

Sonderfahrt in den Tod - Schweres Zugunglück in Dortmund Hbf

Vier historische Pressefotos von einem schweren Zugunglück ohne nähere Angaben verlangten nach Aufklärung. Was war wann und wo geschehen?



Eine Tote wird auf einer Bahre durch vier Männer über die Gleise im Dortmunder Hbf abtransportiert. Vor dem Gleissperrsignal ist eine preußische P8 zu erkennen, im Hintergrund rechts schemenhaft weitere Dampfloks, beobachtet von einem Bahnpolizisten.

Sechzig Jahre nach dem Dortmunder Zugunglück berichteten die **Westfälischen Nachrichten** (Theo Heitbaum, Ausgabe vom 13.07.2016) unter der Überschrift „Lange Zwangs-Pause nach schwerem Zugunfall“ vom damaligen Geschehen:

Wenn ein schweres Zugunglück die Nachrichten bestimmt, denkt der Ascheberger Egon Hölscher an den 24. Juni 1956 zurück. Fast auf den Tag genau 60 Jahre liegt ein schweres Unglück in Dortmund zurück, bei dem mit ihm einige Ascheberger betroffen waren. Egon Hölscher hat seine

Erinnerungen der Sonderfahrt, zu der das Sozialwerk der Deutschen Eisenbahn eingeladen hatte, niedergeschrieben. Drei Familien und fünf Männer aus Ascheberg waren mit einem Schienenbus nach Dortmund gefahren. Die Tour sollte nach Plettenberg ins Sauerland führen. Der Fahrdienstleiter, der in Dortmund zugestiegen war, hatte die Fahrgäste gerade freundlich mit den Worten „Wenn es draußen regnet, lacht der Himmel vor Freude“ begrüßt, da passierte es gegenüber der Union-Brauerei etwa 200 Meter vom Hauptbahnhof entfernt auch schon. Ein Nahschnellzug aus Hagen hatte die Signale übersehen. Beide Züge krachten zusammen. Es gab einen lauten Knall. Die Menschen schossen von den Sitzen. Splitter flogen um ihre Köpfe herum.

Hölscher schreibt: „Es war nur Geschrei zu hören und Trümmer zu sehen. Ich hatte einen Schock und stellte fest, daß ich beide Unterschenkel gebrochen hatte. Wir wurden in kurzer Zeit versorgt und über Trümmer hinweg durch Fenster nach draußen gebracht. Ich wurde in Dortmund in die Uniklinik eingeliefert. Auf der Trage am Unfallort waren beide Unterschenkel mit einem Schal zusammengebunden worden. Die Ärzte waren sehr besorgt und machten alles möglich. Im Gipsraum wurden beide Beine bis zur Hüfte eingegipst. Vorher hatte ich eine Betäubungsspritze erhalten und war im siebten Himmel. Als ich um 17 Uhr wach wurde, standen meine Eltern am Krankenbett. Ich war noch benebelt von der Betäubung. Mir fielen immer wieder die Augen zu.“

Zwei Tage später besuchte eine Abordnung der Deutschen Bundesbahn aus Essen die Verletzten, brachte einen Blumenstrauß und einen bunten Teller mit Süßigkeiten mit. Nach sechs Wochen wurde Egon Hölscher von der Uni-Klinik in das Lambertus-Hospital ins heimische Ascheberg verlegt. Dr. Theo Leppelmann behandelte ihn weiter. Alle zwei Monate wurde der Gips gewechselt. Ein Jahr, drei Monate und sechs Tage war der Ascheberger nicht arbeitsfähig. Zum Zeitpunkt des Unfalls war er im zweiten Lehrjahr als Maurer. Die Ausbildung dauerte ein Jahr länger, Hölscher schloß sie aber erfolgreich ab.

Bei dem Unfall vor der westlichen Einfahrt zum Dortmunder Hauptbahnhof kam eine 44-jährige Frau aus Amelsbüren ums Leben, 20 Personen wurden schwer, 118 leicht verletzt.

