

Unfälle und Kuriositäten in alten Zeitungen

Unter <https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/newspaper> findet sich das „Deutsche Zeitungsportal“. Es bietet Gelegenheit, historische Zeitungen aus den Jahren 1671 bis 1994 zu durchforschen. Erstaunlich und für Datenschützer befremdlich sind die Nennungen von Klarnamen sowie von horrenden Details bei Unglücksfällen. Zur geplanten Kleinbahn Coesfeld-Ascheberg folgt beizeiten ein gesonderter Artikel. Ein Durchgang zu bestimmten Eisenbahn-Stichworten brachte folgende Ergebnisse ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Dortmund, 26. April.

Unsere Leser wird eine Geschichte und Beschreibung dieser so mächtig entwickelten Privatbahn willkommen sein. Die Direktion, welche auf den 10. Mai die Aktionäre zu einer Generalversammlung einladet, hat uns das Material in bereitwilliger Weise zur Verfügung gestellt.

Der Bau der Bahn ist am 8. Januar 1872 konfessioniert worden.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 98,882 Kilometer. Die vollständige Betriebsöffnung der Linie Dortmund-Gronau erfolgte am 30. September 1875, während die im gemeinschaftlichen Besitze mit der ehemaligen Münster-Enscheder Eisenbahn, jetzt Preussischen Staatsbahn, befindliche Strecke Gronau-Glanerbrück am 15. Oktober 1875 dem Betriebe übergeben wurde. Diese Strecke mit einer Länge von 2,166 Kilometern ist der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen verpachtet, so daß im eigenen Betriebe eine Bahnlänge von 96,716 Kilometer bleibt. In den Tarifen wird dieselbe zu 97 Kilometer berechnet. Hierzu tritt die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Eving der diesseitigen Bahn und Dortmund der ehemaligen Köln-Mindener Bahn, jetzt Preussische Staatsbahn, mit einer Tariflänge von 4 Kilometer, von welcher 2,5 Kilometer auf die diesseitige Bahn entfallen. Die Bahn hat folgende Stationen: Dortmund, Eving (Nur Güterverkehr), Derne, Preußen, Lünen, Dork, Selm, Lüdinghausen, Dülmen, Lette (Nur Personenverkehr), Coesfeld, Doltwid (Nur Personenverkehr), Legden, Ahuis, Epe i. W., Gronau.

Die Bahn hat direkten Schienenanschluß an die sämtlichen Bahnhöfe in Dortmund, sie überschreitet die gegenwärtig zum Verwaltungsbezirk der königlichen Eisenbahndirektion zu Essen gehörige Strecke Dortmund-Damm in Kilometer 1,073 zwischen den beiden Stationen Dortmund und Eving. Der Seejese- und der Lippe-Fluß werden in Kilometer 12,475 und Kilometer 13,188 zwischen den Stationen Preußen und Lünen überbrückt, ebenso der Steverfluß in Kilometer 23,180 zwischen den Stationen Selm und Lüdinghausen. Weiter überschreitet sie in Kilometer 36,8 den Kanal von Dortmund nach den Emshäfen und in Kilometer 44,488 die der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung unterstellten Linie Köln-Bremen in unmittelbarer Nähe der Station Dülmen, woselbst ein direkter Schienenanschluß mit dem Bahnhofe Dülmen (Staatsbahnhof) hergestellt ist. In Kilometer 59,009 zwischen den Stationen Lette und Coesfeld wird die ebenfalls der preussischen Staatsbahn-Verwaltung unterstellte Linie Duisburg-Quakenbrück überschritten. Zwischen den beiden, einerseits zu der vorgedachten Staatsbahnlinie, andererseits zur Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn gehörigen Bahnhöfen Coesfeld sind Uebergabegleise vorhanden. Unmittelbar hinter dem Bahnhof Coesfeld in Kilometer 61,330 ist der Vertiefungsfluß überbrückt. Von der Station Legden ab tritt die Bahn in das Flußgebiet der Dinkel, welche dreimal geschnitten wird und zwar in Kilometer 73,596, 91,507 und 95,748. Der Bahnhof Gronau befindet sich im gemeinschaftlichen Besitze der in das Eigentum des Eisenbahnfiskus übergegangenen Münster-Enscheder und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn. Der Bahnhof Eving steht in Schienenverbindung mit dem Dortmund-Emshafen-Kanal, an welchem die Bahn den Sonderhafen Hardenberg besitzt.

