

Einleitung

Geschichte der Postkarte

Mit Wirkung vom 1. Juli 1870 führte die Postverwaltung des Norddeutschen Bundes unter der Bezeichnung »Korrespondenzkarte« eine Postkarte ohne Bilddarstellung ein. Als im Juli 1870 der Deutsch-Französische Krieg ausbrach, bewährte sich das gerade geschaffene Medium, als Feldpostkarte kostenlos zwischen der Front und der Heimat eine Verbindung zu halten. 1872 wurden dann privat hergestellte Karten für den Postverkehr zugelassen. Die Verleger im Deutschen Reich durften nunmehr offiziell private Bildpostkarten herstellen. Die Ansichtskarte entwickelte sich somit zum industriell gefertigten Massenartikel. Allein im Jahre 1899 wurden 88 Millionen Ansichtskarten produziert. Gleichzeitig breitete sich eine große Sammelleidenschaft aus. In den 1890er Jahren wurden die ersten Sammlervereine gegründet und erste Sammlerzeitschriften herausgegeben. Über 60 Fabriken stellten Sammelalben her. Im Spitzenzeitraum 1903/04 waren in Deutschland über 1 Milliarde Ansichtskarten im Umlauf. Bis 1905 durfte nur die Vorderseite mit der Anschrift, aber ohne Text, versehen werden. Und so konnte dann nur auf der Bildseite geschrieben werden. Aus dieser Zeit stammen auch die lithografierten »Gruß aus-Karten«, welche damals wie heute in Sammlerkreisen sehr beliebt sind. Es war ein Glücksfall, dass zu dieser Zeit die Fotografie erfunden wurde. Viele Gastwirte, welche auf ihr Unternehmen Wert legten, ließen ihre Gaststätte auf Ansichtskarten abbilden. Mit ihren alten Straßen, Geschäften, Kneipen, ihren Festen und Jubiläen sind sie die stillen Zeitzeugen und geben eine wichtige Dokumentation über die vergangenen 140 Jahre wieder.

Und wann erschien in Torgau die erste Ansichtskarte?

Bereits ein alter Beleg einer Korrespondenzkarte vom Juli 1870 dokumentiert mit dem Versandstempel von Torgau die Benutzung als Mitteilungsmedium. Es wurden damals nur allgemein geschäftliche Informationen im Text geschrieben. Im offenen Postverkehr galt es als unschicklich, wenn andere Personen sich über den Inhalt informieren konnten. Um das zu umgehen, wurden noch längere Zeit Briefe geschrieben, um das Private zu wahren.

Am 31. Dezember 1891 ist die erste lithografierte Postkarte als »Gruß aus Torgau« verschickt worden. Die Edition erfolgte durch den Verlag Gustav Wolff aus der Fischerstraße. Die Grafik stammte von dem bekannten Torgauer Maler und Grafiker Wilhelm Wollschläger. Neben der Darstellung bekannter



Abb. 2: Farblithografie auf einer Postkarte von 1891 mit der Darstellung der Stadtansicht um 1700 und mit dem Grabmal von Luthers Ehefrau. Der Schreiber der Postkarte war Richard Fichte, welcher in der Schulzenstraße zur Untermiete wohnte und der Begründer des Torgauer Postkartenvereins 1896 mit zwei weiteren Personen war. Man inserierte in Zeitungen anderer Städte und tauschte dann mit anderen Sammlern die schönen Karten ihrer Städte aus.

Torgauer Bauwerke bildete er einen Ritter als Geharnischten ab, der mit dem Werbespruch »Torgisch Bier, das lob ich mir« versehen war. (Abb. 5)

Zu der Zeit um die Jahrhundertwende schrieb man in Sütterlin-Schrift, welche heute kaum noch jemand lesen kann. Auffallend ist auch, dass die Postkarten überwiegend mit Bleistift geschrieben wurden. Das lässt darauf schließen, dass man diese direkt vor Ort im Gastraum einer Lokalität beschrieb, wo dem Gast selten Federhalter und Tinte zur Verfügung standen. Alle Postsendungen wurden mit einem Abgangs- und einem Eingangsstempel versehen. Heute ist es daher immer wieder erstaunlich, in welcher kurzen Zeit die Karten, mit oft sehr gekrakterter Ortsangabe, nach allen weit entfernten Zielen und nur zum 5-Pfennig-Portotarif die Adressaten erreichten.