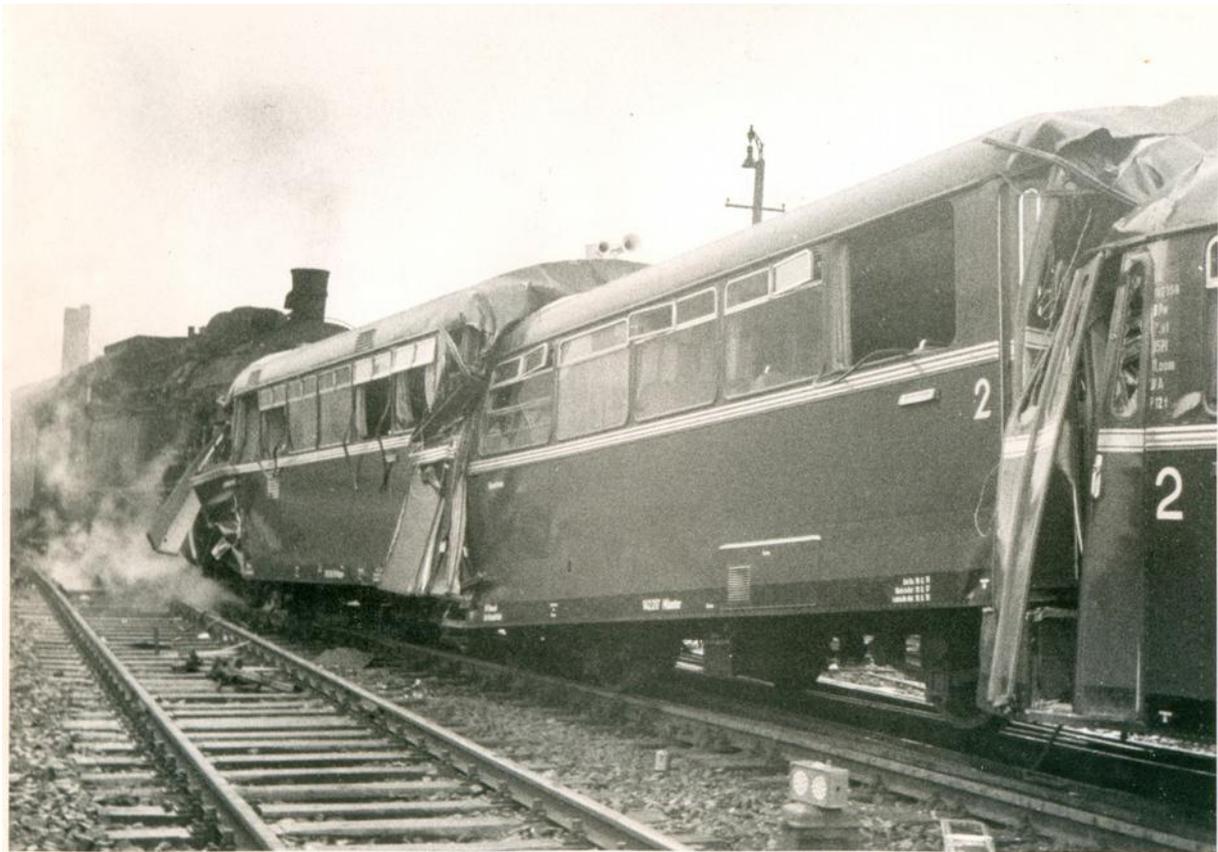
Die Westfälischen Nachrichten berichteten damals, daß Aschebergs Bahnhofsvorsteher Barkeling einen Oberschenkelbruch erlitten hat. Unter den Verletzten befand sich auch eine Aschebergerin, die kurz zuvor einen Ausflug

des Müttervereins nicht mitgemacht hatte, weil ihr Busfahren zu gefährlich war.



Der zerstörte Packwagen „Pw 0107 808 Köl“ zeigt die Spuren des heftigen Aufpralls.

Der Lokführer des Dampfpersonenzuges fuhr vorschriftswidrig am Halt zeigenden Einfahrsignal vorbei. In der Presse wird das gerne fälschlicherweise so bezeichnet: „Der Lokführer überfuhr ein Haltsignal“.



Bei dem Zusammenstoß wurden die Triebwagen schwer beschädigt, während die Dampflok kaum Unfallschäden davontrug. Von rechts sind zu erkennen: VB142 359, VB142 217 Münster und ein VT95. Die Lok 78 381 steht noch unter Dampf, somit dürfte das Pressephoto bald nach dem Unglück entstanden sein.

Zwei Tote und 138 Verletzte (davon 20 schwerverletzt) waren am 24.06.1956 um 7:30 Uhr in Dortmund Hbf zu beklagen. Ein vierteiliger Schienenbus Pto 4792 (die bahnamtliche Abkürzung „Pto“ steht für „Personenzug, Triebwagen, Schienenomnibus“) auf einer Sonderfahrt für Eisenbahner und deren Familien hatte den Bahnhof Dortmund Hbf gerade verlassen. Der aus Richtung Hagen einfahrende Nahverkehrszug N 3507 stieß mit ihm zusammen.

Hans-Joachim Ritzau bemerkt dazu knapp: „24.6.1956, Dortmund Hbf, einfahrender N 3507 wegen Signalmißachtung mit ausfahrendem Pto 4792 zusammengestoßen (2 T, 88 V)“.¹ Der Pto 4792 bestand aus VT95 9320 + VB142 217 + VT95 9426 + VB 142 359.² Die Schienenbusse und Beiwagen

¹ Vgl. Ritzau, Hans-Joachim: Katastrophen der deutschen Bahnen. Teil II. Chronik von 1945 - 1992, S.125.

