverzameling, Wilhelm was afgemarcheerd en de republiek uitgeroepen. Wilhelm die wellicht van de toevoeging "de Grote" had gedroomd, heette nu Wilhelm "de Laatste".

Daarmee was de oorlog voor ons voorbij en ieder trachtte daarna, zo snel mogelijk, zijn papieren voor de thuisreis te bemachtigen.

De kameraden, of nu misschien eerder "partijgenoten", werden per groep of per wagon verwerkt. Het was bedroevend om te zien hoe

manschappen van de eens zo trotse Duitse marine met een handkar van de kazerne naar het station trokken. De wagen stond vol kledingzakken, hoog daarbovenop een man met een rode vlag en nog een gewapend met een grote trekharmonica. Allen die erbij hoorden sjokten er joelend en zingend naast. Zelf werd ik op vrijdag 18 november ontslagen. We namen daarop de trein van Wilhelmshaven naar Frankfurt am Main. Tegelijk vertrok er ook een trein naar Keulen en mijn kameraad August Spröte en ik moesten afscheid nemen. Het moment waarop we Wilhelmshaven eindelijk konden verlaten was aangeboden, maar anders dan we het ons hadden voorgesteld.

De thuisreis werd nog een opwindende gebeurtenis. De goederenwagen waarin we lagen was getooid met rode vlaggen en de trein reed voorzichtig. Onderweg kwam de Transport Infanterie ons tegemoet. Ook krijgsgevangen Italianen en Fransen doolden overal rond speurend naar mogelijkheden om naar huis te kunnen gaan. Ik kende het gevaar dat onze trein overal betekende in de chaos van het moment, maar dankzij de degelijke beveiligingsmaatregelen en de inzet van beambten is er bij het transport terug zo goed als geen ongeval op het spoor voorgevallen. Zo kwam ik op zondag 29 november thuis. Ik was zo vermoeid dat ik huilend mijn vrouw in de armen ben gevallen.

De terugkerende troepen stroomden nog ongeveer acht dagen lang door Hadamar, en toen was de oorlog voor ons voorbij. Onze vijanden zetten hem evenwel nog voort, met hun hongerblokade en met de bezetting. Nu volgden de naweën van de verloren oorlog. Hoe en waarom de oorlog werd verloren, zal ooit door de geschiedenis beschreven worden. Zelf was ik altijd optimistisch en voerde daarover menige discussie met mijn kameraden die voor een deel echte kankerpitten waren.

In ieder geval waren alle mensen die onder de oorlogsfurie hadden geleden blij dat er aan het lijden een einde zou komen.

Maar de nood was nog lang niet voorbij. De brood- en vleesbonnen moesten voorlopig nog blijven. Het geld begon langzamerhand tekenen van inflatie te vertonen. De bezettingstroepen, Fransen en Amerikanen, kwamen tot bij Diez en Hundsangen, dus vlakbij Hadamar, vijf kilometer van de stadsgrens.

Ik was dus weer thuis en het werk kon zo langzaam weer beginnen. Ik schreef aan mijn firma in Bruchsal dat ik door de oorlogsinspanningen zo uitgeput was dat ik tot na kerstmis thuis blijven wilde. Bruchsal schreef terug dat ze daarmee akkoord waren omdat er toch nog geen opdrachten lagen te wachten en ook dat ze me met 5 mark per dag wilden ondersteunen.

Tegelijk verzocht ik de Reichsbahn-directie in Frankfurt am Main om een baan als seinhuismonteur.

Na ettelijke weken kwam er uit Bruchsal een schrijven waarin stond dat ik mij in Osnabrück mocht melden als chef-monteur bij de firma Stahmer. Ik antwoordde dat ik nog niet ver genoeg was en liever arbeid voor een werkplaats in de buurt van Hadamar zocht. Ook daar was de firma in Bruchsal mee akkoord en men deelde mij mee dat ik me bij hen niet af hoefde te melden als werkzoekend, hetgeen mij later weer te pas zou kunnen komen. Die vijf mark werd evenwel ingetrokken. Dus moest ik op zoek naar ander werk. Van de spoorwegdirectie kwam een afwijzing. Ik ging nu naar de revisiewerkplaats in Limburg om naar werk te vragen maar ik kwam al te laat; er werd niemand meer aangenomen. Nu werd de zaak toch hachelijk. Verdrietig en werkloos reisde ik van Limburg terug naar huis. De volgende dag ging ik meteen weer naar Limburg nu naar het arbeidsbureau. Daar trof ik een aardige man. Hij gaf me een brief en stuurde me naar Staffel, naar de Buderus Staal fabriek, naar de Karlshütte. Hij zei

me echter met nadruk: "Laat u niet door de portier wegsturen, maar vraag om de bedrijfsleider te spreken."

Op dat moment werkte daar een meester, Fahrer genaamd, die met mij samen in hetzelfde kwartier gelegd was geweest. Bij hem ging ik eerst langs. Hij zei: "Kom morgenvroeg terug, ik zal het mijnheer Muller, zo heet de bedrijfsleider, zeggen."

De dag daarna ging ik erheen en werd aangenomen. De daaropvolgende dag moest ik eerst langsgaan bij de dokter voor onderzoek. Die had zijn spreekuur op het fabrieksterrein en zei: "Vroeger was je er beter aan toe."

Ik ging in de ijzergieterij aan de slag en gelijk moest ik met iemand anders de mallen gaan onderhouden. Maar de bedrijfsleider had al snel in de gaten dat ik eigenlijk thuishoorde aan de werkbank. Aldus verbeterde ik machinemallen die voor 80% staal met breuken hadden gegoten; zover, dat er nog geen 12% breuk meer overbleef. Meteen kreeg ik het hoogste loon. Ik kwam vervolgens in de modelmetaal bewerkings afdeling en ging daar leerlingen onderrichten. Die vonden het heel leuk om een leermeester te hebben.

Daarna kreeg ik van het spoorwegbedrijfsbureau Limburg te horen dat ik meteen de baan van seinhuistechnicus in Weilmünster moest gaan overnemen, maar de toenmalige ondernemingsraad in Limburg reageerde op dat verzoek aan mij met de mededeling: "Otto mag niet benoemd worden." De directie bleef echter aandringen om mij als ervaren man voor de seinhuisbouw aan te nemen. In het jaar 1919 kreeg ik bericht dat ik – als ik nog steeds interesse had – bij de spoorwegen in dienst kon treden en dat ik mij daartoe bij de spoorwegwerkplaats Westerburg kon melden.

Wat kon ik doen? Ik ging naar de bedrijfsleider van de Karlsruhte, mijnheer Müller, en legde hem het geval voor en hij zei me: "Ik wil u niet tegenhouden als u denkt bij het spoor uitzicht op een betere toekomst

te hebben. Mocht u echter besluiten om hier te blijven, dan krijgt u morgen het salaris van voorman."

