

38 1409 bei Borghorst entgleist

Auf vier alten Unfallphotos war die Loknummer deutlich erkennbar und erregte meine Aufmerksamkeit. „38 1409“ – das war doch eine ehemalige Gronauer Maschine! Richtig genug, meine Auflistungen präsentierten folgendes Ergebnis:

Die Personenzuglokomotive 38 1409 wurde von der Maschinenbau-Anstalt Humboldt, Köln, 1913 unter Fabriknummer 871 hergestellt und als „Essen 2421“ in Dienst gestellt. Die Reichsbahnnummer lautete ab 1925 „38 1409“.

Die Lok kam am 27.03.1951 von Duisburg Hbf nach Gronau, ging aber nach sehr kurzer Zeit am 14.05.1951 weiter an das Bw Rheine. Am 13.03.1957 kam sie vom Bw Rheine zurück und blieb beim Bw Gronau bis zum 26.07.1960 im Dienst. Die letzten P8 der BD Münster wurden alle in **Gronau** als Auslauf-Bw konzentriert und rasch nacheinander abgestellt. Am 27.07.1960 wurde die 38 1409 dort z-gestellt und am 04.12.1961 ausgemustert.

In dieser Zeit mußte der Unfall passiert sein. Darauf wiesen das neue dritte Spitzenlicht an der Rauchkammertür hin und die deutlich lesbaren Untersuchungsdaten der Lok: *Unt. Msp 2.2.1958; Kessel Unt. Msp 11.11.1954*. Das AW Mülheim-Speldorf hatte die P8 nur wenige Tage vor dem Unfall noch untersucht. Daher der gute optische Zustand der Maschine. Bedingt durch das Unglück kam die 38 1409 schneller als erwartet wieder in Reparatur und hielt danach noch zwei Jahre beim Bw Gronau durch bis zur Zurückstellung von der Ausbesserung.

Was war in welchem Winter und wo mit dieser Lok passiert? Eine inzwischen nicht mehr auffindbare Webseite des ECN-online mit Bezug auf den Heimatverein Borghorst (Ortsteil von Steinfurt, Kreis Steinfurt, NRW) gab Auskunft.

Der spätere Borghorster Bürgermeister (1971-1994) Franz Brinkhaus (*1927) tat am 26.02.1958 Dienst als Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk Bf. Nach seiner Schilderung hatte der Personenzug mit 38 1409 in

Borghorst Kreuzung. Normalerweise wurde in Borghorst nur ein Gleis ständig gebraucht, das zweite zum Bahnhof gelegene Gleis wurde nur bei Kreuzungen benötigt. Das war an jenem Morgen der Fall, da der Zug aus Münster Verspätung hatte. Daher mußte der Zug Richtung Münster auf das Ausweichgleis geführt werden, um den anderen Zug passieren zu lassen. Das sei alles vorschriftsmäßig und problemlos gelaufen. Statt der planmäßigen Abfahrt um 9.33 Uhr verließ der Zug nach Münster Borghorst erst um 10 Uhr. In der Nacht vom 25. auf den 26. Februar 1958 hatte es sehr stark geschneit und das Gleis 1 war völlig im Schnee versunken. Der Personenzug nach Münster stand im Gleis 2 und erhielt Ausfahrt. Der Lokführer der Dampflokomotive beschleunigte ungewohnt stark und der Zug raste mit hoher Geschwindigkeit aus dem Bahnhof auf den Bahnübergang zu. Der Bahnübergang war wohl derart vereist, daß die Lok auf dem Bahnübergang aus den Schienen sprang. Brinkhaus habe nur noch das Poltern der Räder auf den Schwellen gehört und gesehen, wie der Zug knapp am Stellwerk vorbei in einen Graben fuhr. In diesem Schreckensmoment sei ihm *„das Herz in die Hose gerutscht!“* Das Ganze hätte ihn so sehr mitgenommen, daß der Bahnhofsvorsteher Schrader zu ihm sagte *„Sie sind ja völlig fertig!“* und ihn nach Hause schickte.