² Vgl. Ebel/Högemann/Löttgers: Schienenbusse aus Uerdingen. Bd. 1. Freiburg 2001; S.280ff. Hier wird allerdings als Zugnummer N 3502 genannt.

wurden erstaunlicherweise trotz schwerer Schäden wieder aufgearbeitet und erst viele Jahre später außer Dienst gestellt:

VT95 9320	795 320-1	+ 26.08.1975
VT95 9426	795 426-6	+ 01.11.1976
VB142 217	995 217-7	+ 24.08.1978
VB142 359	995 359-7	+ 31.12.1977



Der Wucht des Aufpralls hatte der Leichtbau-Schienenbus nichts entgegen zu setzen. Ein Eisenbahner betrachtet die Unfallfolgen. Die angezeigte Abschlepp-Kupplung wird kaum genutzt haben. Links ist das Führerhaus einer preußischen T18 sichtbar, deren Nummer jedoch leider nicht zu entziffern ist. Die anderen Trieb- und Beiwagen sind bereits abgezogen worden, rechts über dem Schienenbus ist der Kamin der 78 381 zu erkennen.

Schienenomnibus VT95 / Beiwagen VB142

Zwischen 1950 und 1958 bauten verschiedene Hersteller die Schienenbusse und Beiwagen: Waggonfabrik Uerdingen, Rathgeber, Orions, Lüttgens, Waggonbau Donauwörth, MAN. Die 12 Prototypen, 557 Serienfahrzeuge und 15 „EdS“-Fahrzeuge wurden folgendermaßen nummeriert: VT 95 901-911, VT 95 912/9112, VT 95 9113-9669, VT 95 9901-9915 (für die „EdS“, d.h. die

Eisenbahnen des Saarlandes); ab 1968 erhielten sie die neuen Nummern: 795 113-669; 795 901-915. Bis 1983 wurden die Schienenbusse ausgemustert.

Nähere Angaben zum Schienenbus VT95/795

Achsformel: A1; Gattung: B.

Länge über Puffer: 10.650-13.298 mm.

Fester Radstand: 4,5 m (VT 95 901-911), sonst 6,0 m.

Dienstmasse: 11,5 t - 13,9 t; Radsatzfahrmasse: 6 t - 7 t.

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h.

Leistung: 81/96/110 kW.

Treibraddurchmesser: 900 mm; Laufraddurchmesser: 900 mm.

Leistungsübertragung: mechanisch; Bremse: Druckluft (Bauart WA-Mg).

Sitzplätze: 57.

78 381 Bw Hagen-Eckesey

Bei der Dampflok handelte es sich um die Hagener 78 381. Sie wurde von der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan, Stettin, 1922 unter Fabriknummer 3894 gebaut und zunächst als preußische T18 „Essen 8921“ eingereiht. Am 01.09.1965 wurde die Maschine ausgemustert.

Ihr Lebenslauf und ihre Beheimatungen:

	Abnahme	13.12.1922
13.12.1922	Remscheid-Lennep	30.06.1934
01.07.1934	Wuppertal-Steinbeck	03.05.1942
04.05.1942	Hagen-Eckesey	16.02.1952
17.02.1952	Düsseldorf Abstellbf	10.08.1953
23.08.1953	Hagen-Eckesey	24.04.1959
25.04.1959	Wuppertal-Vohwinkel	08.03.1965
	Wuppertal-Vohwinkel	z 09.03.1965
	Wendezugeneinrichtung	seit 1959
	Wuppertal-Vohwinkel	+ 01.09.1965

Preußische T18 DR/DB Baureihe 78

Insgesamt 542 preußische T18 wurden von den Lokfabriken Vulcan, Henschel, Hanomag und Franco-Belge zwischen 1912 und 1927 gebaut. Bei der Reichsbahn erhielten sie die Nummern 78 001-330 sowie 78 351-528. Die Ausmusterung bei der Bundesbahn und der Reichsbahn (DDR) erfolgte bis 1975. Die Loks der Bauart 2'C2' h2t gehörten zur Gattung: Pt 37.17.

Nähere Angaben zur Baureihe 78

Länge über Puffer: 14.800 mm, Gesamtradstand: 11.700 mm

Leermasse: 83,2 t, Dienstmasse: 105,0 t; Reibungsmasse: 51,1 t; Radsatzfahrmasse: 17,0 t

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h (bis 78 009), 100 km/h (ab 78 010). Indizierte Leistung: 838 kW / 1140 PSi.