Von Gronau fährt die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn auf ein und demselben Bahnkörper mit der Münster-Enscheder Bahn und auf gemeinschaftlichem Gleise mit derselben zum Anschlusse an die Niederländische Staatseisenbahn zur Landesgrenze bei Glanerbrück.

Die gesamte Anlage des Unterbaues der Bahn ist mit Ausnahme der zweigleisigen Strecke Dortmund-Lünen eingleisig hergestellt; das Terrain ist jedoch durchweg für zwei Gleise erworben.

Der gesamte Grundbesitz der Bahn betrug am 31. Dezember 1901 350 Hektar 40 Ar 16 Quadratmeter. Hier von haben 279 Hektar 92 Ar 10 Quadratmeter zum Bau der Bahn und der zugehörigen Nebenanlagen Verwendung gefunden, so daß noch 70 Hektar 48 Ar 6 Quadratmeter für Erweiterung der Bahnanlagen zur Verfügung stehen.

Die Spurweite ist die Vollspur aller deutschen Bahnen = 1,435 Meter. Das durchgehende Gleis von Dortmund bis zur Endweiche auf Bahnhof Gronau hat eine Länge von 96,718 Kilometer. Das zweite Hauptgleis von Dortmund nach Lünen hat von Mitte zu Mitte der Stationsgebäude eine Länge von 14,270 Kilometer. Die zweiten Hauptgleise auf den übrigen Bahnhöfen, die Neben-, Uebergabe- und Anschlußgleise im eigenen Besitze bilden eine Länge von 64,958 Kilometer. Dazu tritt die Hälfte der freien Strecke von Gronau bis zur Landesgrenze mit 2,166·2 = 1,083 Kilometer und die Hälfte der Nebengleise auf Bahnhof Gronau mit 8,032·2 = 4,016 Kilometer; mithin sind im Ganzen 181,088 Kilometer Gleis vorhanden.

Die in fremdem Besitze befindlichen 34 Anschlußgleise haben eine Gesamtbetriebslänge von 19,27 Kilometer. Hierunter befinden sich 9 Montan- und 25 Industrieanschlässe. Ein provisorisches Anschlußgleis, welches der Zuführung von Begebaumaterialien für die Gemeinden Bessum und Epe diente, ist am Schlusse des Berichtsjahres wieder entfernt worden.

Am Jahreschluß 1901 waren vorhanden: 25 Lokomotiven mit 16 Tendern, 37 Stück Personenwagen mit 1852 Plätzen oder pro Kilometer Bahnlänge 19 Plätze; 10 Stück Gepäckwagen mit 100 Tonnen Ladegewicht, 143 bedeckte Güterwagen mit 1580 Tonnen Ladegewicht, 15 Stück offene Viehwagen mit 150 Tonnen Ladegewicht, 5 Stück bedeckte Viehwagen mit 50 Tonnen Ladegewicht, 528 Stück Stokswagen mit 5280 Tonnen Ladegewicht, 787 Stück Hochbordwagen mit 9130 Tonnen Ladegewicht, 41 Stück Plattformwagen mit 890 Tonnen Ladegewicht (35 vierachsige, 6 zweiachsige Wagen), 20 Stück Langholzwagen mit 200 Tonnen Ladegewicht, 43 Theertransportwagen mit 430 Tonnen Ladegewicht, 3 Stück Petroleumtransportwagen mit 40 Tonnen Ladegewicht, 2246 Stück offene Güterwagen mit 24 047,5 Tonnen Ladegewicht, 1 Stück Gerätewagen mit 10 Tonnen Ladegewicht, zusammen 3879 Wagen mit 7832 Achsen.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1901 beschafft 2 Stück $\frac{3}{4}$ gekuppelte Personenzuglokomotiven, 2 Stück $\frac{3}{4}$ gekuppelte Güterzuglokomotiven und 2 zweiachsige Personenwagen 4. Klasse; ausrangiert sind 2 Personenzuglokomotiven, 2 Stokswagen, 2 Hochbordwagen und 8 Kohlenwagen. Von den neu beschafften Personenzuglokomotiven hat die eine im Berichtsjahre in kalter Reserve gestanden.

