

## Schweres Eisenbahnunglück in Gelsenkirchen-Bismarck

⊙ Gelsenkirchen-Bismarck, 26. April. (Schweres Eisenbahnunglück.) Ein von hier abgefahrener Güterzug, der nach Winterswyk bestimmt war, ist heute in der Morgenfrühe entgleist. Die Lokomotive und drei Wagen

stürzten eine Böschung hinab. Der Heizer des Zuges ist tot, zwei Bahnbeamte sind schwer verletzt. Der Materialschaden ist bedeutend. Die Ursache der Entgleisung ist noch unbekannt.

Münsterischer Anzeiger 27.04.1908

## Rückfahrkarten - Reiseerleichterungen

Coesfeld, 27. August. Wir entnehmen der „Allg. Zeitung“ folgendes Eingefand: In vor. Nr. brachten Sie eine Notiz, wonach nur die von Coesfeld nach Münster oder umgekehrt gelösten Rückfahrkarten, nicht aber auch solche über Münster hinaus lautende Karten zur beliebigen Benutzung über Dülmen oder Burgsteinfurt berechtigen. Sämtliche übrigen von Coesfeld nach Orten über Münster hinaus, sowie die in umgekehrter Richtung zur Ausgabe gelangenden Rückfahrkarten lauten entweder nur über Dülmen oder nur über Burgsteinfurt. Einsender dieses ist der Ansicht, daß diese Einschränkung vielfach sehr unangenehm empfunden wird. Beispielsweise können Reisende mit Rückfahrkarten von Coesfeld über Dülmen-Münster, welche auf der Rückfahrt den Zug 6.10 Abends in Münster nicht erreichen, die Reise über Dülmen am selben Tage nicht mehr fortsetzen, während der um 8.25 Abends von Münster über Burgsteinfurt fahrende Zug zur Weiterfahrt noch Gelegenheit bietet. Ferner würde es vorteilhaft sein, wenn die Rückfahrkarten von Stationen jenseits Münster nach Coesfeld, welche nur über Burgsteinfurt lauten, auch über Dülmen benutzt werden könnten, da die um 6.58 Vormittags und 3.29 Nachmittags vom D. S. G. Bahnhof Coesfeld abfahrenden Züge in Rücksicht auf die Anschlüsse in Dülmen und Münster — wie ein Blick auf die Fahrpläne ergibt — zur Rückreise erheblich günstiger liegen, als die in Frage kommenden rechtsch. Züge über Burgsteinfurt. Nun ließe sich einwenden, daß es ja Jedem freisteht, zunächst ein Billet nach Münster und demnächst für die weitere Reise ein neues Billet zu lösen. Hierauf ist zu bemerken, daß es meistens sehr lästig, unter Umständen bei knapper Zeit wegen der weiten Entfernung der Schalter von den Bahnsteigen in Münster sogar umhinklich ist, daselbst ein neues Billet zu lösen, zumal wenn die Schalter stark besetzt sind. Erwägt man noch, daß gerade solche Reisende, welche größere Strecken durchfahren, am meisten mit der Zeit rechnen müssen, so wird man zugeben müssen, daß eine Ausdehnung fraglicher Vergünstigung auch auf die über die Münster hinaus lautenden Rückfahrkarten nach und von Coesfeld im vielseitigen Interesse sehr zu wünschen ist. Wenn es angängig war, die Rückfahrkarten von Coesfeld nach Münster und umgekehrt mit der Berechtigung zur beliebigen Benutzung beider Routen einzuführen, so wird dies auch hinsichtlich der erwähnten weiteren Reisen zu erwägen sein. Die etwa vorliegenden Schwierigkeiten können den entstehenden Reiseerleichterungen gegenüber wohl kaum in Betracht kommen.