Briefe und Postkarten in alle Welt, das stellte um die Jahrhundertwende eine Meisterleistung der Kaiserlichen Post dar. Damals war es das einzige Kommunikationsmittel, welches den Kontakt untereinander herstellte. Das Telefon gab es erst ganz vereinzelt in Geschäften oder in sehr wohlhabenden Familien. Wollte man in Torgau einen Brief oder eine Postkarte verschicken, war das ein spottbilliges Unterfangen. Die Postkarte kostete je nach Ausführung nur wenige Pfennige. Das Porto lag im Kaiserreich bei 5 Pfennig für eine Postkarte. Sollte diese als Drucksache, nur mit Anschrift und ohne Text verschickt werden, dann kostete sie nur 3 Pfennig Porto. In den Schreibwarengeschäften oder beim Kaufmann bekam man auch Postfreimarken zu kaufen. An der Hausfassade verwies hierzu ein Schild auf den Freimarkenverkauf. An den Geschäften war ein Emailschild angebracht, welches auf das Angebot hinwies. Amtliche Verkaufsstellen fand man in Torgau beim Kaufmann Grubitzsch in der Fischer-



Abb. 3: Reichspostkarte mit Torgauer Datumsstempel von 1872.

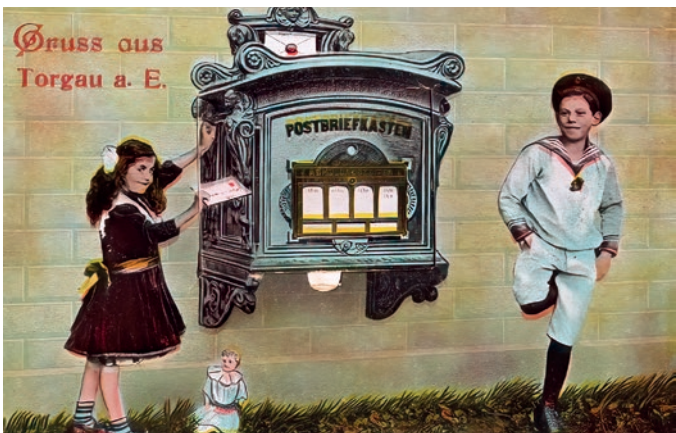


Abb. 4: Eine Riesenüberraschung! Eine Gruß-aus-Karte kam 1885 mit Glückwünschen zum Hochzeitstag mit Bildmotiv in launiger Runde aus einer Berliner Kneipe nach Torgau. Der Poststempel in Torgau vom 22. Januar 1885 bestätigte den Eingang dieser Karte im Postamt. Es wurden stets zwei Stempel auf dem Postgut aufgebracht. Einmal als Abgangsdatum und gleichzeitig als Entwertung der Marke und der 2. Stempel bestätigte den Eingang der Sendung. Diese neue Möglichkeit, Karten mit Bildmotiv im Postverkehr zu verschicken, weckte großes Interesse beim Buchdrucker Gustav Wolff. Herr Wolff bereitete sich ab diesem Zeitpunkt auf die Herausgabe der ersten Postkarte von Torgau vor. Es mussten Motive und Künstler gefunden werden, Textbeschreibungen gefertigt, und die bildliche Umsetzung ausprobiert werden. Damals wurden die Motive in besondere Kalksteine geschnitten und diese dann als Druckplatten verwendet. Im Mehrfarbendruck wurde für jede Farbe eine gesonderte Steinplatte benötigt. Die Druckplatten ergaben nur begrenzte Möglichkeiten. Oft zerbrachen sie oder wurden durch Abnutzung unscharf.