Das Anlagekapital beträgt 32 624 000 Mark, aufgebracht durch: a) 40 000 Stück Stamm-Aktien à 600 Mark = 24 000 000 Mark, b) 5000 Stück Stamm-Aktien à 1200 M. = 6 000 000 Mark, c) 2597 Stück Prioritäts-Anleihe à 1000 Mark = 2 597 000 Mark, d) Beilgate $3\frac{1}{2}$ % Prioritäts-Anleihe = 27 000 Mark, zusammen 32 624 000 M.

Außerdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 156 570,58 Mark.

Vorausgab sind zur Herstellung seitens der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1901 insgesamt 31 790 087,87 M. Ein nettes Summchen.

General-Anzeiger für Dortmund 26.04.1902

DORTMUND

Eisenbahnunfall im Bahnhof Dortmund

Dortmund, 20. Sept. Ein betäubendes Unglück ereignete sich, wie die „Tremonia“ mittheilt, gestern Mittag kurz nach 12 Uhr durch die hiesigen mifflichen Bahnhofsverhältnisse. Der um 12,2 fällige Schnellzug 26 von Bissingen lief fahrplanmäßig ein, die Passagiere des im 2. Gleis einlaufenden Zuges stiegen aus und kurze Zeit nachher lief von Köln der Schnellzug 7 im ersten Gleis in den Bahnhof ein. Eine Dame wollte im selben Augenblicke das erste Gleis überschreiten, wurde aber von der Maschine erfasst und zu Boden geworfen. Die Dame wurde bald zum Krankenhaus geschafft, wo sie jetzt noch bewusstlos liegt; sie soll lebensgefährliche Verletzungen davongetragen haben. An dem ganzen Vorfalle trägt der viel zu schmale Bahnsteig II unseres Hauptbahnhofes anscheinend wieder die Hauptschuld. Wie wir erfahren, soll die Dame eine Lehrerin Namens Röben und auf der Fahrt nach Berlin zum Besuche ihrer Mutter gewesen sein.

Münsterischer Anzeiger 21.09.1899

Tödlicher Eisenbahnunfall in Dortmund

Dortmund, 17. Juni. Der Maurerpolier Wilhelm Abel kam auf einem hiesigen Eisenwerk dadurch zu Tode, daß er zwischen die Buffer zweier Wagen geriet u. ihm dabei der Kopf zerquetscht wurde.

Radevormwalder Zeitung 18.06.1909

Festakt zur Eröffnung Hbf Dortmund

Dortmund, 12. Dez. (Tel.) Heute mittag wurde das neue Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes durch einen Festakt dem Verkehr übergeben. Anwesend waren u. a. Ministerialdirektor Wiesner, der Eisenbahndirektionspräsident, Oberbürgermeister Dr. Eichhoff und die Spitzen der Behörden. Zahlreiche Ordensauszeichnungen wurden bekannt gegeben. Das Empfangsgebäude wurde mit einem Kostenaufwand von 1½ Mill. M. erbaut, während die Gesamtanlage des neuen Bahnhofes 19 Mill. M. erfordert.