Ik overwoog de zaak goed en besloot uiteindelijk om in dienst te treden bij de spoorwegen. Ik kon mijn bestaande werk zonder opzegtermijn verlaten, maar hield eerst nog voor mijn leerjongens een toespraak. Die arme jongens huilden toen ik vertrok.

Zodoende zei ik de particuliere sector vaarwel en ging werken bij het rijk. In Westenburg kreeg ik een cursus van tien dagen en begon toen in Hadamar, een seinhuiswerkplaats. Die was gerieflijk maar bescheiden. In juli van hetzelfde jaar werd ik op dagloon aangesteld en zo kreeg ik 75% van het beginloon van een beambte in vaste dienst. Dat was net zoveel of zo weinig als dat van een normale ambtenaar. Daar deed ik het mee.

In die tijd drong mijn vrouw aan op het aankopen van haar ouderlijk huis. We kochten het van haar broers en zussen voor 5.000 Reichsmark samen met de tuin voor 450 mark. We hadden immers het geld paraat om meteen te betalen en zo hoefden we voortaan geen huur meer te betalen.

Agnes leerde naaien, dat kostte 10 mark per maand, Albert bezocht het gymnasium en dat kostte 20 mark per maand. Het hele maandloon bedroeg 140 mark. Zo was bij ons schraalhans keukenmeester. Maar honger hebben we niet geleden. Op de stations en de spoortrajecten Niederzeuzheim-Frickhofen en Wilsenroth heb ik strooikolen en -cokes verzameld en naar huis gesjouwd.

Ik heb ook een kachel gebouwd die met zaagmeel gestookt kon worden. Die kachel werd 's morgens op de binnenplaats gezet en met ongeveer een kwart van de inhoud van een zak zaagmeel volgestouwd, dan weer in de kamer gezet en aangemaakt. Hij brandde dan de hele dag, 10 à 12 uren, en verwarmde best goed. Alleen 's avonds, als hij ta-

melijk leeg gebrand was, viel de gloed vaak weg en veroorzaakte een kleine explosie, tot grote schrik van ons toevallig aanwezige bezoek. Het zaagmeel haalde ik in Elz, Hadamar en Rückerhausen. Nu begon de inflatie met en met te stijgen en dat riep passieve weerstand op van de bevolking tegen de bezettingsmachten.

In het jaar 1922 werd ik van Hadamar overgeplaatst naar Limburg. De Fransen, die in Diez gelegen waren, kwamen steeds meer in de buurt van Limburg tot ze op een dag ook Limburg bezet hadden, iets dat voor de bezetter als spoorwegknooppunt zeer belangrijk was. Daardoor kon ik niet meer naar Limburg en nam ik mijn oude werk in Hadamar weer op. Het duurde echter niet lang of ik werd weer overgeplaatst naar Weilburg an der Lahn. Dat was in de herfst van het jaar 1923.

Nu steeg de inflatie naar haar hoogtepunt. Wij waren allen miljonairs en werden multimiljonairs, maar de nood was nog nooit zo hoog geweest. Tenslotte kostte een brood een miljoen mark, een sigaar kostte honderd miljard mark – of in cijfers geschreven – 100.000.000.000, een paar schoenen kostten 4,5 biljoen mark, enzovoort. Al het gespaarde geld ontwaarde op dezelfde wijze en ging verloren. Wij hadden op dat moment ongeveer 15.000 mark spaargeld.

Op 23 november 1923 kwam dan de zogenaamde rentemark; honderd pfenning was gelijk aan een biljoen papieren marken. Op die manier verdwenen allengs de grote hopen papiergeld. Tijdens de inflatieperiode ging het bijzonder slecht omdat ik mijn loon pas ontving als het geld reeds niets meer waard was. Maar we hebben ons er doorheen geslagen. Over de inflatie zal men vast later boeken kunnen kopen. Bijna een jaar was ik in Weilburg en werd eind 1924 weer naar Limburg overgeplaatst tegen het loon van Hadamar. Op die manier kreeg ik wederom minder geld, vroeger werd ik betaald volgens de gemeenteklasse B en nu naar de gemeenteklasse C. Daar kon ik niets

tegen doen en moest mij maar schikken. Agnes had reeds haar leertijd als naaister beëindigd en verdiende zelf al geld.

Albert bereikte de hogere klassen van het gymnasium en keek uit naar het eindexamen. Dus bleef ik in Limburg als seinhuismonteur.

Op 3 november 1926 stierf mijn lieve moeder in de leeftijd van 78 jaar. Mijn moeder was een goede vrouw. Ze heeft veel gedaan voor de armen. Vanuit mijn kindertijd weet ik niet anders dan dat er iedere dag bij ons handwerksgezellen en bedelaars bij het middageten meeten, alsof de een het aan de ander verteld had, wat waarschijnlijk ook het geval was.

Mijn moeder moest hard werken. In de werkplaats moest ze vader aldoor helpen en met de voorhamer toeslaan. Vader heeft echt teveel van haar verlangd. Hoe sterk onze moeder als vrouw ook was, tegen zulke zware arbeid in de smidse was ze niet opgewassen. Daarnaast moest ze ook nog allerlei werk op het veld verrichten; we hadden vier akkers en een moestuin. Het werk in huis, dat ze natuurlijk ook nog verzorgde, was niet gering. En uiteindelijk was er ook nog de administratie. En ondanks alles is ze 79 jaar oud geworden. Ze heeft vader ongeveer 11 jaar overleefd.

Pas 6 weken voor haar overlijden is ze bedlegerig geworden. Aan tandpijn heeft ze vroeger vreselijk geleden en ze heeft de ene na de andere tand moeten laten trekken. In die tijd werden tanden nog niet geplombeerd of pijnloos getrokken.

Onze moeder kon ons als kinderen goed verdragen, behalve dan de oudste dochter Elisabeth met wie ze steeds problemen had. De oorzaak daarvan lag aan de voortdurende ontevredenheid van haar dochter Elisabeth. Met de voedselvoorziening had moeder geen problemen, maar het was altijd krap. In de inflatieperiode heeft onze zuster Klara uit Knokke in België moeder met geld gesteund. Als in Oberbrechen

geen levensmiddelen voorhanden waren, hebben we er vanuit Hadamar wat gebracht. Zo is Albert, die toen 9 jaar oud was, alleen met een rugzak vol levensmiddelen te voet naar Oberbrechen gegaan via Faulbach, Ahlbach, Dehrn, Lindenhofshausen, Niederbrechen en terug, dwars door de wachtposten van de Franse linie. 's Avonds om 9 uur kwam hij in het stikdonker weer terug thuis. Waar wij in doodsangst zaten te wachten.