Abb. 5: Gruß aus Torgau 1891, Verlag von Gustav Wolff, erste bekannte Bild-Postkarte von Torgau.



Abb. 6: Wunderschöner alter, gusseiserner Postbriefkasten, wie dieser auf der Abbildung einer Leporellokarte um 1900 als Torgauer Ansichtskarte verkauft wurde. Leporellokarten beinhalteten kleine Bildchen, welche aus der Karte herausgezogen werden konnten. Der weiße Nippel am unteren Rand des Briefkastens diente bei dieser Karte als Öffnung.



straße 2, beim Kaufmann Krapf im Fischerdörfchen 3, beim Kaufmann Leibling in der Domnitzscher Straße und beim Buchbinder Edmund Kolbe in der Breiten Straße 4. Bei Kolbe bekam man eine sehr große Auswahl an Karten, da er von Anfang an Pionier der Postkartenedition von Torgau war. Im gesamten Stadtgebiet hingen an 17 verschiedenen Stellen Postkästen, Meisterwerke der Eisengusskunst (Abb. 6). Für Jeden gut sichtbar, waren die wochentags fünfmaligen Abholzeiten am Kasten abzulesen. Am Markt hingen gleich zwei Kästen – am Hotel Goldener Anker und am Rathaus. Alle Geschäftsstraßen hatten Briefkästen. Ob es die Leipziger Straße, Bäcker-, Ritter-, Kur-, Feld-, Schulzen-, Königstraße, Spital-, Schloß- oder die Bahnhofstraße betraf, überall hingen weit und gut sichtbar in blauer Farbe die wunderschönen Postbriefkästen mit ihren zahlreichen Leerungszeiten.

Auch weit draußen, bei den Kasernen bis zum Brückenkopf, gab es überall Briefkästen. Von früh um 6.00 Uhr bis abends um 22.00 Uhr kamen die Postboten und leerten die Kästen. Einige Namen sind heute noch bekannt. Sie hießen Schulze, Kiehl, Schmidt, Blank, Becker und Ehrenfordt. Die Briefträger waren aber eine andere Kategorie. Ihre Namen lauteten Bussenius, Glief, Horst und Lehmann. Sie brachten die Post zu den Empfängern nach Hause. In der Woche wurde die Post schon früh ab 7.30 Uhr, dann am Vormittag um 10.00 Uhr, mittags um 12.00 Uhr und am Nachmittag ab 17.00 Uhr ausgetragen. Dazu muss man noch folgende Situation bedenken: Es waren keine Hausbriefkästen im Eingangsbereich oder im Hausflur vorhanden. Entweder war ein Türschlitz bei kleineren Häusern in der Eingangstür angebracht, oder in den großen Mietshäusern musste der Briefträger treppauf und treppab bis in mehrere Etagen des Hauses zu den Empfängern steigen. Das gesamte Postgut wurde zu Fuß transportiert. Autos waren hierfür noch nicht im Einsatz. Torgau hatte vor gut über hundert Jahren schon einen Häuserbestand von annähernd 800 Gebäuden, in denen sich fast 3000 Haushalte befanden. Auch 14 Schiffe mussten bedient werden. Die Einwohnerzahl betrug damals etwa 13000.

Als 1889 die Entfestigungsarbeiten in der Stadt begannen, setzte ein großer Bauboom ein. Prächtige Villen und große mehrgeschossige Mietshäuser entstanden in der Bahnhofstraße und im Westring als Beginn der Ringbebauung. Der Nordring und die Uferstraße kamen noch dazu. Das gab viel Arbeit für die fleißigen Postler. Die Leerungszeiten der Briefkästen waren mit den Fahrzeiten der Züge bei der Bahn abgestimmt. Mehrmals am Tage karrten die Postschaffner das Postgut mit dem Postkarren zum Bahnhof. Vorher mussten die Sendungen aber noch abgestempelt werden. Beim Eintreffen der Post am Zielort kam wieder ein Eingangsstempel auf die Karte. So lässt sich heute sehr gut nachvollziehen, in welcher kurzen Zeit die Sendungen unterwegs waren. Ein Tag Transportzeit galt als Regel. Es gab damals auch noch keine Postleitzahlen. Die Beamten verfügten über ein sehr ausgeprägtes Ortsgedächtnis! Nur selten wurde zu »Doktor Kochs Ortsverzeichnis« gegriffen. Trotz oftmals fast unleserlicher Krakelschrift kam die Post ausnahmslos an. Einfache Gediente aus den Kasernen schickten zwei Jahre lang ihre Grüße nach Hause. Oft ging es um Wünsche nach einem Verpflegungspaket, was in der Stube dann wieder brüderlich geteilt wurde. Die Rekruten, die meist vom Lande kamen, hatten Glück, aus ihrem bäuerlichen Hof noch etwas Proviant zu fassen. Die Korrespondenz

