

Burgsteinfurt

Schweres Eisenbahnunglück bei Horstmar

Burgsteinfurt, 20. Jan. Heute mittag 12¹/₄ Uhr ereignete sich etwa zehn Minuten von uns entfernt, ein schweres Eisenbahnunglück. Auf der eingleisigen Strecke Duakenbrück—Oberhausen fuhr der von Horstmar kommende Güterzug Nr. 6523 auf den Güterzug Nr. 6512. Die beiden Züge trafen einander in einer tiefen Mulde, woselbst der Bahnkörper eine scharfe Kurve beschreibt. Der Anprall hatte schwere Folgen. Am meisten beschädigt wurde der von Horstmar kommende Güterzug. Zwei Bremser fanden den Tod. Ein Bremser wurde schwerverletzt zum evangelischen Krankenhaus gebracht. Beide Lokomotiven wurden schwer beschädigt, 14 Waggons wurden zertrümmert, davon 12 vollständig. Der Zug Nr. 6523 führte hinter der Lokomotive Viehwagen und mit Kohlen beladene Waggons. Letztere gerieten nun in Brand, acht Doppelwaggons hatten sich haushoch aufeinandergetürmt. Vier Kinder haben in dem Flammenmeer ihren Tod gefunden. Von dem einen Bremser zog man nur mehr wenige verkohlte Ueberreste unter den Trümmern des Gepäckwagen hervor, während die Leiche des anderen noch nicht gefunden ist, auch wohl nicht wiedergefunden wird. Die hiesige freiwillige Feuerwehr wurde alarmiert, den Brand zu löschen. Mit den Aufräumungsarbeiten wurde sofort begonnen. Im Laufe des Nachmittags trafen Hilfszüge ein aus Münster und Rheine. Der Verkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten. Die Schuld soll nicht auf seiten der hiesigen Beamten liegen. Zwei katholischen Geistlichen, die eiligst zur Unglücksstelle gelaufen waren, wurde durch den Bahnmeister aus Burgsteinfurt der nähere Zutritt zur Unglücksstelle verboten. Die beiden Verbrannten Bremser des von Horstmar kommenden Zuges waren stationiert in Coesfeld, beide verheiratet und hießen Krause und Terwen.

Mayener Volkszeitung 22.01.1904

Das Eisenbahnunglück von Burgsteinfurt vor Gericht

Gerichtszeitung.

Das Burgsteinfurter Eisenbahnunglück vor der
Strafkammer.

*** Münster, 28. Mai.

Über das Unglück vom 20. Januar ds. Js., das in weiten Kreisen, namentlich der mehr oder weniger nah beteiligten Beamten und deren Familien Trauer undummer verursachte, hat der „Münst. Anzeiger“ seinerzeit in einer Reihe von Nummern Bericht erstattet. In einer am Nachmittag des Unglückstages vom Vorstande der Betriebsinspektion Burgsteinfurt ergangenen amtlichen Meldung hieß es u. a. „Der von Station Horstmar kommende Güterzug 6523 ist heute um 12 Uhr mittags in der Nähe der Station Burgsteinfurt auf den von Burgsteinfurt kommenden Güterzug 6512 gestoßen. Untersuchung ist eingeleitet; zwei Personen sind getötet, eine ist schwer verletzt. Beide Lokomotiven sind stark beschädigt, und ungefähr 10 Wagen zertrümmert . . .“

Aus privaten Mitteilungen dazu erfuhr man dann weiter, daß die bei dem Zusammenstoß getöteten beiden Beamten die zu Coesfeld ansässigen Bremser Krause und Terwei waren; schwer verletzt waren der Lokomotivführer Fey aus Rheine, der den von dem Unglück am meisten betroffenen, von Horstmar kommenden Güterzug führte. Die erste Zeit nach seiner Unterbringung im Krankenhause erschien es fraglich, ob er dem Leben werde erhalten bleiben, doch trat allmählich eine entschiedene Wendung zum Bessern ein. — Eine Komplikation des Unglücks wurde dadurch herbeigeführt, daß die Trümmer des Horstmarer Zuges durch Umfallen des im Packwagen aufgestellten Ofens in Brand gerieten. In diese

Trümmer war der verunglückte Terwei eingeklemmt, der einen qualvollen schauerlichen Tod erleiden mußte, weil es unmöglich war, ihm Hilfe zu bringen. Später haben nur ganz geringe Überreste von ihm geborgen werden können.