In 1921 heeft moeder het ouderlijk huis in Oberbrechen verkocht. Ze wilde zich met de opbrengst – 38.000 mark – onafhankelijk maken van haar kinderen. Ik heb haar daarin gesteund. In de eerste plaats omdat ik toentertijd niet in staat was haar geld te geven. Ik had een maandelijks salaris van 140 mark en beide kinderen bezig met een beroepsopleiding, hetgeen per maand ongeveer 40 mark kostte. In de tweede plaats wilde ik later niet horen dat misschien een van de zussen en broers moeder alleen had onderhouden. Maar toch was dat verkeerd. Ofschoon het huis dringend aan onderhoud en reparatie toe was, hadden we er na de inflatie toch nog 4 à 5 duizend mark voor gekregen; dus bedroeg de waardeverhoging na de inflatie enkel 400 rijksmarken, wat net genoeg geweest is voor de begrafeniskosten. Moeder werd in een dubbelgraf naast vader begraven. Wij hebben voor haar een mooie grafsteen laten maken.

In de tijd dat moeder stierf vroeg de Reichsbahn-directie in Frankfurt am Main of ik me wilde laten overplaatsen naar de seinhuiswerkplaats aldaar. Ik stemde meteen in maar het duurde toch nog twee jaar voor de verplaatsing gebeurde. Op 15 mei 1928 trokken mijn vrouw en ik met have en goed van Hademar naar Frankfurt. Albert die intussen zijn eindexamen had afgelegd was reeds in Frankfurt in de leer bij de Nassauische Landesbank en zo kookten en sliepen we samen in de seinhuiswerkplaats.

Op 15 juni trokken mijn vrouw en ik andermaal met have en goed van Hadamar naar Frankfurt. We betrokken de woning in de Cambergerstrasse 19, meteen naast de werkplaats; een mooie woning, vier kamers en een keuken. Maar op de tweede dag troffen we reeds wantsen aan en was de ellende niet te overzien. De ongedierteverdelger heeft ze wel grondig naar de andere wereld geholpen.

Een mooie tuin met vruchtbomen kregen we als toegift.

En zo werd ik bedrijfsleider van de Seinhuiswerkplaats in Frankfurt am Main. Vandaag is het 14 januari 1933.

≠

Op 2 februari 1934 begin ik een beetje verder te schrijven. Mijn werk in de werkplaats was vermoeiend. Bij mijn aankomst was alles in de werkplaats reeds geïnstalleerd maar in het magazijn zag het er nog rommelig uit. Met de hoeveelheden onderdelen van verschillende leveranciers had ik ook een hoop sores. Mijn leven lang had ik al een hekel aan het uit handen geven van zaken en werkte ik vroeger in de montage liever acht dagen hard aan de voortgang dan één dag lang materiaal en werktuigen voor vervoer uit het depot te moeten halen. Nu was ik uitsluitend bezig met dingen die ik niet graag deed. Dat liet ik echter niet merken maar ging met verdubbelde ijver, zonder om te zien naar de gedraaide arbeidsuren, aan de slag. In die periode heb ik door al te vermoeiend werk mijn zenuwen op de proef gesteld. Handwerk deed ik niet meer. Kantoorwerk is andere koek.

Als een vakarbeider reeds 34 jaar in zijn beroep heeft uitgevoerd en dan plots een bureaumens wordt, went hij moeilijk aan zijn nieuwe functie. Bijna alle handwerkslieden, onder wie ik, zijn of waren van mening dat bureaumensen een mooi leventje hebben. Dat kan best in veel ge-

vallen zo zijn, in het bijzonder bij zorgeloze en wispelturige ambtenaren, of bij diegenen van wie het werk maar weinig geestelijke inspanning vergt, maar in de grond van de zaak is dat een vergissing. Was ik handwerksman gebleven – wat ik natuurlijk volkomen beheerste (onzeker handwerk is zeker even enerverend) – dan was ik vandaag waarschijnlijk gezonder en tevredener of, beter gezegd, haalde ik meer bevrediging uit mijn werk. De arbeider die werk doet dat hem voldoening schenkt, dat hij met interesse uitoefent, is de gelukkigste mens op aarde.

Mijn werk in het depot kreeg ik altijd tijdig gereed en dat zonder kritiek van buitenaf. In de fabriek werkte ook een collega-werkbaas, Ruppert geheten. In het jaar 1929 werd hij naar huis gestuurd en op die manier trad ik in zijn voetsporen en werd daar hetzelfde jaar tot chef benoemd. Hier was de bedrijvigheid weer interessanter, ik had er toch met ongeveer 30 bankwerkers te maken.

Onder hen verdeelde ik het werk, hield er toezicht op en moest het ze weer afnemen indien nodig. Hier kon ik dus wel mijn rijke ervaring, en mijn door ijver en onvermoeibare arbeid verworven kennis, productief maken.

Hier kwam ik er dus ook achter wat het betekent om 'Meister' te zijn. Een werkbaas moet in de eerste plaats in staat zijn om ieder van zijn mannen in de praktijk te overtreffen en hen te kunnen tonen hoe het moet. Kan hij dat niet, dan maakt hij zich belachelijk en is hij zijn autoriteit kwijt.

Onder de 30 bankwerkers zijn er enkele die echt goed zijn, het merendeel echter heeft nog niet de nodige praktijkervaring opgedaan. Deze jongere krachten ontbreekt het aan opleiding die ze vroeger wel genoten zouden hebben bij de 'Krauter' – dat wil zeggen bij de kleine lokale handwerksbaas – en bovendien het leerzame, verrijkende werken in uiteenlopende werkplaatsen en bedrijven.

Ikzelf had van oudsher de instelling om mijn ervaringen grif te delen met medewerkers en andere weetgierigen. Dikwijls, zeer dikwijls, heb ik echter bij andere lieden het tegendeel aangetroffen. Zo is er onder mijn mensen echt niet één die zich niet zou willen aanpassen, alleen komt bij de een of de ander vaak het gebrek aan ontwikkeling tot uitdrukking. Bij velen ontbreekt goede opvoeding of anders het leerzame van de militaire diensttijd. Ook beschouwen de arbeiders hun werkleider veel te vaak als hun vijand; dat is helemaal verkeerd. Ik geef toe dat er 'meesters' zijn met het voornoemde onderwijsniveau die door hun opklimmen ook verder geen hoger ontwikkelingsniveau meer hebben bereikt. Ook kunnen er chefs zijn die een arbeider te persoonlijk behandelen en hem eventuele fouten of stommititeiten, die alleen iemand zonder opleiding kan begaan, niet vergeven en blijvend laten voelen. Bij de meeste van deze mistoestanden is echter de arbeider zelf schuld.

In die tijd heb ik hier in de werkplaats verschillende werktuigen vervaardigd en vernieuwingen aangebracht die het werk van de arbeider verlichten en de directie veel geld sparen.

Het werk heeft zich in de loop der jaren kolossaal uitgebreid zodat de werkplaats reeds op een kleine machinefabriek lijkt.