war häufig mit einem Bleistiftstummel in falscher Schreibweise gekritzelt. Auf dem Lande hatte man oftmals durch das Mehrklassensystem nicht die gleiche Bildung wie in einer Stadtschule. Die Post musste aber immer findig sein und war es auch. Der Postdirektor in Torgau hieß Herr Francke. Er bewohnte die obere Etage des Postgebäudes in der Fischerstraße. Für die Großaufnahme des Postamtes war vorgesehen, dass er sich vor dem Postamt postieren sollte. Bei näherem Hinsehen auf der Karte erkennt man ihn aber nur sehr winzig in seiner schmucken Postuniform. (vgl. Abb. 147)

Auch die Telegrafensteinelle war im Gebäude einquartiert. Neun schmucke Fräuleins vom Amt stöpselten bei Anruf die Fernsprechteilnehmer. Immerhin gab es im Stadtgebiet schon annähernd um die 400 Anschlüsse. Auf dem Markt war ein Verteilerkasten der Post, und von dort führten die einzelnen Anschlüsse zu den Telefonapparaten. Alles ging noch ohne Wählscheibe, nur mit der Kurbel am Wandtelefon verständigte man sich zur beabsichtigten Rufaufnahme. Das Fräulein im Amt kabelte dann die Verbindung zurecht. Wenn noch die alten Apparate dem Leser in Erinnerung sein sollten: Auf einem größeren, meist braun gebeizten, verzierten Holzbrett befand sich ein Sprechtrichter mit einer seitlich angebrachten Induktionskurbel und einem Klingelwerk. Oft war darauf noch ein kleines Notizpult aufgesetzt, welches als Schreibunterlage für kurze Notizen diente. Die Hörmuschel war separat mit einem langen Kabelende verbunden.

Das Postamt in der Fischerstraße 26 lag für den Antransport zum Bahnhof zu weit ab. Deshalb baute man in den dreißiger Jahren das neue Postamt im Westring. Auch die Landzustellung wurde nicht viel schlechter bedacht. Hier kam der Landbriefträger zweimal am Tag. Auch am Sonntag! Der Postschalter im Kaiserlichen Postamt in der Fischerstraße öffnete schon morgens um 7.00 Uhr, im Winter aber erst um 8.00 Uhr, und hatte mit einer Stunde Mittagspause bis abends 20.00 Uhr geöffnet.

»Am Bahnhof«

ist die alte postalische Straßenbezeichnung für den Bahnhof am damaligen Stadtrand von Torgau (Abb. 7). Als im Dezember 1835 die erste Eisenbahn in Deutschland von Nürnberg nach Fürth fuhr, gab es in England schon zehn Jahre früher die erste Eisenbahn der Welt.