Westfälischer Merkur 13.12.1910

Bahnbau Dortmund-Münster

Die Absendung einer Petition um baldigen Bau einer Staatsbahn von Dortmund nach Münster hatte der Kreistag in seiner Sitzung vom 8. Februar d. J. beschlossen. Er hatte den Kreisauschuß beauftragt, ihm bei seinem nächsten Zusammentreten eine Petition an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen, worin dieser gebeten werden sollte, die Mittel für den staatsseitigen Ausbau der Eisenbahn Dortmund-Münster vom Landtag wenn möglich noch durch Nachtragsetat in diesem Jahre, zum wenigsten aber doch im nächsten Jahre anzufordern. Bei Ausführung dieses ihm vom Kreistage erteilten Auftrages sind dem Kreisauschusse Zweifel über die Zulässigkeit einer solchen Petition gekommen: § 70 der Westfälischen Kreisordnung bestimmt: „Petitionen und Eingaben, welche namens des Kreistages in bezug auf die seiner Beschlußfassung unterliegenden Angelegenheiten (§§ 60 und 61) überreicht werden sollen, müssen auf dem Kreistage selbst beraten und vollzogen werden pp.“ Der Sinn der gesperrt gedruckten Stelle ist wohl jedenfalls der, daß andere, als solche Angelegenheiten, für welche der Kreistag nach den §§ 60 und 61 der Kreisordnung nicht zuständig ist, überhaupt nicht zum Gegenstand von Petitionen und Eingaben gemacht werden dürfen.

Bei dieser immerhin nicht zweifelsfreien Sachlage und da Zeitungsnachrichten zufolge der Herr Minister in der Kommission des Abgeordnetenhauses inzwischen den Ausbau der fraglichen Eisenbahn in baldiger Zukunft zugesagt hat, schlägt der Kreisauschuß vor, von der Absendung einer Petition abzusehen. Die Versammlung erklärte sich damit einverstanden.

Münsterischer Anzeiger 30.03.1911

Tödlicher Eisenbahnunfall in Holzwickede

k Holzwickede, 13. Nov. Tödlicher Unglücksfall.
Der Zugführer Karl Heitmann von hier wurde auf dem hiesigen Bahnhof beim Überschreiten der Gleise von der Maschine erfaßt und erlitt so schwere Verletzungen, daß der Tod sofort eintrat.

Dortmunder Zeitung 14.11.1915

Städtisches.

Münster, 24. Dezember.

© Die erste Befahrung der Bahnstrecke Dortmund—Münster. Die langwierigen und schwierigen Verhandlungen über den Weiterbau der Bahn Dortmund—Münster, der ja nun — zunächst wenigstens — eingleisig hergerichtet werden soll, haben bereits jetzt das erste praktische Ergebnis gehabt, daß am letzten Dienstag der erste Zug auf dieser Linie fuhr, allerdings nur von Münster bis Lünen-Hbf. u. zurück. Allerdings handelte es sich zunächst nur um eine Lokomotive mit einem Dienstwagen, in dem der Präsident der Reichsbahndirektion Münster mit einigen Direktionsmitgliedern und den leitenden Herren der Bauabteilung Platz genommen hatte. Um das zu ermöglichen, hatten fleißige Hände von Lünen und von Münster aus die Arbeiten so gefördert, daß sie mit dem Regen des Gleises etwa in der Höhe von Ascheberg zusammentrafen. Der Zug traf um 15 Uhr auf dem neuen Bahnsteig des Bahnhofs Lünen-Hbf. ein, wo wo aus bekanntlich die Ueberleitung bei Preußen in die Dortmund—Gronauer Strecke nach Dortmund vorgesehen ist, fuhr durch das Gleis der Zeche Viktoria nach dem Rangierbahnhof Lünen-Nord und von da aus nach Münster zurück. Besonders angenehm wurde empfunden, daß diese Bahnlinie niemals eine Straße in Geländehöhe überquerte, sondern je nach Geländeverhältnisse sie mit Ueber- oder Unterführung schneidet. Wie es heißt, sollen die erforderlichen Baulichkeiten in Ascheberg, Capelle usw. so schnell gemeinsam mit der Vollendung des Bahnkörpers fertiggestellt werden, daß am kommenden 1. Juli der Betrieb auf dieser Bahn aufgenommen werden kann.