Münsterischer Anzeiger 29.08.1894

## Personalnachrichten der RBD Münster/Eisenbahnunglück Bentheim

† Münster, 27. Mai. Personalnachrichten der Reichsbahn. Ernannt: Die ap. Rb.-Assistenten Christhoffer in Osnabrück und Schulte in Münster zu Rb.-Assistenten; Hilfsstranfenwärter Kramer in Salzbergen zum Stranfenwärter. — Versetzt: Die techn. Rb.-Oberinspektoren Betr.-Ing. Sud von Coesfeld nach Osnabrück und Heinze von Sulingen nach Coesfeld; Rb.-Obersekretär Bornmüller von Kirchwenhe nach Münster; Oberbahnmeister Friedrich Kröger von Warendorf nach Lingen; ap. techn. Rb.-Obersekretär Traut von Münster nach Emden; ap. techn. Rb.-Assistent Beuse von Lotte nach Emden; die Rb.-Betriebsassistenten Feyen von Rheine nach Emden, Lange von Siedenburg nach Rhedebrügge und Pier von Gescher nach Lasterfeld. — In den Ruhestand versetzt: Rb.-Oberinspektor Wolff in Münster; die Jugendschaffner Rienhaus in Lette und Beltina in Bocholt; Oberbahnwärter Sander in Emsdetten; Weichenwärter Overkamp in Gronau.

† Bentheim, 27. Mai. Eisenbahnunglück. Freitag nachmittag entgleiste in Bentheim ein Personenzug der Bentheimer Eisenbahn. Die Lokomotive fiel um, ein Personenwagen stürzte die Böschung herunter. Es wurden einige Personen verletzt, glücklicherweise nicht lebensgefährlich. Der Reichsbahnhilfszug war bald zur Stelle. Die erste Hilfe wurde von Ärzten aus Bentheim geleistet.

Münsterländische Volkszeitung 28.05.1932

## Einbruch in die Bahnhofswirtschaft Koblenz

Koblenz, 17. Juni. Mit 4 J. Buchth., 5 J. Ehrverl. und Polizeiaufsicht hat die Strafkammer trotz offenem Geständnis den einmal wegen Diebstahls bestrafte Hausburschen Bürkle bestrafte, der sich als ein etwas sonderbarer Einbrecher gezeigt hatte. Beim Bahnhofswirt wo er früher beschäftigt war, drang er nachts durch einen Luftschacht in einen Vorratsraum ein, entnahm dort Gewürze, so daß er bei schmaler Kost sich 3 Tage auf dem Speicher aufhalten konnte; dann suchte er den Vorratsraum wieder auf und stahl nebenbei dem Hausburschen 20 M. und eine Taschenuhr aus einem verschlossenen Koffer. Nach einigen Tagen lehrte er wieder, versah sich auf dieselbe Weise mit geringwertigen Lebensmitteln und nahm dem Hausmädchen seine Barschaft im Betrage von 62 M. weg. Nach wenigen Tagen stieg er wieder in den Vorratsraum und leate sich nach Stillung seines Hungers diesmal in den Keller zum Schlafen nieder. Dort fand man ihn am Morgen schlafend. Trotz seiner Genügsamkeit bei der Auswahl der vorhandenen Speisen u. der Enthaltbarkeit von alkoholischen Getränken glaubte die Strafkammer bei der bewiesenen Beharrlichkeit ein reiches Strafmaß anwenden zu müssen.

Radevormwalder Zeitung 18.06.1909

## Unglück beim Bahnbau in Rheydt

im Alter von 61 Jahren gestorben.

+ Rheydt, 15. Dez. (Telegramm.) Hier stürzten bei einem Bahnbau mehrere Materialwagen ab. Infolge des nun nötig gewordenen eingleisigen Bahnverkehrs geriet ein Streckenwärter unter einen Zug und wurde völlig zermalmt.