Laut Zeitungsbericht der *Westfälischen Nachrichten* vom 27.02.1958 kam der Zug nur wenige Meter hinter den Bahnübergang Wettiner Straße, als die Lok mit Wannentender entgleiste und nach links auf die Papeneschstraße umkippte. Aus Furcht vor einer Kesselexplosion verließen die Reisenden fluchtartig den Zug. Abgesehen von einigen leichten Prellungen wurde glücklicherweise niemand verletzt. Lokführer und Heizer konnten sich durch rechtzeitiges Abspringen retten. Bald nach dem Unglück wurden außer dem Wagen, der auf den Wannentender aufgefahren war, die anderen Personenzugwagen abgehängt und zurückgezogen, um den Bahnübergang für den Verkehr wieder freigeben zu können. Wegen der niedrigen Böschungshöhe von lediglich 75 cm riß die Lok nur einen Wagen mit, die anderen blieben im Gleis. Hätte die Böschung eine andere Höhe gehabt, wäre die Sache weit schlimmer

ausgegangen. Ein Hilfszug war bald zur Stelle sowie die Sachverständigen der Bundesbahndirektion Münster. Das Feuer wurde aus der Feuerkiste entfernt, die Gefahr einer Kesselexplosion bei der immer noch dampfenden Maschine wurde damit gebannt. Den Schienenersatzverkehr übernahmen Autobusse. Am selben Nachmittag fuhr noch um 16.20 Uhr der erste Personenzug. Am Abend barg ein 90-Tonnen-Kran aus Bremen die P8. Die Maschine sei laut Brinkhaus noch fahrtüchtig gewesen, ihre Schäden hielten sich somit in Grenzen.

Die Unglücksursache wurde nicht genau geklärt. Technische Mängel an der Maschine dürften es nicht gewesen sein, kam sie doch gerade aus erst aus dem Ausbesserungswerk zurück. Wahrscheinlich sprang die Lok wegen der Schneemassen aus dem Gleis.

Vom Personenzug nach Münster

Lok entgleist und umgekippt

75 cm hohe Böschung herabgestürzt / Eisenbahnunglück beim Bahnhof Borghorst
Es gab keinerlei Verletzungen

Borghorst. „Wir mußten in Borghorst auf den entgegenkommenden Zug aus Münster warten. Als dieser den Bahnhof passiert hätte, fuhren wir ab. Der Zug war längst noch nicht auf vollen Touren, als es plötzlich krachte und alles durcheinanderflog.“ Das erzählt uns ein Borghorster, der in dem Zuge nach Münster gesessen hat, der fahrplanmäßig um 9.33 Uhr Borghorst verlassen sollte, infolge der widrigen Witterung aber erst kurz nach 10 Uhr aus dem Bahnhof fuhr. Der Zug kam nur etwa 20 bis 30 Meter hinter den Bahnübergang an der Wettiner Straße, als die Lok plötzlich aus den Schienen sprang und mitsamt dem Tender nach links auf die Papeneschstraße umkippte. „Sie dampfte aus allen Fugen. Die Fahrgäste verließen fluchtartig den Zug.“ Das Gelände wurde sofort abgesperrt; denn es bestand wegen des Feuers unter dem Dampfkessel Explosionsgefahr. Niemand wurde verletzt, sieht man von einigen wenigen leichten Prellungen ab.

„Die Lok hat schon beim Passieren der Schranke an der Wettiner Straße geschwankt“, wußten Augenzeugen des Unglücks hinterher zu erzählen. Wir können nicht nachprüfen, wie weit dies stimmt. Erfreulich an dem Unglück, das leicht schlimmere Folge hätte haben können, ist die Tatsache, daß niemand verletzt worden ist, nicht einmal Heizer und Lokführer. Die außer dem ersten hinter dem Tender hängenden Personenwagen

wurden sofort abgehängt, damit die Eisenbahnkreuzung wieder dem Verkehr freigegeben werden konnte. Das Gelände wurde von der Polizei wegen der schon erwähnten Explosionsgefahr abgesperrt. An der Stelle, an der die Lok entgleiste, ist die Bahnböschung nur etwa 75 cm hoch. Bei einer höheren Böschung hätten Lok und Tender zweifellos noch mehrere Personenwagen mitgerissen. Das angeordnete Unheil wäre nicht abzusehen gewesen.

Bald war auch ein Hilfszug zur Stelle. Dann kam die Sachverständigenkommission von der Eisenbahndirektion Münster. Der Verkehr war für einige Zeit in beiden Richtungen gesperrt, wurde aber bald durch den Einsatz von Autobussen im Pendelverkehr nach beiden Richtungen wieder aufgenommen. Als aus der Feuerkiste der Lok das Feuer entfernt worden war, konnte auch das abgesperrte Gelände wieder freigegeben werden.