Westfälischer Merkur 24.12.1927

Bahnbau Dortmund-Bochum-Gelsenkirchen

Reichsbahn-Bauprojekt im Ruhrgebiet

Dortmund — Bochum-Langendreer — Gelsenkirchen

= Wie verlautet, sind bei der Reichsbahn-Hauptverwaltung in Berlin Erwägungen im Gange, eine neue Verbindung zwischen der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Bahn im Ruhrgebiet zu schaffen. Die neue Querverbindung würde von Langendreer über Bochum-Nord — Wattenscheid nach Gelsenkirchen führen und eine Fortsetzung der bereits erfolgten Ausbauarbeiten der Strecke Dortmund — Bochum-Langendreer darstellen. Die gegenwärtige Verbindung zwischen Bochum und Gelsenkirchen über Wanne-Eickel ist außerordentlich umständlich und bedarf dringend einer Verbesserung. Die Projektierung der neuen Querstrecke stößt nicht auf nennenswerte Schwierigkeiten, da in der Hauptsache Erdarbeiten entstehen. Diese sollen so-

balb als möglich in Angriff genommen werden, um mehreren hundert Arbeitsuchenden Beschäftigung zu verschaffen. Die gesamte Strecke ist im Hochbau vorgesehen. Schienengleiche Kreuzungen werden gänzlich ausgeschaltet. Es sind einige umfangreiche Untersführungsbaugeräte notwendig.

Der Bau der Strecke Bochum — Gelsenkirchen stellt den ersten Schritt dar zur völligen Umgestaltung des Reichsbahn-Verkehrsnetzes im mittleren Ruhrgebiet. Er macht dem auf die Dauer unhaltbaren Zustand ein Ende, daß die beiden wichtigsten Reichsbahnstrecken des Ruhrgebiets keine rechte Querverbindung haben. Wahrscheinlich wird mit den Arbeiten noch im Herbst 1933 begonnen.

Dortmunder Zeitung 10.09.1933

Schweres Eisenbahnglück mit Viehzug in Mecklenbeck

Ein schweres Eisenbahnglück ereignete sich vergangene Nacht kurz vor 2 Uhr auf der Strecke Münster—Wanne etwa 300 Meter dießseits der Station Mecklenbeck. Dem ausfahrenden Güterzug 6489 fuhr der Vieh-Eilzug 6158 angeblich infolge Überfahrens des Einfahrtssignals in die Planke. Die mit Kohlen beladenen drei letzten Wagen des Güterzuges wurden von der Lokomotive des Viehzuges erfasst und vollständig zertrümmert. Da sich die Lokomotive in den Bergen von Kohlen festfuhr, drückten sich die ihr folgenden Wagen des Viehzuges ineinander. Hierbei wurde der Hülfsbremser Elshof aus Münster, der die Bremse des Packwagens bediente, von dem nächstfolgenden Wagen erdrückt und auf der Stelle getödtet. Zwei in dem Packwagen sitzende Begleiter des Viehtransportes erlitten Verletzungen, der eine blutige Kontusionen am Kopf, der andere klagt über Schmerzen im Rücken; man glaubt aber nicht, daß er schwere innere Verletzungen davongetragen hat. Die drei Hauptgeleise des Bahnkörpers sind gesperrt und werden, trotzdem die Aufräumungsarbeiten mit allen Kräften gefördert werden, vor Nachmittag kaum wieder frei sein. Das Geleise der neuen Bahn Münster—Coesfeld wird zunächst wieder betriebsfähig sein.

Die Leiche des getödteten Bremfers Elshof, der eine Frau und 4 Kinder hinterläßt, wurde mit dem nächsten Zuge nach Münster überführt und zum Clemenshospital gebracht. Die Bremsstange ist dem Getödteten durch den Leib gegangen.