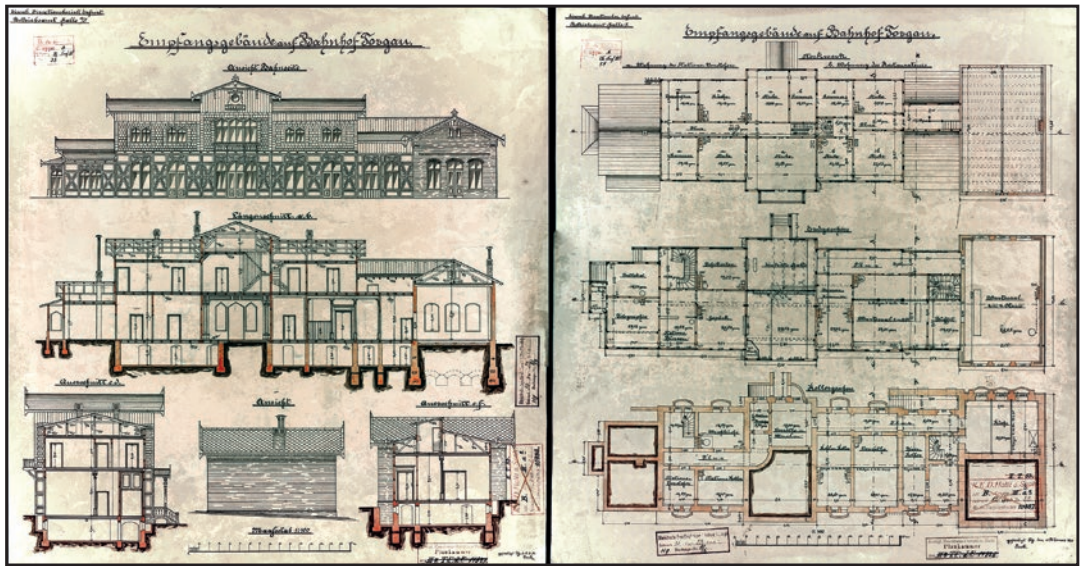


Abb. 7: Bau- und Grundrissplan von 1868 zur Errichtung des Bahnhofsgebäudes Torgau.

Abb. 8: Eine große Herausforderung für den Bau der Eisenbahnstrecke bestand in der Überquerung der Elbe. Das Gesamtgewicht der Brücke beträgt 850 Tonnen. Sie wurde von der Firma August Klönne aus Dortmund erbaut.

Endlich – im Jahr 1868 wurde der erste Spatenstich getan, um mit dem Bau einer Eisenbahnlinie zu beginnen, die von Halle über Torgau nach Sorau führte. Vorher mussten die Torgauer, welche eine Reise antreten wollten, den nächstliegenden Bahnhof in Anspruch nehmen. Und diesen gab es erst in Dahlen! (Abb. 8). Die Elbüberquerung bei Torgau stellte vom Kostenaufwand her ein großes Hindernis dar. 850 Tonnen Stahl wurden von der Dortmunder Firma August Klönne für die Eisenbahn-Elbbrücke verbaut. Zwölf aneinandergekoppelte Dampflokomotiven überquerten dann zur Prüfung der Traglast die Brücke im Schritt-Tempo. Die Brücke hielt. Am 29. Mai 1874 kam es auf der Brücke zu einem Unglück. Aus Brottewitz war ein großer Kupferkessel auf einem Waggon verladen worden, der sich während der Fahrt verdreht hatte. Das Teil verklemmte sich auf der Brücke und die nachfolgenden Waggonen verschoben sich ineinander. Die Kupplung riss bei den ersten Waggonen und die Lok fuhr mit ein paar Wagen weiter über die Brücke. Emsig wurde mit über 100 Bahnmitarbeitern am Unfallgeschehen gearbeitet, sodass am nächsten Tag die Strecke wieder freigegeben werden konnte. Anders war es am 25. April 1945. Das

Abb 9: Bahnhof Torgau kurz nach der Fertigstellung. Links im Bild, das musste sein, das kleine Häuschen für »persönliche Bedürfnisse«. Die Eröffnung erfolgte am 1. Mai 1872.