Die Ursache des Unglücks ist bis zur Stunde noch nicht bekannt. Mehrere Möglichkeiten sind vorhanden. Ob an der Lok oder am Gleis Frosteinwirkungen vorgelegen haben, kann noch nicht gesagt werden. Die Sicherung des Zuges war gewährleistet. Einen Bahnbediensteten trifft keine Schuld. Dies erfuhren wir in den späten Nachmittagsstunden vom Bahnhofsvorsteher Schrader. Die Untersuchung leitete Baurat Grüttner vom Betriebsamt Münster II.

Die Strecke war wieder frei um 15.32 Uhr als der Tender von den Schienen geräumt war. 16.20 Uhr fuhr der erste planmäßige Zug über die Unglücksstelle. Um 21.00 Uhr begann am gestrigen Abend ein 90-Tonnen-Kran aus Bremen mit den Bergungsarbeiten der 120-Tonnen-Lok.



Auf dem oberen Bild ist die Böschung, die die Lok hinuntergestürzt ist, gut zu erkennen. — Tief hat sich die Lok in den Erdboden gewühlt, als sie mit ihrem „Schwer“gewicht auf die Papeneschstraße stürzte. Lokführer und Heizer hatten sich durch Abspringen rechtzeitig in Sicherheit bringen können.

Fotos (2): Hülsmann

Die entgleiste P8 mit Wannentender und beschädigtem Abteilwagen, im Hintergrund erkennbar der von einer Dampflok geschobene Hilfszug



Über dem nicht sichtbaren Kupplungshaken trug die Lok das gerade noch erkennbare Zugnummernschild (in Gebrauch laut Verordnung vom Bundesbahn-Zentralamt BZA Minden vom 19.09.1955, Bauartdezernent Friedrich Witte).



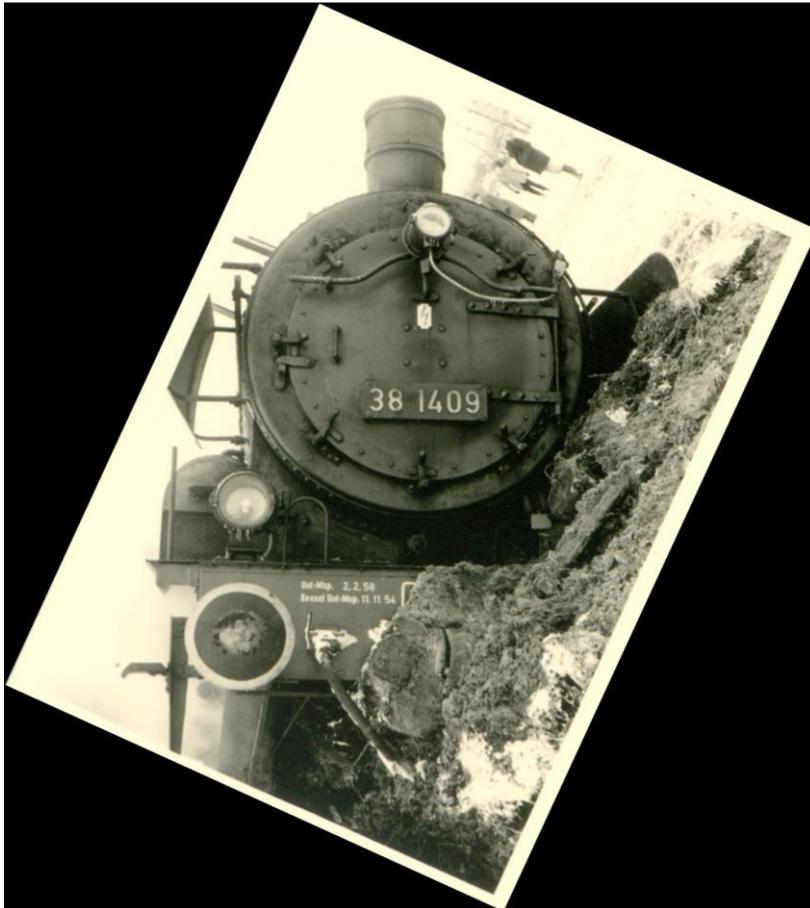
Die P8 hat sich tief ins Erdreich gebohrt. Das AW Mülheim-Speldorf hatte ihr noch einen Pufferteller-Warnanstrich verpaßt. Diese Umrandung der Pufferteller mit je einem ca. 5cm breiten Ring in weißer Ölfarbe diente der Unfallverhütung und sollte vor allem den Rangierern nachts die Pufferteller der Loks besonders kenntlich machen. Das war besonders notwendig in der Zeit der kriegsbedingten Verdunkelung. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Anstrich dann mehr zum bloßen Zierrat.