Die Unfallstelle bot ein gräßliches Bild der Zerstörung, die Trümmer brannten spät abends noch immer, drei in einem Viehwagen untergebrachte Kühe waren ebenfalls verbrannt. Was die Entstehung des Unglücks anbelangt, so ging die Ansicht vielfach dahin, daß durch eine unglückselige Verletzung von widrigen Umständen ein Beamter in Burgsteinfurt, ohne dazu autorisiert zu sein, dem von dort abgehenden Güterzuge das unheil schwere Ausfahrtsignal verfrüht gegeben habe.

Die behördlicherseits angestellte Untersuchung hatte als Ergebnis des Ermittlungsverfahrens die Folge, daß sich heute 1. der Weichensteller Anton Fischer aus Burgsteinfurt, 2. der Lokomotivheizer Rudolf Müller aus Rheine und 3. der Zugführer Anton Mehring, ebenfalls aus Rheine, vor der hiesigen Strafkammer wegen Gefährdung eines Eisenbahntransports und wegen fahrlässiger Körperverletzung mit Todeserfolg zu verantworten hatten. Die Anklage stützte sich auf § 316 des Strafgesetzbuches, welcher lautet: „Wer fahrlässiger Weise durch falsche Zeichen oder Signale den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahre, und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren Jahren bestraft. Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.“

Zur Verhandlung waren 22 Zeugen und 2 Sachverständige bezw. Gutachter geladen. Den Vorsitz führte Herr Landgerichtsdirektor Brüning von hier, als Verteidiger war erschienen Herr Rechtsanwalt Dykhoff aus Osnabrück.

Münsterischer Anzeiger 29.05.1904

Eisenbahnunglück in Burgsteinfurt vor Gericht

M ü n s t e r , 31. Mai. Wegen Gefährdung eines Eisenbahntransportes und wegen fahrlässiger Körperverletzung mit Todeserfolg hatten sich vor der hiesigen Strafkammer der Weichensteller Anton Fischer aus Burgsteinfurt, der Lokomotivheizer Rudolf Müller aus Rheine und der Zugführer Anton Mehring aus Rheine zu verantworten. Der Anklage liegt das Eisenbahnunglück am 20. Jan. d. J. zugrunde. Bekanntlich stieß damals der von Station Horstmar kommende Güterzug 6523 um 12 Uhr mittags in der Nähe der Station Burgsteinfurt auf den von Burgsteinfurt kommenden Güterzug 6512, wobei die Bremser Krause und Terwei, beide aus Coesfeld, getötet und verschiedene andere Zugbeamte verletzt wurden. Die Trümmer des Horstmarer Zuges gerieten durch Umfallen des im Packwagen aufgestellten Ofens in Brand. In diese Trümmer war der verunglückte Terwei eingeklemmt, der einen qualvollen Tod erleiden mußte, weil es unmöglich war, ihm Hilfe zu bringen. Später haben nur ganz geringe Ueberreste von ihm geborgen werden können. Die Gutachten der Sachverständigen gingen dahin, daß die 3 Angeeschuldigten in größtlichster Weise gegen ihre Instruktion sich verfehlt hätten. Aus diesem Grunde endete die nahezu 7stündige Verhandlung mit der Verurteilung des Fischer zu 6, des Müller zu 2 und des Mehring zu 3 Monaten Gefängnis.

Radevormwalder Zeitung 01.06.1914

MÜNSTER

Straßenbahner rettet Kind in Münster

ziehen?" usw.