Brückenteil über dem Fluss wurde, wie fast alle anderen Brücken, in den letzten Apriltagen 1945 von der Wehrmacht gesprengt. Nach vorläufiger Wiederinbetriebnahme des Bahnbetriebes wurde im Juni 1945 ein vorläufiger Pendelbetrieb eingeführt. Schon im Spätherbst des gleichen Jahres erfolgte dann die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs nur auf eingleisiger Strecke. Das zweite Gleis wurde, wie auf den meisten Bahnstrecken der Deutschen Reichsbahn, als Reparationsleistung an die Sowjetunion völlig abgebaut. Der Bahnhof Torgau entwickelte sich nach und nach zu einem kleinen Knotenpunkt im Bahnver-



Abb. 10: Rechts im Bild die nachträglich angebaute Bahnhofsgaststätte. Auf Gleis 3 war gerade der Personenzug aus Pretzsch eingefahren.

Abb. 11: Das Königlich-Preussische Eisenbahnbetriebsamt 1915. Auszubildende Lehrlinge zum Fahrdienstleiter stehen mit ihrem Pausenbrot vor dem Amtsgebäude. Das Haus wurde zehn Jahre zuvor von der Königlich-Preussischen-Eisenbahndirektion in diesem wunderschönen Villenstil im damaligen Westring erbaut.

kehr. Jahre später wurde ein weiterer Bau der Strecke nach Wittenberg über Dommitzsch und Pretzsch in Angriff genommen. Die Strecke nach Belgern kam noch hinzu. Für den südlichen Bereich des Landkreises Torgau konnte man über Mockrehna nach Schildau reisen. Ebenso kam man über den Umsteigebahnhof Falkenberg/Elster nach Annaburg und weiter nach Prettin. Von Falkenberg auch über Neuburxdorf nach Mühlberg/Elbe. Die Orte im Landkreis Torgau profitierten besonders von dem aufkommenden Güterverkehr.

Der Bahnhof Torgau hatte noch keine Stellwerke. Alles wurde nur aus einem Dienstzimmer im Bahnhofsgebäude geleitet. An der Domnitzscher Straße gab es einen Bahnübergang, welcher nur durch einen einzigen Schrankenwärter, der den Übergang zu den Kasernen regelte, besetzt war. Im Personalbestand wurde nur diese einzige Personalstelle geführt. Zum Bahnhof Torgau errichtete man zwei Stellwerke, um den betrieblichen Ablauf aus dem Bahnhofsgebäude herauszulösen. Von den Stellwerken wurde die Weichen- und Signalbedienun- gung sowie die Besetzung der Schrankenposten übernommen, sodass vom Bahnhofsgebäude nur noch die Verkehrsaufgaben auszuführen waren. Auf der alten Ansichtskarte aus dem Jahr 1910 hat ein Teil der Belegschaft sich in Auf- stellung gebracht. Auf dem Hinweisschild steht die Beschriftung: »Dienstvor- steher und Telegraphenzimmer«. Dieses erklärt die Befehlsgewalt vom Bahn- hofsgebäude aus. Ein weiteres Schild zeigt die Gepäckabfertigung an. Es gab zur Zeit der Eröffnung des Bahnhofs Torgau vier verschiedene Reisezugwa- gen. Um das schnelle Einsteigen zu ermöglichen, hatte man sie farblich den unterschiedlichen Preisklassen angepasst. Die vierte Klasse hatte nur bedingt hölzerne Sitzplätze an der Seitenwand. Mehr Platz in diesem Waggon war für Stehplätze vorgesehen. Die dritte Klasse hatte abgeteilte Bereiche durch einge- zogene Zwischenwände, Holzbänke und eine Toilette mit offenem Auslauf zum Schienenstrang. Für die Koffer gab es über den Sitzbänken Gepäcknetze. Die zweite Klasse hatte gepolsterte Sitzflächen, ein Waschbecken mit kaltem Was- ser sorgte schon für Hygiene. Die erste Klasse hatte Spitzendeckchen auf den gepolsterten Kopfstützen und einen Seifenspender mit Toilettenpapier in der Toilette. Außerdem waren die Gänge mit Teppichen ausgelegt. Dadurch hörte sich das während der Fahrt sehr leise an. Die Kabinen waren durch Türen vom Gang getrennt. Auch die Fahrkarten hatten unterschiedliche Grundfarben. Grau stand für die vierte Klasse, braun für die dritte Klasse, grün für die zwei- te und gelb für die erste Klasse. Wer die gelbe Karte zeigte, dem galt Hochach- tung und Ehrerbietung durch überfreundliches Auftreten des Bahnpersonals! Zeiten waren das! Noch eine Besonderheit muss erwähnt werden. Die Wag- gons besaßen außen ein hochoberes Bremserhäuschen. Damals gab es noch nicht die Druckluftbremse, welche erst später von Knorr & Giesecke erfun- den wurde. Hoch oben in den Häuschen saßen die Bremser. Durch Pfeifton- zeichen des Lokomotivführers mussten die Bremskurbeln entsprechend betä- tigt werden. Die Beleuchtung in den Waggons erfolgte mittels Karbidlaternen, welche vom Bahnpersonal jeweils einzeln angezündet wurden. Die Beheizung der Waggons ermöglichte eine durchgehende Dampfleitung von der Dampflok. Die große Flügeltür vom Bahnhofsgebäude wurde bei ankommenden Zügen rechtzeitig geöffnet, die Kettenabspannung gelöst und mit markig-schnarren- der Stimme die bevorstehende Zugfahrt laut ausgerufen. Dort war eine Schaff- nerloge mit einem Zu- und einem Ausgang vorhanden, welche jeweils immer für zwei Bahnsteigschaffner als Windschutz diente. Das Betreten der Bahnstei- ge war nur mit einem gültigen Fahrausweis oder einer Bahnsteigkarte erlaubt. Die Bahnsteigkarte konnte gegen Gebühr aus einem in der Bahnhofshalle auf- gestellten Automaten gezogen werden. An der rechten Außenseite des Bahn- hofsgebäudes hing ein Postbriefkasten, welcher im Zyklus mit den Briefkästen im Stadtgebiet mehrmals am Tag von der Post geleert wurde. Mancher Bürger,