Westfälischer Merkur 15.12.1909

## Rheiner Kleinbahn über Hopsten

# Hopsten, 23. Dez. Für die Verlegung der Rheiner Kleinbahn über Hopsten. Unter dem Vorsteher des Amtmanns Determeyer trat in Hopsten eine von mehr als 200 Personen besuchte Versammlung zusammen, um zu erreichen, daß die Kleinbahn Wiesberg—Rheine über Hopsten und Dreierwalde mit Anschluß an Recke verlegt wird, um für diese großen isolierten Gebiete endlich eine ausreichende Verbindung nach Rheine zu erhalten, nach Möglichkeit bei normalspurigem Ausbau. Nach einer Darlegung dessen, was in dieser Angelegenheit schon alles unternommen ist, vorgebracht durch den Vorsitzenden, äußerten sich die einzelnen Landwirte und Gewerbetreibenden zu diesem Plane und bezeichneten in mehr oder weniger deutlicher Weise die Verlegung der Bahn über Hopsten und Dreierwalde als eine Lebensnotwendigkeit für die ganze Gegend. Schließlich wurde folgende Entscheidung einstimmig angenommen: „Wir Bewohner von Hopsten fordern und verlangen, durch die Verlegung der Kleinbahn Wiesberg—Rheine über Hopsten—Dreierwalde endlich an das Eisenbahnverkehrsnetz angeschlossen zu werden. Der große Bedarf an Kunstdünger und der Absatz der landwirtschaftlichen Produkte erfordert, um eine bessere Wirtschaftlichkeit der schwer ringenden hiesigen Landwirtschaft zu gewährleisten, bessere Verkehrsverhältnisse. Wir fordern Ansiedlungsmöglichkeit für unsere überschüssigen Arbeitskräfte und bessere Ausbildungsmöglichkeit für unsere Jugend. Durch Siedlerbahn und Verlängerung der Teutoburger Wald-Eisenbahn — Pläne, die den Stempel der Undurchführbarkeit tragen, — lassen wir uns in keiner Weise beeinflussen. Pflicht der Behörden und Verwaltung ist es, dafür zu sorgen, daß öffentliche Mittel möglichst rentabel und produktiv angelegt werden, und für einen gerechten Ausgleich einzutreten. Wir sehen in der Bahnverlegung die letzte Möglichkeit, bessere Verkehrsmöglichkeiten zu erhalten für ein Gebiet, das an Flächeninhalt den zwölften Teil des Kreises ausmacht.“

Westfälischer Merkur 24.12.1927

# Schweres Eisenbahnglück in Mülheim

er Oberkur.

Donnerstag, den 31. März 1910.

## Zwei schwere Eisenbahnglücke bei Mülheim (Rhein).

Über das in Nr. 187 kurz telegraphisch berichtete, ereignete sich am 30. März ein schweres Eisenbahnunglück bei Mülheim, ungefähr 1000 Schritte von dem Eisenbahnstation der Rheinischen Eisenbahn. Der Unfall ereignete sich am 30. März um 10 Uhr 15 Minuten. Ein Personenzug fuhr von Mülheim nach Düsseldorf. Der Zug bestand aus 10 Wagen. Der Lokomotivführer war Herr ... Der Unfall ereignete sich bei der Einfahrt in den Bahnhof ...

Die von dem Unfall betroffenen Personen waren ... Die Verletzten wurden sofort in die Krankenhäuser ... Die Ursache des Unfalls wird ...

Die Ursache des Unfalls wird ... Die Untersuchung ...

Die Untersuchung ... Die Schuldigen ...

Die Schuldigen ... Die Strafen ...

Die Strafen ... Die Urteile ...

Die Urteile ... Die Reaktionen ...

Das Eisenbahnunglück bei Mülheim ... Die Ursache ...

Die Ursache ... Die Schuldigen ...

Die Schuldigen ... Die Strafen ...

Die Strafen ... Die Urteile ...

Die Urteile ... Die Reaktionen ...

Die Reaktionen ... Die Strafen ...

Die Strafen ... Die Urteile ...

Die Urteile ... Die Reaktionen ...

Die Reaktionen ... Die Strafen ...

Die Strafen ... Die Urteile ...

Die Urteile ... Die Reaktionen ...

Die Reaktionen ... Die Strafen ...

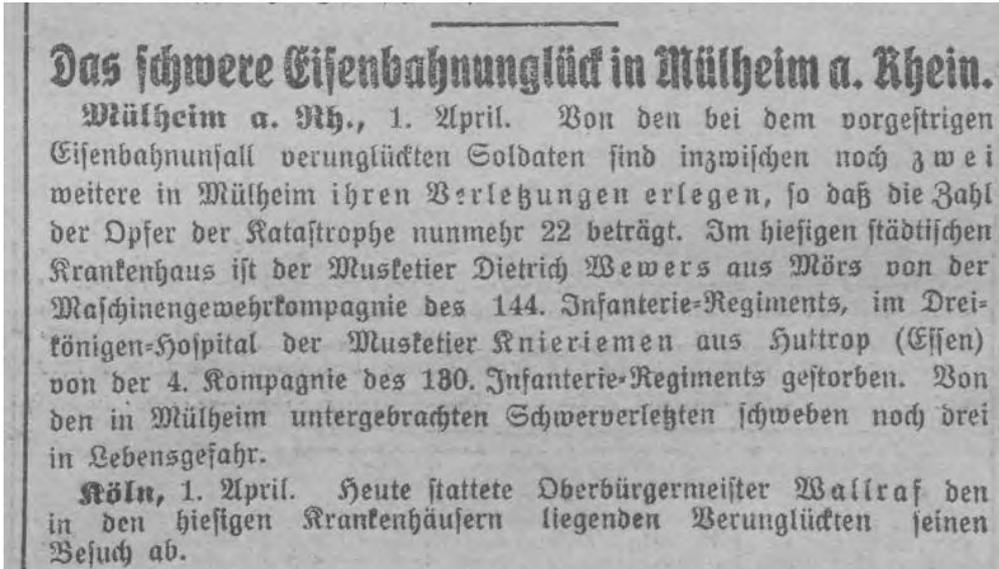
Die Strafen ... Die Urteile ...