Die Schiefelage erlaubt einen ungewohnten Blick auf Kamin, Dome und Lichtmaschine.



Borghorst hatte für kurze Zeit einen neuen Anziehungspunkt für Groß und Klein



Das dritte Spitzenlicht zur Unterscheidung von Schienen- und Straßenfahrzeugen: Das Dreilicht-Spitzensignal wurde im Bereich der damaligen Bundesrepublik Deutschland zum 1. September 1957 verpflichtend mit Inkrafttreten der Spitzensignalverordnung vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 1268, verkündet am 29. August 1957) eingeführt. Dabei war eine Übergangszeit von zwei Jahren (für Bahnstrecken mit nicht technisch gesicherten Bahnübergängen) bzw. vier Jahren (für Strecken mit technisch gesicherten Bahnübergängen und Strecken ohne Bahnübergänge) vorgesehen. In Deutschland wurde das Dreilicht-Spitzensignal zuerst im Signalbuch von 1959 (Deutsche Bundesbahn) erwähnt, die allgemeine Einführung erstreckte sich über einen längeren Zeitraum. Die neue Einheitsbauart der Loklaternen E50 mit Reflexglas wurde ab 1950 gefertigt. Die alten Lampen wurden jedoch aus Sparsamkeitsgründen noch lange weiter verwendet.



Die Untersuchungsdaten der Lok wurden vom AW Mühlheim-Speldorf an ihrer Pufferbohle säuberlich aufgemalt.



Zwei weitere Aufnahmen von der Unfallstelle (Heimatverein Borghorst e.V.)



Angaben zur Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (preußische P8)

Die Personenzug-Dampflokomotive der Gattung P 8 der Preußischen Staatseisenbahnen, bei der Deutschen Reichsbahn Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰, wurde 1906 von der Berliner Maschinenbau AG (vormals Louis Schwartzkopff) nach Vorgaben des preußischen Lokomotiv-Dezernenten Robert Garbe konstruiert.

| | |
|----------------------------|-----------|
| Ausmusterung: | 1974 (DB) |
| Bauart: | 2'C h2 |
| Gattung: | P 35.17 |
| Länge über Puffer: | 18.585 mm |
| Höhe: | 4.550 mm |
| Radstand mit Tender: | 15.565 mm |
| Leermasse: | 70,70 t |
| Dienstmasse: | 76,69 t |
| Reibungsmasse: | 50,60 t |
| Radsatzfahrmasse: | 17,36 t |

Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h (vorwärts) 50 km/h
(rückwärts) bzw. 85 km/h (rückwärts mit
geschlossenem Führerhaus und
Wannentender)

Indizierte Leistung: 868 kW / 1180 PSi

Treibraddurchmesser: 1.750 mm

Laufsraddurchmesser vorn: 1.000 mm

Steuerungsart: Heusinger

Zylinderdurchmesser: 575 mm

Kolbenhub: 630 mm

Kesselüberdruck: 12 bar

Anzahl der Heizrohre: 119

Anzahl der Rauchrohre: 26

Heizrohrlänge: 4.700 mm

Rostfläche: 2,58 m²

Strahlungsheizfläche: 14,58 m²

Rohrheizfläche: 129,32 m³

Überhitzerfläche: 58,90 m²

Verdampfungsheizfläche: 143,28 m²

Bremse: selbsttätige Einkammerdruckluftbremse
Bauart Knorr, doppelseitig auf die
Kuppelräder wirkend, ab Baujahr 1913
auch Drehgestellräder abgebremst

Über Ergänzungen zu dem Artikel, z.B. zu den Zugnummern und dem Fahrplan des 26.02.1958, oder zur 38 1409 würde ich mich freuen.

P. Dr. Daniel Hörnemann