Met de inrichting van die spoorwegwerkplaats heeft onze bureauchef, de heer Bollow, een bedrijf geschapen waarop hij met recht trots kan zijn. Mijnheer Bollow weet ook van geen ophouden bij het aanbrengen van almaar meer verbeteringen. Bij eenieder geniet hij daarvoor de allerhoogste achting. Hij maakt ook fouten, vooral zijn overgrote toegeeflijkheid tegenover de anderen. Dat wreekt zich echter heel vaak want als men de arbeider een vinger geeft wil hij vaak de hele hand hebben; ook ik heb met dit verschijnsel vaak te kampen. Als hij echter kwaad wordt, hetgeen zelden voorkomt, dan kan hij ook wel eens te ver gaan. Dat is echter geen aangeboren boosaardigheid,

maar een vorm van zenuwachtigheid die hij in de werkplaats heeft opgelopen.

Als mens is mijnheer Bollow voor zijn naasten de best denkbare. Voor wat hij voor de arbeiders doet en gedaan heeft, vaak tegen de voorschriften in, zal hij wel geen dank oogsten. Hij kan echter gerust zijn, ik heb het erkend, ik weet het te waarderen en dank hem ervoor in naam van alle medewerkers van de fabriek.

Mijnheer Martter, de vervanger van de heer Bollow, is ook een patente kerel, ik heb graag met hem te maken. Met beide heren ga ik om met een natuurlijk gevoel voor respect maar ook echt kameraadschappelijk, en dat is heel mooi en goed.

Een loopbaanregeling voor ons als opzichters in de veiligheidsdienst was reeds in 1930 bij de spoorwegen afgeschaft, maar voor werkmeester was er tot en met februari 1933 nog geen regeling tot stand gekomen. In het directiedistrict was er plaats voor tien werkmeesters.

Toen ging collega Posse met pensioen. En zo kreeg ik op 1 februari 1933 als een van de jongste opzichters in het hele district de eerste aanstelling als werkmeester. Daaraan heeft mijnheer Bollow wel het meeste bijgedragen en ook de heer Martter, en daarnaast bedrijfscontroleur Birk en spoorwegradsman Gräbert.

Daarmee heb ik mijn hoogste functie bereikt en ben ik beloond voor mijn onvermoeibare inzet.

Een maand later werden verder nog vier collega's bevorderd tot werkmeester en wel de collega's Steinseifer in Dillenburg, Dewald in Gieszen, Winterstein in Frankfurt en Goldbach in Hanau.

In het jaar 1930 hebben mijn collega's in de vakbond mij verkozen tot voorzitter en zo moest ik die post blijven bezetten tot de revolutie van 1933 alle verenigingen wegvaagde. Nu, in 1934, bestaat er voor ons nog slechts een bedrijfsvertegenwoordiging en dat is de Reichsbund Deutscher Beamten, waarbij de beambten van de rijks-

spoorwegen als beroepsgroep aangesloten zijn. Welke vorm die ver-
tegenwoordiging nog zal krijgen, zal de tijd ons leren. Daarover schrijf
ik, als God wil, wellicht later ooit. Een ding kan ik nu reeds zeggen:
het is goed dat al die vele vakbondjes en groepjes afgeschaft zijn.

Over de revolutie van de N.S.D.A.P. in het jaar 1933 hoef ik niet echt iets
te schrijven; daar zorgt de partij genoegzaam zelf voor. Van de hele om-
wenteling heb ik met mijn familie weinig gemerkt omdat onze woning
op het spoorwegterrein staat, een beetje buiten het stadscentrum.

En net als in 1918 was ik ook hier geen revolutionair.

Toentertijd onder de eed aan de vlag staande en in 1933 onder de amb-
tenareneed, was ik mij steeds van mijn plicht bewust. En zo diende ik
nu al drie regeringen. Een als soldaat en twee als beambte.

Met politiek heb ik mij niet beziggehouden, dat heb ik altijd overge-
laten aan die lieden die daartoe geroepen waren. Van mijn stemrecht
heb ik echter altijd gebruik gemaakt.

Voor de Eerste Mei-viering na de machtsovername in het
jaar 1933 marcheerden wij, zoals ieder bedrijf, naar het Oostpark in
Frankfurt en hebben daar die uitvoerige rede van Adolf Hitler gehoord.
Daarna betraden we het drinklokaal 'Stadt Höchst' voor het kame-
raadschapsfeest. Hier heb ik het eerste bedrijfszangkoor van de sein-
huiswerkplaatsen opgericht en wel samen met vier man. In de herfst
van hetzelfde jaar had ik het bedrijfskoor reeds op 25 man gebracht
en zong met hen samen op onze kameraadschapsavond in Niederrad
reeds een heel concert. Dankzij mijn pianospel viel het mij als oudere
zanger niet zwaar om het koor te dirigeren. Wij hebben vervolgens aan
elke viering in het bedrijf en bij kameraadschapsavonden op uitmun-
tende wijze meegewerkt.

In het jaar 1938 stichtte ik een tweede bedrijfskoor in het BW 1 (Betriebswerk 1)*²⁵ dat gelegen is op hetzelfde terrein als dat van onze seinhuiswerkplaats. Wanneer dan een kameraad van het werk 25 of 40 jaar dienstjubileum viert, laat ik de beide koren samen zingen. Dat vormt dan met 50 man een mannenkoor van een aanzienlijke omvang. Zodoende heb ik op het gebied van koorzang al veel bereikt. Reeds vroeger in Hadamar was ik bij de zangvereniging voor mannen 'Frohsinn' lange jaren lid en eerste voorzitter.

Ter gelegenheid van mijn 25-jarige arbeidsjubileum op 28 juli 1938 zongen de beide bedrijfskoren hun dirigent toe. Als eerste "Gott grüsse Dich". Dan hield het bureauhoofd, de heer Bollow, een toespraak, ongeveer van dezelfde strekking als de brief die hij mij bij mijn zestigste verjaardag schreef.

Daarop sprak de bedrijfsvertrouwensman van het BW 1. Aansluitend zong het koor "Wir grüßen dich am Ehrentag" ("Wij groeten u op de dag van uw ambtsjubileum").

Hierna hield ik een toespraak met de volgende inhoud.

Waarde heer Bollow, beste arbeidskameraden,

Het is niet eenvoudig om te spreken in de situatie waarin ik mij bevind maar ik wil de gelegenheid niet laten voorbijgaan zonder u iets te zeggen en zonder diegenen te bedanken aan wie ik dank verschuldigd ben. Mijn grootste dank komt toe aan mijn Schepper die mij de gezondheid en de kracht heeft geschonken om vijftientig jaar lang, met alle energie die een mens maar ter beschikking staat, het vaderland te dienen. Verder geldt mijn dank mijn lieve ouders aan wie ik mijn opvoeding en opleiding te danken heb en dat ik nooit in mijn leven ook maar een ogenblik mijn plicht vergeten kon en dat mijn werk steeds zou bijdragen aan het beste voor het vaderland.

Verder dank ik mijn lieve vrouw die met haar vreugdevolle wezen mij menig ogenblik heeft opgemonderd, waardoor ik nieuwe kracht kon vinden om altijd weer door te gaan.

Ook dank ik onze Führer en Rijkskanselier Adolf Hitler die vooreerst de mogelijkheid voor zo'n viering heeft geschapen door de arbeid in de adelstand te verheffen en die me het Kruis van Verdienste heeft toegekend.