Die Unfallstelle bietet ein Bild der grauenvollsten Verwüstung. Vor und hinter der Lokomotive des Viehzuges türmen sich die Reste der zertrümmerten Wagen hoch auf oder bedecken den Bahndamm in weitem Umkreise. Vor der Lokomotive liegen die Trümmer der drei Kohlenwagen des Güterzuges. Von ihnen ist fast keine Spur geblieben. Selbst die schweren Axen sind wie Streichhölzer verbogen und meterweit zur Seite geschleudert. Die Holzteile sind in Atome zersplittert. Die Lokomotive sitzt bis zur Kesselhöhe in den Kohlen fest. Im übrigen scheint sie jedoch unbeschädigt zu sein, wenn sie auch mit allen Achsen neben dem Geleise steht. Weit schräger steht es jedoch hinter der Lokomotive, in der Richtung nach Münster zu, aus. Ob schon seit etwa 6 Stunden an die hundert Arbeiter mit den Aufräumungsarbeiten beschäftigt sind, bietet sich noch immer ein entsetzliches Bild, entsetzlich hauptsächlich durch die Blutlachen und die mit Blut bedeckten Trümmer. Zuerst wurde die Vergung der getödteten und verletzten Tiere (Kerfel, fette Schweine und Kälber) in Angriff genommen. Wie hoch sich die Zahl der getödteten Tiere beläuft, steht zur Zeit noch nicht fest, da verschiedene Stabauer noch unter den Trümmern liegen. Die geborgenen Tiere wurden in Scheunen der benachbarten Häuser, unter anderen auch der Wirtschaft Appels, untergebracht. Die weniger schwer verletzten Tiere wurden auf der Stelle notgeschlachtet. Am ganzen sind von dem Viehtransporte, der zum größten Teile aus Lidenburg stammte und für den Industriebezirk bestimmt war, etwa 100 Tiere der Katastrophe zum Opfer gefallen. Der Packwagen, in dem der Hülfsbremser Elshof seinen Tod fand, ist weniger schwer beschädigt. Dagegen bilden die folgenden Viehwagen einen einzigen großen Trümmerhaufen. Zwei Wagen sind den Bahndamm hinuntergerutscht. Unter ihnen sieht man noch verschiedene Viehstaber liegen. Die Hebung dieser Wagen wird bei den Aufräumungsarbeiten das schwerste Stück sein.

Über die Ursache des Unglücks steht zur Zeit noch nichts genaues fest; doch scheint es, als wenn dem Führer des Vieh-Eilzuges, welcher auf der Station Mecklenbeck nicht zu halten hat, die Schuld an dem Unglück beizumessen ist. Es steht nämlich fest, daß er das Einfahrtssignal, welches nicht auf „Freie Fahrt“ stand, nicht beachtet hat. Welche Umstände hierzu beigetragen haben, muß die Untersuchung ergeben.

Über das Unglück ist folgender amtlicher Bericht ausgegeben worden:

Viehzug 6158 aus Richtung Münster fuhr heute gegen 2 Uhr vormittags dem aus dem dritten Geleise des Bahnhofes Mecklenbeck ausfahrenden Zug 6489 infolge Überfahrens des auf Halt stehenden Einfahrtssignals in die Planke. Ein Bremser des Zuges 6158 ist tot, 2 Personen, hierunter ein Viehreiber, anscheinend leicht verletzt. Beide Hauptgeleise sind gesperrt. Der Personenverkehr wird vorrussichtlich im Laufe des Vormittags wieder aufgenommen.

Münsterischer Anzeiger 04.12.1907

Tödliches Überfahren beim Bahnhof Dülmen

Dülmen, 8. Febr. (Vom Zuge überfahren) wurde am Samstagabend, etwa 500 Meter vom Bahnhof Dülmen in der Richtung nach Haltern auf freier Strecke ein junger Mann aus Münster. Man fand den Verunglückten gegen 1/10 Uhr; das Bein, das unterhalb des Knies glatt abgefahren war, lag zwischen den Schienen, er selbst bewusstlos und durch den starken Blutverlust geschwächt am Fuße der Böschung. Man schaffte den Verunglückten ins hiesige Krankenhaus, wo er heute morgen noch ohne Besinnung lag. Wie das Unglück entstanden ist, weiß man noch nicht, man nimmt an, daß der Verunglückte den verbotenen Weg längs des Bahndamms benutzt hat; aus dem Zuge ist er, wie man erst annahm, nicht gestürzt.

© **Samm, 8. Febr.** (R a d b o d.) Zur Verteilung der

Münsterischer Anzeiger 08.02.1909