der noch spät am Abend seine Post zur Beförderung geben wollte, während die Abfertigung im Postamt schon beendet war, suchte noch schnell den Weg zum Bahnhof auf und steckte dort in dem jeweiligen Zug in den Postwagen sein Brieflein ein, welcher stets von einem Postschaffner besetzt war. So konnte der Briefschreiber fast sicher sein, dass sein Brief rechtzeitig seinen Empfänger erreichte. Der Bahnsteigkartenautomat wurde dazu noch schnell in Anspruch genommen. Dieser ersparte dann oft das Warten am Fahrkartenschalter. Am Schalter verkaufte ein Herr Kalinowski die Billets. Er wurde in der Berufsbezeichnung als Fahrkartenausgeber geführt. Ebenso stand in der Bahnhofshalle eine Personenwaage, die von einem Privatanbieter, dem Postangestellten Herrn Stoye, gewartet wurde. Als Gag schnurrte diese bei Inanspruchnahme immer einen teddyartigen Brummtton aus. Oft wurde die Personenwaage bei der Abreise zur Kur genutzt, um bei der Rückkehr das Differenzgewicht feststellen zu können. Dabei wurde das arme unschuldige Ding manchmal mit einem Fußtritt belohnt und mit Flüchen, sie sei kaputt, wieder verlassen. Oft war die Waage dann außer Betrieb! Herr Stoye hatte wieder sein Tun. Im Wartebereich des Bahnhofs existierte auch ein öffentlicher Fernsprecher, der für Ortsgespräche mit 20 Pfennig Einwurf bedient werden konnte. Ankommende Reisende hatten die Möglichkeit, ihre Koffer in der Gepäckaufbewahrung gegen Gebühr zu deponieren. Außerdem konnten bei der Gepäckabfertigung Fahrräder zur Aufbewahrung für einen Tagessatz von 50 Pfennig abgegeben werden.

Aus der Personengruppe der Eisenbahner ist links im Bild die Kehrfrau mit dem übergroßen Besen in der Hand zu sehen (Abb. 12), die im Bahnhof für Sauberkeit sorgte. Die beiden jungen Herren daneben sind die Aufsichtsbeamten mit der roten Mütze und den schmucken, dunkelblauen Uniformen.