In mijn beroepsmatige bestaan komt U, heer Bollow, allereerst dank toe. In de eerste plaats voor de woorden van waardering voor mijn prestaties die u aan mij hebt gericht, en ten tweede voor het onbeperkte vertrouwen dat u mij hebt geschonken tot op de huidige dag. Ook aan uw plaatsvervanger, de heer Martter, zeg ik dank voor de aanhoudende vriendelijke steun in mijn zware beroep.

Eveneens dank ik de beide bedrijfsvertrouwenspersonen en alle kameraden van het werk voor hun medewerking en hun hartelijke deelname aan mijn feestdag. Vooral dank ik nog mijn lieve zangers voor hun verheffende zang. Zij hebben nog nooit met een dergelijke begeestering gezongen als nu en hebben daardoor pas aan de viering de juiste waarde verleend.

Iemand schreef ooit in een van mijn liederboeken: "Is het gesproken woord reeds lang weggeëbd, dan weerklinkt het gezang in de ziel nog altijd voort."

Nu heb ik nog twee wensen die ik u niet wil onthouden. Vooreerst: zij het ons vergund om nog lang en gezond samen te werken voor het welzijn van het vaderland, en ten tweede dat aan u allen hetzelfde gezegd mag worden wat de heer Bollow zoëven tegen mij heeft gezegd. Dat is mijn viering van mijn 25-jarige dienstjubileum voor mijn vaderland.

Zo. En zingt nu voor mij tot slot nog "Deutschland, Dir mein Vaterland."

Hierna werd ik, mijn bureau en het hele personeel samen met mij gefotografeerd.

Nu wil ik graag nog het een en ander schrijven over de reizen die ik na mijn tijd als monteur – ik bedoel na de Eerste Wereldoorlog – heb gemaakt met mijn vrouw en mijn familie.

Vanaf 1923 mocht iedere spoorwegbeambte en iedere spoorwegarbeider van zijn tien vrijkaartjes per jaar er een aan zijn vrouw en aan elk van zijn kinderen geven. Van die gelegenheid heb ik meteen gebruik gemaakt om met mijn vrouw en mijn kinderen een reis te maken.

Ik liet door de spoorwegwerkplaats Limburg vrijkaarten uitschrijven voor de reis Hadamar-Garmisch-Partenkirchen via München, en terug via München-Lindau-Konstanz-Freiburg-Bruchsal.

Aldus reden we op een vroege zondagmorgen naar Frankfurt en vandaar 's avonds om 11 uur met de nachttrein verder naar München.

Maandag vroeg om 8 uur kwamen we aan in München. Het regende daar in stromen en de zo geprezen stad stelde ons teleur. Pas nadat we onszelf weer hadden gesterkt met een krachtig middagmaal in de Augustiner-Bräu, keerde de echte vakantiestemming weer terug. We vonden een onderkomen in de Liegsalz-Strasse; het was er goed en niet te duur.

De volgende dag bezochten we de verkeerstentoonstelling in München. De dag daarna gebruikten we om de bezienswaardigheden van de stad München te bekijken, waaronder in het bijzonder het Deutsches Museum.

Op de derde dag spoorden we de bergen in naar Garmisch-Partenkirchen. Daar bestegen we de bekende Partnachklamm die bij ons, net als bij iedereen die hem voor het eerst ziet, een diepe indruk maakte. De volgende morgen stonden we al om 5 uur in Linden am Bodensee aan de haven te wachten op de boot die ons naar Konstanz zou bren-

gen. Vandaar reden we snel verder over Singen en het heerlijke Zwarte Woud, door het Höllental naar Freiburg im Breisgau. In Freiburg bleven we een dag bij familie om dan via Karlsruhe, Bruchsal, Frankfurt terug huiswaarts te keren.

Vooraf voor de kinderen die voorheen nog geen grote reis hadden gemaakt, was de tocht een buitengewone belevenis. Agnes was toen 16 en Albert 13 jaar oud.

Het jaar daarop ging de reis naar België, naar Knokke aan Zee, waarheen mijn zus na haar huwelijk was vertrokken. Mijn vrouw en ikzelf kregen vrijreizenkaarten tot Knokke, Albert kreeg er een tot de grens en Agnes moest de reis betalen. In Herbsthal^{*26} kwam, vanuit Eupen, oom Peter Thomé ons aan het station begroeten.

We bleven 14 dagen in Knokke; dat was voor ons een heel ontspannen vrije tijd. In de voormiddag zwemmen, na de middag slapen, 's avonds vertellen en musiceren.

Een andere tocht maakten we via Düsseldorf en Ratingen naar Dortmund. En in het jaar 1930 nogmaals naar Knokke toen Albert in Brussel talen studeerde en ons enkele dagen in Knokke kwam opzoeken.

In 1933 reisde ik alleen met mijn vrouw naar Bremen, Wilhelmshaven en naar Helgoland. Zo haalde ik in wat we bij ons eerste verblijf in Bremen, tijdens mijn tijd als monteur, verzuimd hadden. In Wilhelmshaven zocht ik de bekenden uit de wereldoorlog nog eens op en 's avonds was er een samenkomst in de "Fürst Bismarck" waar ik in 1914 mijn eerste onderkomen had.

Een andere reis bracht mijn vrouw en ik naar Leipzig en Berlijn. In 1936 trouwde Albert in Düsseldorf, een jaar later Agnes in Keulen en zodoende gingen onze latere reizen bijna altijd naar Keulen en Düsseldorf. In 1939 maakten we nog een tiendaagse Kraft-durch-Freude-reis^{*27} naar het Zillertal.

Van de voettochten die ik met mijn familie heb gemaakt mag mijn nageslacht verslag doen. Het waren mooie tochten naar de Rijn, de Lahn, in het Westerwald en door het Taunusgebirge.

Wat nog meer te melden valt over mijn familie en over mijn familiale leven, ook daarover mogen mijn nakomelingen verslag doen.

Over wat ze wellicht niet over zichzelf willen vertellen, zal ik in het kort hier neerpennen.

Daar is eerst en vooral mijn vrouw en levensgezellin Agnes die ik het beste kan omschrijven als ik zeg dat zij mijn levende beschermengel is. Haar eigenschappen als echtgenote, huisvrouw, moeder en opvoedster kan ik met geen pen beschrijven; ik kan slechts zeggen dat ze zondermeer niet te overtreffen zijn. En dat geldt evenzeer voor onze lieve kinderen Agnes en Albert. Voor de vriendelijkheid en de aanhankelijkheid ten opzichte van hun oude ouders zal de lieve God – zo hoop ik zeker – hun ooit rijkelijk belonen, want zij maken zo het vierde gebod tot hun eigenste gebod. Hetzelfde kan ik ook zeggen over onze schoondochter Friedel, geboren Randel, en onze schoonzoon Alfred Scharpenack, die beiden zeer lieve mensen zijn en die ons reeds veel vreugde hebben bereid.