△ — (Durch die Geistesgegenwart) eines Beamten in der Ausübung seines verantwortungsvollen Berufes wurde heute vormittag ein kleiner Knabe dem sicheren Tode entzissen. Vor dem Motorwagen Nr. 2 unserer elektrischen Bahn, welcher zwischen 11¹/₂ und 11³/₄ Uhr zum Schützenhofe fuhr, lief, als sich der Wagen noch in voller Fahrgeschwindigkeit befand, ein 3—4 jähriger Knabe vorbei und wurde von ersteren erfaßt und zu Boden geschleudert. Dadurch, daß der Führer sofort beim Erblicken des plötzlich vor den Wagen laufenden Kindes durch energische Handhabung der Bremse denselben zum Stillstehen brachte, wurde das Unglück verhütet. Der Kleine troch unverlezt unter dem Wagen hervor. Die den Vorfall beobachtenden Augenzeugen zollten dem braven, aufmerksamen Führer volle Anerkennung für seine Geistesgegenwart. Es ist dies wiederum eine Mahnung für die Eltern, ihre Kleinen nicht die von der Elektrischen befahrenen Straßen ohne Aufsicht passieren zu lassen.

Münsterischer Anzeiger 29.05.1904

Münsters Straßenbahn

□ **Von der Elektrischen.** (Eingesandt.) Wer morgens kurz vor 8 Uhr mit der Elektrischen von Mauritz zum Bahnhof fahren will, um den Eilzug nach Köln oder den Zug nach Hamm zu erreichen, dem blüht die wenig angenehme Überraschung, daß er kurz vor dem Ziel — am Servatiiplatz — 6 Minuten warten muß, wenn er es nicht mehr oder weniger freiwillig vorzieht, mit seinem Gepäck den Weg zum Bahnhof zu Fuß zurückzulegen, um den Zug noch zu erreichen. Es ist der Größe Münsters gewiß nicht entsprechend, und böse Zungen werden es vielleicht als typisch hinstellen, daß noch nicht einmal kurz vor 8 Uhr morgens der Vollbetrieb der Straßenbahn eingesetzt hat. Man sollte doch wirklich annehmen, daß es genug Leute gibt, die um diese Zeit zum Büro, zur Schule, zur Arbeitsstätte wollen. Sollten diese nicht mehr als jetzt die Elektrische benutzen, wenn sie auf regelmäßigen Betrieb und Anschluß rechnen könnten? Oder wäre es, wenn es anders ist, nicht angezeigt, vor 8 Uhr den halben Preis für die Fahrt zu nehmen, wie das in vielen anderen Städten geschieht?

Münsterischer Anzeiger 18.07.1911

Entgleisung im Bahnhof Münster

* Eisenbahnunglück auf dem Bahnhof Münster. Von der Eisenbahndirektion wird uns mitgeteilt: Mittwoch morgen 4.40 Uhr entgleisten auf dem Bahnhof Münster am südlichen Ende von dem Güterzug Nr. 648 drei Wagen durch Herabgleiten von schweren Schiffstellen. Durch diesen Unfall wurden die Gleise von bzw. nach Osnabrück und Warendorf gesperrt. Die D-Züge wurden über Rheine geleitet und der Personenverkehr durch Umsteigen ausrecht erhalten. Personen wurden bei dem Unfall nicht verletzt. Der Schaden ist unerheblich. Eine Untersuchung ist eingeleitet. Um 11 Uhr war die Störung wieder behoben.

Der Westfale 04.11.1920

Aufstoß im Bahnhof Münster

II Eisenbahnunglück. Am Samstag vormittag gegen 9 Uhr stieß im hiesigen Güterbahnhof bei dichtem Nebel der von Coesfeld kommende Personenzug 3 auf eine Maschine mit Packwagen auf. 6 Reisende, der Zugführer und Lokomotivführer, sowie zwei Schaffner wurden leicht verletzt. Der Betrieb wurde nicht gestört. Der Materialschaden ist unerheblich.

☐ Der Zugzusammenstoß in der Nacht zum 26. Februar dieses Jahres auf dem hiesigen Güterbahnhof, bei dem der Schaffner Wortmann getötet, der Zugführer Versigehl schwer und eine Reihe weiterer Personen leicht verletzt wurden, hatte nun ein gerichtliches Nachspiel. Angeklagt waren zwei Bediente des Stellwerkes, die durch fahrlässige Weichenstellung das Unglück verschuldet haben sollen. Anstatt auf das freie Gleis 10 war eine Lokomotive mit Packwagen auf das Gleis 12 geleitet worden, auf dem der über Hamm umgeleitete Eilzug 127 (Köln—Osnabrück) entgegenkam, was zu dem folgenschweren Zusammenstoß führte. Trotzdem auch an dem fraglichen Abend festgestelltermaken sehr starker Nebel herrschte, der mit zu dem Unglück beizutragen haben mag, stellte das Gericht die den beiden Eisenbahnern zur Last gelegte Fahrlässigkeit fest und verurteilte sie, laut „Münst. Stg.“, zu je sechs Monaten Gefängnis.