Treibraddurchmesser: 1.650 mm, Laufraddurchmesser vorn: 1.000 mm, Laufraddurchmesser hinten: 1.000 mm.

Zylinderdurchmesser: 560 mm, Kolbenhub: 630 mm.

Kesselüberdruck: 12 bar.

Anzahl der Heizrohre: 134, Anzahl der Rauchrohre: 24.

Heizrohlänge: 4.700 mm, Rostfläche: 2,44 m², Strahlungsheizfläche: 13,04 m², Überhitzerfläche: 49,20 m², Verdampfungsheizfläche: 138,34 m².

Niederländische Zeitungsberichte zum Zugzusammenstoß

In den niederländischen Tageszeitungen erschienen Artikel zum Dortmunder Eisenbahnunglück, die sich in den Details durchaus unterscheiden.³

„**De Tijd : godsdienstig-staatkundig dagblad**“ meldete am 25.06.1956: Bei einem Zugunglück in Dortmund sind zwei Personen ums Leben gekommen, 20 schwer und 120 leicht verletzt worden. Verschiedene Verletzte mußten mit Schneidbrennern aus den Wracks der Wagen befreit werden. Das Unglück geschah im Dortmunder Hauptbahnhof. Ein Personenzug, der laut Fahrplan in den Bahnhof einfuhr, fuhr auf einen Dienstzug auf, mit dem Eisenbahner einen Ausflug machen wollten. Man nimmt an, daß der Personenzug durch das Stellwerk unglücklicherweise auf das verkehrte Gleis geleitet wurde.



Bij een treinbotsing in Dortmund zijn gisteren twee personen om het leven gekomen, 20 ernstig en 120 licht gewond. Verscheidene gewonden moesten met snijbranders uit de wrakstukken van de wagons bevrijd worden. De botsing gebeurde in het hoofdstation van Dortmund. Een personentrein die volgens de dienstregeling het station binnenliep liep op een diensttrein waarmee het spoorwegpersoneel een excursie zou maken. Men neemt aan dat het seinhuis per ongeluk de personentrein op het verkeerde spoor heeft geleid.

³ Hunderte niederländischer Zeitungen sind online abrufbar: <http://www.delpher.nl/nl/kranten> . Leider gibt es keine entsprechende online-Sammlung der deutschen Presse.

Laut „**Limburgsch dagblad**“ vom 25.06.1956 stieß ein Diesellokomotiv mit Eisenbahnern auf einer Ferienreise mit einem normalen Reisezug in Dortmund zusammen. Der Lokführer des Schienenbusses und ein weiterer Eisenbahner kamen ums Leben. 140 Ausflügler wurden verletzt. In dem Personenzug kam niemand zu Schaden. Das Unglück geschah am Sonntagmorgen bei einer Weiche im Hauptbahnhof.

vijf arbeiders werden gewond.
Van verschillende andere landen werden ernstige ongelukken gemeld gedurende 't weekend. In **Dortmund** kwamen op het hoofdstation een dieseltrein; die met spoorwegemployeés vertrok voor een vakantiereisje, in botsing met een gewone reizigers-trein. De wagenvoerder van de Diesel en een spoorwegbeambte kwamen om het leven. 140 der vakantiegangers werden gewond. Velen hunner moesten met snijbranders uit de wrakstukken worden bevrijd. In de reizigerstrein liep niemand verwondingen op. Het ongeluk gebeurde zondagmorgen bij een wissel op het emplacement.
In Madrid reed zaterdagavond een

Das „**Nieuwsblad van het Noorden**“ vom 25.06.1956 meldet hingegen, daß der Triebwagenführer und eine weibliche Reisende ums Leben kamen. 140 Personen wurden verletzt, der Zustand von 20 von ihnen ist als ernst zu bezeichnen.

Treinbotsing bij Dortmund eist twee doden
Bij een treinbotsing in **Dortmund** zijn zondag twee personen om het leven gekomen en elf ernstig gewond. Verscheidene gewonden moesten met snijbranders uit de wrakstukken van de wagons bevrijd worden.
Om het leven gekomen zijn de bestuurder van de **trein** en een vrouwelijke passagier. Er zijn 140 gewonden, de toestand van twintig hunner is ernstig.

„**De Telegraaf**“ vom 25.6.1956 berichtet von zwei Zugunglücken mit insgesamt 13 Toten. Am Samstag, 23. Juni 1956, geschah in Santa Catalina bei Madrid ein schweres Zugunglück mit zehn Toten und 75 Verletzten. „De Telegraaf“ vermutet, daß das Stellwerk in Dortmund einen

von zwei Zügen auf ein falsches Gleis geleitet hat. Der Aufprall führte zu zwei Toten und 140 Verletzten.



© P. Dr. Daniel Hörnemann