Nu wil ik voorlopig stoppen met schrijven, enkele dagen na mijn zestigste verjaardag die ik te midden van mijn geliefden in Keulen bij goede gezondheid mocht vieren^{*28}.

Frankfurt am Main, 10 februari 1940

Te midden van de oorlog

Aanvulling

Daar ik mijn levensloop heb neergeschreven en mijn voorvaderen, zo goed als ze mij bekend waren, heb vermeld, rest mij nog de taak om iets over de voorvaderen van mijn vrouw te schrijven.

Mijn vrouw Agnes, geboren Ressmann, kwam in Hadamar op 26 juli 1883 ter wereld als derde kind van de opzichter Johannes Ressmann en zijn echtgenote Marianne, geboren Schrankel.

Over de grootouders van vaderskant weet mijn vrouw te vertellen dat de grootvader Johannes Ressmann pettenmaker geweest is en zijn echtgenote kokkin in de toenmalige vroedvrouweninstelling. De grootvader stierf in het jaar 1888 op de leeftijd van 77 jaar. De grootmoeder Anna Maria Ressmann, geboren Rex, stierf in 1891. Zij was afkomstig van het plaatsje Sack in het Westerwald.

De grootouders van moederszijde Johannes Schrankel met echtgenote Katharina Schrankel, geboren Reichwein, waren afkomstig van Dorndorf in het Westerwald. De grootvader was vervoerder in Hadamar. Hij overleed eveneens in het jaar 1888 op 67-jarige leeftijd.

De ouders van mijn vrouw woonden in het “geschnitzten Häuschen” in Hadamar, Schulgasse nummer 6. Het was een oud vakwerkhuis uit de zeventiende eeuw met enkele houtsnijwerken versierd. De vader nam deel aan de oorlog van 1870-71. Na die oorlog was hij nog landmetershulp bij de bouw van de Westerwaldspoorweg^{*29}. Later werd hij opzichter in het heropvoedingsgesticht in Hadamar. In de zomer ging hij, als onderdeel van een werkeenheid, meestal aan wegen werken. Toen het gesticht omgevormd werd tot inrichting voor zenuwzieken, bleef hij er werken als portier. Hij was een rustige, plichtbewuste beambte.

In 1915, te midden van de wereldoorlog was hij op dienstreis naar Wiesbaden, had zich om op tijd de trein te halen voor de terugkeer van Wiesbaden een beetje gehaast, gaat zitten in een vierdeklasse wagon en is dood. Hij was 67 jaar oud.

De moeder Anna Maria of eerder Marianne, geboren Schrankel, was een rustig, vroom moedertje en goed voor iedereen.

Zij stierf in het jaar 1910 op 61-jarige leeftijd.

Behalve mijn vrouw waren er nog twee kinderen; een zoon Johannes die leraar werd, eerst in Oberweier bij Hadamar, maar die later leraar werd in de cellulaire strafgevangenis in Siegburg waar hij nu hoofdinspecteur is.

Zus Anna huwde Michael Lesser, een elektricien uit Mainz-Kastel; zij wonen in Frankfurt am Main.

Hoe ik mijn vrouw leerde kennen heb ik reeds beschreven. De familie Ressmann, dat wil zeggen de drie zusters, hebben onderling een heel liefdevolle verhouding. Ook in de ouderlijke familie Ressmann heersten liefde, eendracht en vroomheid.

≠≠≠

Duitse spoorwegen vanaf 1847

Van 1835 tot de vorming van het Duitse Rijk in 1871 waren er tal van spoorwegen actief met uiteenlopende eigenaren. Toen de deelstaten waren samengebracht in één staat begon de tijd van de *Länderbahnen* (staatsspoorwegen van de deelstaten aangevuld met particuliere spoorwegmaatschappijen meestal voor lokaal verkeer). Naarmate Pruisen grote delen van Duitsland (en van het huidige Polen) politiek begon te overheersen, groeide de landelijk invloed van de *Eisenbahndirektionen Preußens* (vaak foutief *Königlich Preußische Eisenbahn Verwaltung KPEV* of *Königlich Preußische Staatseisenbahn-Verwaltung KPStEV* genoemd). Die organisatie, begonnen in 1847, ging in de Pruisische tijd steeds meer spoorwegen in Duitsland bestieren.

In 1920 volgde een megafusie van het merendeel van alle *Länderbahnen* tot *Deutsche Reichseisenbahnen*. In 1924 werd dit gigantische bedrijf omvormd in de *Deutsche Reichsbahn AG* (afgekort *DRG*) en van 1937-1945 veranderd in de *Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRB)*. Daarna kwamen de bezettingsautoriteiten aan zet. Zij stuurden in het westelijk deel korte tijd de restanten van de *DRG* aan en noemden het geheel van 1947 tot 1949 *Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet*.

Toen Ernst Otto een paar jaar met pensioen was, volgden er verder nog de *Deutsche Bundesbahn DB* (West van 1949-1994) en de *Deutsche Reichsbahn DR* (Oost in de periode 1945-1994).

Daarna kwam het weer tot een megafusie. Beide werden in 1994 opgevolgd door de huidige *Deutsche Bahn*, andermaal afgekort met *DB*, maar nu werkend in het gehele land. Het is een NV waarvan alle aandelen in handen van de staat zijn. De moderne *DB* bestaat naast een - tegenwoordig weer groeiend - aantal en opnieuw

sterk veranderende privé- en regionale spoorwegen, waarvan sommige de uiteenlopende tijden hebben overleefd. Fusies en overnames zijn nog altijd aan de orde van de dag.

Voor de Tweede Wereldoorlog was het overigens niet gebruikelijk afkortingen voor de Duitse nationale spoorwegen te hanteren, ze zijn pas achteraf bedacht en ingevoerd om iets te doen tegen de spraakverwarring die de term Deutsche Reichsbahn achteraf gezien oplevert.