Die Urteile ... Die Reaktionen ...

Die Reaktionen ... Die Strafen ...

Die Strafen ... Die Urteile ...

## Schweres Eisenbahnunglück in Mühlheim a.Rh.



Kölnische Zeitung 01.04.1910

## Schweres Eisenbahnunglück Düsseldorf-Rath

Aus Düsseldorf wird uns geschrieben: Das schwere Eisenbahnunglück am 5. d. M. vor der Station Düsseldorf-Rath ist — darüber lassen leider die begleitenden Umstände keinen Zweifel — wiederum auf das fiskalische Sparsamkeitssystem zurückzuführen. Die Unfallstelle liegt an der Vereinigung der Eisenbahnstrecken Kettwig-Rath und Lintorf-Rath, es laufen dabei die Züge von Kettwig in scharfen Weichenkrümmungen und in anhaltend starkem Gefälle auf die Lintorfer Linie zu. Diese Bauanlage muß für den Schnellzugsverkehr als verfehlt bezeichnet werden; sie stammt denn auch aus einer Zeit, als auf beiden Eisenbahnstrecken lediglich gewöhnliche Personenzüge verkehrten. Anstatt hier gleichzeitig mit der Einführung der Schnellzüge nach Kettwig—Essen eine entsprechende Gleisänderung vorzunehmen derart, daß die Schnellzüge nur durch den geraden Strang der Weiche zu fahren hätten, hat man sich mit dem Hilfsmittel der einfachen „Vorschrift“ abzufinden gesucht. Dabei ist dann leider noch unterlassen worden, diese infolge der starken Gefällverhältnisse doppelt gefährliche Einfahrt äußerlich durch ein Warnungszeichen dem Fahrpersonal kenntlich zu machen. Höchstwahrscheinlich hätte der unglückliche Führer — der die Strecke überhaupt zum ersten Male befahren haben soll — beim Erblicken eines solchen Zeichens an die schlimme Weichenkurve gedacht und den Zug gebremst. Die Unfallstelle war vielen Fahrgästen bekannt; es ist wiederholt der Bewunderung darüber Ausdruck gegeben worden, daß die rasende Geschwindigkeit der Schnellzüge nicht schon früher an dieser Stelle ein Unglück herbeiführte. Auch in den Parlamenten sind ja über diese Art von „Menschenfallen“ im rheinisch-westfälischen Industriegebiet schon Klagen genug laut geworden.

Westfälischer Merkur 09.05.1911

## Landtags-Verhandlungen.

Abgeordnetenhaus.