Abb. 12: Das Bahnhofspersonal aus dem Jahr um 1900.

Daneben steht der Telegraphist mit dem Oberbahnassistenten, und der etwas schlanke Herr leicht im Hintergrund ist der Bahnhofsvorsteher, Herr Ehrhardt. Er trägt eine weiße Kragenbinde, und die Doppelreihe der Uniformknöpfe an seiner Uniformjacke kennzeichnen den höheren Dienstgrad.

Die Uniformen wurden aus der Kleiderkammer der Bahnverwaltung geliefert. Die Eisenbahner in den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, wie beispielsweise der Länder von Mecklenburg, Preußen oder Sachsen, trugen alle unterschiedliche, schneeflocken geschneiderte Uniformen. Der Mann mit dem blanken Mützenschild in der hellen Jacke ist der Gepäckschaffner. Den musste der Packwagenschaffner bei Einfahrt des Zuges schnell aus der Menge der Reisenden heraus erkennen und zu sich winken, wenn etwas auszuladen war. An den Uniformen waren auch die jeweiligen Dienstränge zu erkennen. Man sieht Uniformjacken, welche eine Knopfreihe seitlich haben oder wo eine andere mittig angeordnet ist. Uniformen sind und waren im Bahnbetrieb notwendig, um die Auskunfts- und Weisungsgewalt gegenüber den Reisenden zu erfüllen. Die übrigen Beschäftigten auf der rechten Seite sind Weichensteller, der Schirrmeister (später Wagenmeister genannt), Heizer und Lokomotivführer. Und oben aus dem zweiten Fenster der Dienstwohnung schaut die Ehefrau des Bahnhofsvorstehers dem ganzen Treiben zu. Zur Königlichen Eisenbahnstation in Torgau gehörten weiterhin die Bahnmeisterei mit fünf Beschäftigten, welche für die Gleisunterhaltung zuständig waren, die Güterabfertigung mit zwölf Beschäftigten, zu der auch noch ein Eilgutschuppen zählte. Außerdem gab es den Loksuppen mit jeweils seinen vier Lokomotivführern und den Heizern. Insgesamt umfasste der gesamte Bahnhofskomplex um 1900 für den Bahnhof Torgau fast 50 Beschäftigte.

Für Verspätungen der Züge oder beim Warten auf weitere Anschlüsse zu oder von den Nebenbahnen gab es ein Bahnrestaurant. Der Wirt hieß Emil Froböse. Das Restaurant war in zwei Wartesäle aufgeteilt. Es gab eine erste und eine zweite Klasse. Der Unterschied: In der ersten Klasse waren unter anderem Tischdecken auf den Tischen aufgelegt. Später übernahm Karl Schmidt die Bahnhofswirtschaft. Zu DDR-Zeiten wurde die Bahnhofswirtschaft als Mitropa-Restaurant genutzt.

Torgauer Hotels

In der Stadt gab es zu dieser Zeit sechs Hotels. Hierzu gehörten zum Beispiel die Hotels »Preußischer Hof«, »Kaiser Friedrich«, »Stadt Hamburg« oder auch das Hotel »Goldener Anker«. In der Regel wurden die Gäste durch geschlossene Kutschen zum Bahnhof gefahren. Um dem Gast das richtige Gespann am Bahnhof anzuzeigen, waren die Räder der Zubringer mit unterschiedlichen Farben versehen (Abb.13). Die Abbildung auf der Postkarte der Kutsche vor dem Bahnhof mit den weiß gestrichen Radkränzen besagt, dass das Gespann zum Hotel »Goldener Anker« fährt.

In der Kutsche (Abb. 14) wird es sehr kalt gewesen sein. Der Kutscher hat bereits seinen Mantelkragen hochgeschlagen und steht schon abfahrbereit als Hotelkutsche zum »Goldenen Anker« am Markt. Dahinter parkt hoch bepackt