Voetnoten

- *1 Bedoeld is hier steeds de Eerste Wereldoorlog (1914-18) die bij de Duitse en Belgische bevolking diepe sporen heeft nagelaten. Ernst Otto zou weliswaar ook de Tweede Wereldoorlog meemaken, maar heeft er niet meer in zijn dagboek over geschreven. Hij overleed in Hadamar op 9 september 1956.
- *2 Deze marmergroeve in Villmar (Hessen) is nu een natuurmonument dat inzicht geeft in ontwikkelingen in de aardkorst heel lang geleden. Krupp was indertijd een zeer grote handels- en industrieonderneming. Het is dus goed mogelijk dat deze groeve tot de activiteiten van het bedrijf hoorde.
- *3 Toen nog gelegen in Duits gebied. Sinds 1919 werd het Belgisch en Eupen is thans hoofdstad van de Duitstalige gemeenschap van België.
- *4 Borrel meestal gemaakt van graan, aardappels of vruchten.
- *5 De godslamp is in katholieke kerken een olielampje dat in de buurt van het tabernakel hangt, meestal in wankel evenwicht aan drie kettingen. Het blijft branden zolang het Heilig Sacrament in het tabernakel aanwezig is.
- *6 De *Hessische Ludwigsbahn HLB* was een van de grootste privé spoorwegen van Duitsland. Ontstaan in 1853 werd het bedrijf, ondanks grote weerzin, in 1896 door de Pruisische staat genationaliseerd. Het bleek nodig de medewerkers van *HLB* op 8 april 1899 te verbieden hun oude uniformen te blijven dragen.
- *7 Gele Dragonders waren infanteristen die snel per paard arriveerden aan het front en dan te voet vochten.
- *8 Lottstetten ligt 9 kilometer van de Rheinfall in het uiterste zuiden van Baden Württemberg. Hoewel de lijn bij Lottstetten en Jestetten door Duitsland verloopt, wordt deze bediend door de viertalige Zwitserse spoorwegen *Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de Fer Fédéraux Suisses / Ferrovie Federali Svizzere / Viatiers Federalas Svizras SBB/CFP/FFS/VFS* (en wel door de S-Bahn Zürich) tegen Zwitserse tarieven. Bepaalde Duitse vervoersbewijzen gelden echter toch voor het bereiken van beide stations.
- *9 Neuhausen am Rheinfall ligt in Zwitserland aan de lijn Basel-Lingen die hier Duits is. Tegenwoordig telt de plaats drie stations/treinhaltes: Neuhausen Badischer Bahnhof, Neuhausen Rheinfall (2015) en Neuhausen. Otto werkte mogelijk aan het allereerste station Neuhausen am Rheinfall.
- *10 Toen de paardentrams geleidelijk gemechaniseerd werden, zijn in verschillende steden nieuwe aandrijfsystemen in de praktijk getest. Zo kende

Maastricht een gastram en Bern een tram die op perslucht reed zoals in veel kolenmijnen met ontploffingsgevaar.

De eerste persluchttram reed in 1876 in Parijs, gevolgd door meer Franse steden en door Bern, maar ook in London en Chester en in de Verenigde Staten in New York en Cincinnati werden ze gebruikt. Otto noteert hier dus een interessante technische nieuwigheid.

*11 Saksisch Zwitserland ligt in het oosten van Duitsland aan de Tsjechische grens.

*12 Het station Rathen ligt aan de spoorlijn Děčín-Dresden-Neustadt en wordt thans bediend door de S-Bahn van Dresden. Het station heette vroeger Kurort Rathen (Kreis Pirna).

Vele jaren lang werden seinen, wissels en overwegen met behulp van, vaak handbediende, stalen kabels of stangen op afstand aangedreven. Soms ook met perslucht dat door buizen werd geblazen. Op veel plaatsen stonden daarom seinhuisjes om deze mechanische systemen in werking te stellen en te controleren. Veel van die systemen werden door de industrie of door de eigen spoorwegwerkplaatsen in onderdelen op maat gemaakt, aangeleverd en ter plekke gemonteerd. Dat was veel werk temeer omdat het nodige dan ook nog eens passend moest worden gemaakt. Hier hadden mannen als Ernst Otto de handen vol aan. Meestal moest in een behoorlijk tempo worden doorgewerkt om de beloofde opleverdatum te halen.

*13 Gezien de talrijke Duits-Franse conflicten was het lange tijd gebruikelijk aan beide zijden van de grens infrastructuur, met name bruggen en viaducten, te voorzien van ruimtes waarin dynamiet tot ontploffing kon worden gebracht zodat het bouwwerk ineen zeeg voordat de vijand arriveerde. Brak weer een oorlog uit, dan hoefde de genie alleen maar spingladingen aan te brengen en te wachten op het commando 'opblazen' om het treinverkeer te onderbreken. Dit is de nodige keren gebeurd. Otto moest hier blijkbaar ter plekke de deugdelijkheid van deze voorziening controleren.

*14 De *Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen* EL waren in de periode 1872-1918 goeddeels gemodelleerd naar de *Preußische Staatsbahn*, dus in de tijd dat Otto er heeft gewerkt. Daarvoor had de Franse onderneming *Compagnie de l'Est* de spoorwegen in Elzas-Lotharingen, en overigens ook Luxemburg, onder beheer.

De Duitsers legden er heel veel nieuwe lijnen aan, tot het gebied na 1918 weer Frans werd.

*15 Het slagschip *SMS Wörth* was in 1892 gebouwd en werd in 1919 gesloopt. In 1896 bezocht het schip de haven van Vlissingen. (SMS = Seiner Majestät Schiff)

*16 Boxeropstand in China van 1900 waar *SMS Wörth* naar toe voer maar uiteindelijk niet deel nam aan de gevechten.

*17 Bij stampen gaan voor- en achtersteven beurtelings omhoog en omlaag. Rollen geeft aan dat de boot naar links (bakboord) en rechts (stuurboord) deint. Bij gecombineerd stampen en rollen worden de meeste opvarenden pas echt zeeziek.

*18 Panzerschiff *Sachsen* deed dienst van 1877 tot 1910 en werd daarna gebruikt als onttakeld doelwit (hulk) voor schietoefeningen. In 1919 werd het restant gesloopt.

*19 Linienschiff (slagschip) *SMS Kaiser Karl Der Große* kwam in 1902 bij de Kriegsmarine in dienst na een bouwtijd van drie jaar en werd in 1919 afgevoerd van de sterkte.

*20 Oorlogsbodem *SMS Kaiser Karl Der Große* was een groot stoomschip met vier zusterschepen. Elk voerde sloepen als tenderboten mee.

*21 *SMS Mecklenburg* was een zwaarder slagschip dan *Kaiser Karl Der Große* en was van 1903-1920 in dienst van de Kriegsmarine.

*22 Spoorwegen gebruiken in veel gevallen voorseinen. Die staan op een zekere afstand voor het eigenlijke sein en laten de machinist al weten wat de stand van dat hoofdsein is of vermoedelijk zal zijn, zodat het afremmen of optrekken reeds kan beginnen. Die afstand komt vaak overeen met de benodigde remweg om tijdig voor het hoofdsein te stoppen.

*23 In de jaren 1901-1903 werd het net van de in 1900 geheel geëlektrificeerde tram in Bremen sterk vergroot. Ook in de jaren daarna groeide het stevig verder tot de Eerste Wereldoorlog ook hier roet in het eten gooide.

*24 Het bijna 70 kilometer lange spoor van de *Main-Lahn Bahn*, ook *Limburger Bahn* of *Taunusstrecke* genoemd, werd van 1911 tot 1913 verdubbeld. Zoiets betekende een totale herschikking van het seinwezen. (Zie ook de foto van Oberbrechen, op de titelpagina.)

*25 Voor onderhoud, reparatie en bouw kennen de Duitse spoorwegen steunpunten en werkplaatsen van verschillende aard. Een *Bw-Stp*, een *Bahnwerk-Stützpunkt* met een louter ondersteunende functie, een *dependance* van een grotere werkplaats, *Bw-Ast* is een *Bahnwerk-Außenstelle* met eigen, maar

beperkte, reparatie- en onderhoudsmogelijkheden, een Bw is een Bahnbetriebswerk met goed geoutilleerde werkplaatsen en tenslotte een AW is een Ausbesserungswerk waar groot onderhoud kan plaatsvinden en ook de bouw of ombouw van alle mogelijke materieel en uitrusting.