# Berlin, 8. Mai.

### Stimmungsbild.

Das Abgeordnetenhaus setzte am Montag die erste Beratung des Eisenbahnanleihegesetzes fort. Dabei kamen auch Zentrumsabgeordnete in großer Zahl zum Wort. Der Abg. Wallenborn brachte eine Reihe von Wünschen aus dem Ahrthal und der Umgebung desselben vor. Abg. Dr. Grunenberg führte die Phantasie aus diesem poetischen Lande ins streng rheinisch-westfälische Industriegebiet und er entwarf nicht nur ein lebendiges Bild von dem Aufschwung der Stadt Gelsenkirchen, sondern er legte auch eine Photographie des Bahnhofs in Gelsenkirchen auf den Tisch des Hauses und verlangte energisch eine gründliche Erweiterung des Bahnhofs. Die Abgg. Graf Spee und Dinslage führten die Zuhörer nach Neuß und Westfalen, Dr. Heß und Dr. König brachten rheinische Wünsche vor, während Dr. Bell-Essen wirkungsvolle Beschwerde führte, daß die Eisenbahnverwaltung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet den Bedürfnissen nicht genügend Rechnung trage. Es sprachen ferner noch vom Zentrum der Abg. Geisler, der für Neurode ein eisenbahnfiskalisches Elektrizitätswerk forderte, und Freiherr v. Twickel, der Hauptlinien der westfälischen Verkehrsukunft erörterte. Der Abg. Goebel lenkte die Aufmerksamkeit des Eisenbahnministers nach dem äußersten Osten, Myslowitz, Rattowitz usw. Abg. Kesternich brachte Wünsche vom Hohen Venn vor, Kuhn-Ahrweiler solche von der Eifel, Gerhardus aus dem Westerwald und mit Wichert mußte die Phantasie wieder an die Ostsee reisen. Als letzter Redner — als 88. zur Vorlage — sprach der Abg. Dr. Hahn, der in seiner Weise noch etwas Humor in die etwas monotone Sache hineinbrachte. Um 1/6 Uhr, also nach 6 1/2stündiger Sitzung schlug der Vizepräsident Dr. Porsch Vertagung vor wobei er mitteilte, daß heute im ganzen 36 Redner gesprochen hätten und die Hoffnung aussprach, daß die noch auf der Rednerliste stehenden 51 Redner morgen alle zum Wort kommen möchten.

**Eisenbahnanleihegesetz**

wird fortgesetzt.

Im weiteren Verlaufe der Verhandlungen, über deren Beginn bereits telegraphisch berichtet wurde, bemerkt

Abg. **Kesternich** (3.), daß es wahrlich nicht zu den Unnehmlichkeiten für einen Abgeordneten gehöre, Jahr für Jahr dieselben Eisenbahnwünsche für seinen Wahlkreis vorbringen zu müssen. Der Kreis Schleiden-Malmedy-Montjoie gehöre zu den wirtschaftlich schönsten Kreisen in Folge des mangelnden Eisenbahnverkehrs. Die zahlreichen größeren und kleineren Ortschaften entbehren noch der Eisenbahnverbindung und lägen teilweise 20 bis 30 Km. von einer Bahn entfernt. Es müsse von dort eine Verbindung mit dem Kreise Montjoie hergestellt werden; in diesem Kreise selbst müsse endlich die seit langem projektierte Höhenbahn Katterberg-Heimbach und ferner eine Linie Losheim-St. Vith und eine Linie Münstereifel-Mülheim gebaut werden.

Abg. **Gerhardus** (3.) bespricht Kleinbahnverbindungen zwischen Neuwied und Altkirchen und verlangt den endlichen Bau der Wiedtalbahn sowohl im Interesse der Steinindustrie des Kreises Neuwied wie des Sieger-Landes und die Herstellung einer Verbindung zwischen dem Braunkohlenggebiet, des Westerwaldes und dem Siegerländer Industriegebiet und den Bau einer Bahn Fehrlitzhausen-Dorden.

Abg. **Frhr. v. Twidel** (Zentr.): Ich bin wiederum in der traurigen Lage, dem Eisenbahnminister eine ganze Anzahl von Wünschen unterbreiten zu müssen, sie betreffen: 1. die Bahn Münster-Dortmund, 2. Bochum-Münster, 3. Münster-Warendorf-Bielefeld, 4. Delde-Lippborg-Welver, Haltern-Buer-Essen und endlich eine direkte Verbindung zwischen Dortmund und Dorsten durch Ausbau der Zwischenstrecke Mengede-Reddinghausen-Westerholt-Dorsten. Besonders bedauerlich ist, daß die Linie Münster-Dortmund in dem vorliegenden Etat nicht enthalten ist. Diese Linie ebenso wie die Linie Münster-Bochum sind insbesondere auch wegen des immer weiter nach Norden schreitenden Bergbaues geboten, damit sie dann nach Osten eine Fortsetzung nach Bielefeld erfahren. Ich möchte dann auch bitten, solange die direkte Linie Münster-Dortmund noch nicht besteht, direkte Züge zwischen Dortmund-Münster über die bei Dülmen bestehende Schleife laufen zu lassen. Es wäre wünschenswert, wenn die Eisenbahnverwaltung eine Rentabilitätsberechnung der in den letzten 20 Jahren in den Eisenbahnbezirken Essen, Elberfeld und Münster gebauten Bahnen anfertigte, dann würde auch weiteren Kreisen bekannt, wie gut sich das hier angelegte Kapital verzinst. Schließlich möchte ich bitten, daß im nächsten Jahre wenigstens eine der oben genannten Bahnen in den Etat gesetzt werde.