Westfälischer Merkur 25.11.1923

Kleinbahn Ascheberg-Rinkerode

Fahrplan Kleinbahn Ascheberg-Rinkerode

Ascheberg, Westfalen. richten (nicht an die Redaktion).

Kleinbahn Ascheberg – Rinkerode.

Am 1. Mai d. J. wird auf unserer bisherigen Förderbahn von Ascheberg nach Rinkerode der Post- und Personenverkehr für Rechnung der Gemeinde Ascheberg mit nachstehendem Fahrplan eröffnet werden:

km 0	6 ⁵⁵ v.	12 ⁰⁰ n.	4 ⁵⁰ n.	Ascheberg	↑	9 ³⁵ v.	3 ⁴⁵ n.	7 ³⁰ n.
" 3	6 ⁵⁵ "	12 ³⁰ "	5 ¹⁰ "	Davensberg	↑	9 ¹⁵ "	3 ²⁵ "	7 ⁰⁰ "
" 11	7 ⁴⁰ "	1 ⁰⁵ "	5 ⁵⁵ "	Rinkerode	↓	8 ³⁰ "	2 ⁴⁰ "	6 ¹⁵ "

Die Züge werden bei Bedarf auch an der Station Davert halten. Vorläufig kann nur eine beschränkte Anzahl Personen befördert werden.

Ascheberg (Westf.), den 25. April 1917.

Philipp Holzmann & Comp.
G. m. b. H.
Baustelle Ascheberg (Westf.)

Münsterischer Anzeiger 27.04.1917

Eröffnung der Kleinbahn Ascheberg-Rinkerode für Post- und Personenverkehr

Die Kleinbahn Ascheberg-Rinkerode. Am 1. Mai d. J. wird auf der bisherigen Förderbahn Ascheberg-Rinkerode der Post- und Personenverkehr eröffnet.

Münsterischer Anzeiger 28.04.1917

Fahrplan der Kleinbahn Ascheberg-Rinkerode

Infolge erhöhter Betriebsausgaben werden die Fahrpreise der Kleinbahn Ascheberg-Rinkerode vom 1. Januar 1920 ab wie folgt erhöht:

Ascheberg-Davensberg	30 Pfg.
Ascheberg-Davert	60 "
Ascheberg-Rinkerode	110 "
Davensberg-Davert	35 "
Davensberg-Rinkerode	90 "
Davert-Rinkerode	35 "

Betriebsverwaltung der Kleinbahn Ascheberg-Rinkerode.

Münsterischer Anzeiger 18.12.1919

Zukunft der Kleinbahn Ascheberg-Rinkerode

Ascheberg, 6. Nov. Die Kleinbahn Ascheberg—Rinkerode in Frage gestellt. Wie die „Lüd. Ztg.“ erfährt, ist der Zugverkehr auf der Kleinbahn Ascheberg—Rinkerode beschränkt worden; die Abendzüge sind ausgefallen. Es steht leider zu erwarten, daß die Kleinbahn demnächst stillgelegt wird, da die von der Bauverwaltung geforderten Kosten für die Gemeinde unerschwinglich sind.

Die Glocke 10.11.1922

Kleinbahn Ascheberg-Rinkerode

Provinzielle Nachrichten.

* Ascheberg, 10. Nov. Wie die „Lüd. Ztg.“ erfährt, ist der Zugverkehr auf der Kleinbahn Ascheberg—Rinkerode beschränkt worden; die Abendzüge sind ausgefallen. Es steht leider zu erwarten, daß die Kleinbahn demnächst stillgelegt wird, da die von der Bauverwaltung geforderten Kosten für die Gemeinde unerschwinglich sind.

△ Pöckinghausen, 10. Nov. Der Bergmann Hermann

Westfälischer Merkur 12.11.1922