*26 Station Herbesthal (ook Herbestal) was het eerste grensstation op aarde. Het lag tussen de Duitse en de Belgische grens en wel van de Rheinprovinz en de Provincie Luik.

Het was Pruisisch en later Duits van 1843 tot 1920 in welk jaar het ruim 10 kilometer diep in Belgisch gebied kwam te liggen door de annexatie van de Oostkantons door België. In 1966 werd het – nu Belgische – station, dat gekenmerkt werd door een groot postsorteercentrum en douanefaciliteiten, buiten dienst gesteld.

Er vertrok ook een tram van de *Aachener Kleinbahn-Gesellschaft AKG* naar Eupen. Enkele taken van station Herbesthal, zoals het opstellen van niet in dienst zijnd materieel, waren al overgenomen door station Welkenraedt even verderop. Dat bestaat nog.

*27 *Kraft durch Freude KdF* was in nazi-Duitsland een politiek gedreven en door de overheid stringent beheerde organisatie die vanaf 1933 goede arbeidsprestaties beloofde met onder andere uitstapjes en vakanties.

KdF begon daarnaast met de productie van de betaalbare KdF-Wagen later bekend als Volkswagen Kever waarvoor arbeiders konden sparen. Door de Tweede Wereldoorlog kwam weinig terecht van het waarmaken van de dromen van de spaarders.

KdF was een onderdeel van het *Deutsche Arbeitsfront DAF*, de nationalistische Duitse arbeidsorganisatie.

*28 Ernst Otto mocht na zijn pensioen de functietitel Ober-Signalmeister in Ruhestand voeren.

*29 De *Westerwaldspoorweg*, de 17 kilometer lange lijn Scheuerfeld–Emmerzhausen bevindt zich in het noordelijkste deel van Rheinland-Pfalz en bestaat nog steeds. In de negentiende eeuw liepen hier uiteenlopende lijnen voor het vervoer van delfstoffen uitgevoerd in smalspoor, vanaf 1900 successievelijk omgezet in normaalsporig openbaar railvervoer dat in 1913 volledig in bedrijf ging.

In 1941 heette de exploitant *Westerwaldbahn Scheuerfeld–Nauroth–Emmerzhausen*. Die was eigendom van plaatselijke overheden tot het jaar 1999 toen de *Westerwaldbahn* een GmbH werd. De schoonvader van Ernst Otto moet dus hebben gewerkt aan de mijnspoorwegen die vanaf 1870 in het gebied zijn aangelegd als voorlopers van wat later de *Westwaldbahn* ging heten.

Nawoord

De openhartige man wiens jeugd en arbeidsleven we hier meemaken en kunnen invoelen, is een gewone burger. Ongewoon is dat hij een kleine halve eeuw zijn weg vond temidden van omwentelingen. Oorlog, economische crises, bezetting, grenscorrecties, revoluties, verschuivende arbeidsverhoudingen en sociale maalstromen. Soms ook bloei.

Ernst Otto werkte op verschillende manieren in opdracht van elkaar opvolgende Duitse spoorwegmaatschappijen. Goed om zich heen kijkend en gedreven. Maar weinig collega's deden hem dat na. Daarvoor waren hun banen te onzeker en de tijden te gevaarlijk. Terwijl de structuur van de spoorwegen meermaals diepgaand veranderde, werkte Ernst Otto voort aan hun basis, de infrastructuur.

Hoe hij er doorheen rolde, vertelt hij zelf. In onopgesmukte bewoordingen schetst hij met name ook hoe hij het hoofd boven water wist te houden en te zorgen voor vrouw en beide kinderen.

Op het moment dat er in het leven van Ernst Otto iets gebeurde, weet de lezer over achtergronden en gevolgen altijd meer dan hij. Zo maakt zich in dit dagboek van die geladen achtergrond een fijnzinnige spanning los.

Het dagboek – bezorgd en vertaald door in België geboren en getogen familielid Geert Setola – eindigt vroeg in 1940 met het pensioen van Ernst Otto. Weer een cruciaal jaar. Met al zijn levenservaring had hij geen idee wat er te gebeuren stond, maar je proeft dat hij er niet gerust op was.

Bij alles dat over de recente Duitse geschiedenis is gezegd en geschreven door historici en andere professionals, volgen we hier nu eens directe en soms verbaasde waarnemingen van een gewone man. Een die af en toe tijd vond zelf de pen te pakken. En het dan ook nog - wars van melodrama en soms met ingehouden humor - in verhouding fris van de lever vast te houden.

De uitgever, *februari 2020*

Colofon

Ernst Otto

Een heel gewoon leven

Dagboek van een Duitse spoorwegwerker 1894-1940

Bezorgd en vertaald uit het Duits door Geert Setola

Met een speciaal woord van dank aan

mevrouw Annemarie Meinhardt-Scharpenack, kleindochter van Ernst Otto /

Mit einem besonderen Dank an

Frau Annemarie Meinhardt-Scharpenack, Enkeltochter von Ernst Otto

Grafische vormgeving Geert Setola

Lettertype Profile

Druk CB

Uitgave www.nijverepublishers.nl

ISBN/EAN 978-90-73280-14-4.

© 2020 Geert Setola, Oirsbeek en Uitgeverij 't Nijvere Lezerke, Eys

Omslagfoto's en foto's binnenwerk

Voorzijde: Ernst Otto uit het familiealbum Otto (fotograaf onbekend)

Achterzijde: Stoomtrein in Stolberg, Nordrhein-Westfalen 1972, Marcel Vleugels

Binnenwerk titelpagina: Ansichtkaart dorpsgezicht Oberbrechen Kreis Limburg (uitgave

Waess, jaartal onbekend maar deze kaart is in 1955 gelopen). De spoorweg Frankfurt-

Limburg an der Lahn op de voorgrond werd gebouwd door de Hessische Ludwigsbahn HLB

in de jaren 1875-77 in opdracht van Pruisen. De spoorverbinding werd in 1911-13 verdubbeld

en gemoderniseerd. Ernst Otto heeft er toen aan gewerkt. In 1986 werd de verbinding

geëlektrificeerd. De lijn wordt ook wel de Main-Land-Bahn of Limburger Bahn genoemd.

Binnenwerk bij 'een woord vooraf': Ernst Otto met vrouw en kinderen voor het ouderlijk

huis in Oberbrechen, Hessen 1873 (fotograaf onbekend)



Andere uitgaven over spoorweggeschiedenis:

Aerodynamica Rail

ISBN/EAN 978-90-73280-13-7

Maghreb Rail

ISBN/EAN 978-90-73280-06-9

Benelux Rail 1970-1980

ISBN/EAN 978-90-73280-00-7