Abg. **Wuermeling** (Zentr.) wünscht Ausbau der Kleinbahn Warburg-Brakel-Steinheim zu einer Nebenbahn.

Abg. **Dr. Gottschalk** (ntl.) wünscht eine direkte Verbindung der bergischen Industriestädte mit Köln. Bei dem starken Verkehr würde sich eine solche Bahn sicher rentieren. Für die Strecke Lennep-Düsseldorf habe das vergangene Jahr zwar einige Verbesserungen gebracht, es bleibe aber doch noch manches zu wünschen übrig.

Abg. **Bartling** (ntl.) befürwortet eine Bahn von Idstein nach der Uhrbahn zur Erschließung des mittleren Taunus. Notwendig sei auch der weitere Ausbau der Taunusquerbahn.

Vizepräsident **Dr. Vorsch**: Heute haben 36 Redner gesprochen, auf der Rednerliste stehen noch 51. Im Interesse der ganzen Geschäftsordnung hoffe ich, daß morgen endlich einmal diese Debatte zu Ende kommt.

Abg. **Wilmann** (ntl.): Auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen möge die Besprechung der Verhältnisse der Alt pensionäre gesetzt werden. Die Sache wird ja schnell erledigt sein und an die Kommission gehen.

Vizepräsident **Dr. Vorsch**: Ich kann den Dispositionen des Präsidenten nicht vorgreifen.

Die nst a g 11 Uhr: Fortsetzung, Entlastung des Oberverwaltungsgerichts, 1er Adickes für Posen.

Schluß nach 5 Uhr 30 Min.

## Eisenbahnunglück bei Oelde

Oelde, 12. Jan. Ein Eisenbahnunglück ereignete sich hier gestern. Ein um halb 11 Uhr die Station passierender, in der Richtung nach Rheda fahrender

Güterzug fuhr auf einen vor der Viehrampe stehenden, von Herrn M. Daltrop hier selbst mit drei Kühen beladenen Viehwagen und schleppte denselben quer vor sich her über 100 Meter weit fort. Die Maschine des Güterzuges ist ziemlich stark beschädigt, ebenso natürlich der Viehwagen. Die Kühe waren zwar noch lebend, werden aber wohl wegen der schweren Belastungen getötet werden müssen. Von dem fortgeschleiften Wagen wurde das Wärterhäuschen, eine Wegschränke und ein elektrisches Säutewerk teilweise zerstört.

Wittener Tageblatt 15.01.1898

## Rangierer bei Arnsberg getötet

Arnsberg, 12. Jan. Ein trauriger Vorfall ereignete sich heute Morgen gegen 9½ Uhr auf dem Bahnhofe Deventrop. Dort war der etwa 40jährige Schaffner Paul Odenthal aus Bestwig mit dem Rangieren von Wagen beschäftigt. Dabei geriet Odenthal auf bisher unaufgeklärte Weise unter die Räder. Dem Armen wurden beide Beine und der rechte Arm glatt abgefahren. Man hielt kurz nach diesem Vorfall sofort den Güterzug Nr. 42 in Deventrop an, und mit diesem wurde der Verunglückte nach Arnsberg in das Marienhospital geschafft, woselbst er gegen 11½ Uhr starb. D. war seit 2½ Jahren Witwer. Er hinterläßt 6 unmündige Kinder.

Wittener Volks-Zeitung 14.01.1911

## Tödlicher Eisenbahnunfall bei Wanne-Eickel

Wanne-Eickel, 1. Sept. Vom Zuge erfasst und getötet. Gestern nachmittag wurde auf der Eisenbahnkreuzung Forstnerstraße der etwa 15 Jahre alte Knabe Erdmann, Baukauerstraße wohnhaft, von einem Zuge erfasst und ihm der Kopf förmlich vom Rumpf getrennt. Der Zug brachte die Leiche zum hiesigen Bahnhof. Ueber die Ursache des gräßlichen Unfalles läßt sich noch nichts Bestimmtes sagen.

Wittener Volks-Zeitung 02.09.1927