

Pater Dr. Daniel Hörnemann

„Züge, die nie ankamen ...“

Ausstellung im Museum Alter Bahnhof Lette

Die diesjährige Sonderausstellung im Alten Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld) zur Thematik „Unfälle und Unfallverhütung bei der Eisenbahn“ wurde lange vorbereitet und hat leider durch das ICE-Unglück von Eschede eine zusätzliche Bedeutung erhalten. Sensationsbilder für Schaulustige werden nicht gezeigt, Katastrophentourismus wird nicht gefördert, vielmehr will die Ausstellung sachlich aus der Welt der Eisenbahn berichten von den Anstrengungen zur Unfallverhütung berichten und von den Maßnahmen im Falle des Falles.

Wer von Eisenbahnunfällen hört, denkt meist an zertrümmerte Lokomotiven, verworfene Schienen, aufeinandergetürmte Waggons, eingeklemmte Verletzte. Ein Eisenbahnglück ist für viele Menschen ein merkwürdiges Faszinosum, es zieht mehr Schaulustige an als Unfälle im Straßenverkehr. Dort hat man sich längst an Tausende von Verkehrstoten jährlich gewöhnt, doch von Eisenbahn-Unfällen wird auf der Titelseite der Zeitungen berichtet. Sie sind nämlich kein alltägliches Ereignis – glücklicherweise. Der Normalfall ist, daß Züge an ihrem Zielort pünktlich ankommen.

Der erste Eisenbahnunfall bei der Eröffnung der Bahn von Liverpool nach Manchester 1830 erregte Bestürzung, als der Nationalökonom Huskisson, einer der stärksten Befürworter des neuen Verkehrsmittels ausgerechnet von einer rangierenden Lokomotive überfahren wurde und so selbst dem Gegner die Argumente lieferte. Der Vorfall war jedoch nicht Schuld der neuen Technik. Das erste große Eisenbahnglück geschah 1842 in Frankreich, wo bei Belleville 50 Menschen bei einem Zusammenstoß umkamen. Die Unfälle waren Opfer, die der Fortschritt der Technik forderte.

Unter dem Stichwort „Eisenbahnunfälle“ vermerkt das Brockhaus-Konversationslexikon von 1898: *„Als E. im weitern Sinn werden alle Unfälle bezeichnet, die beim Betrieb der Eisenbahnen selbst und bei Tätigkeiten vorkommen, die wenigstens mit demselben in unmittelbarer Beziehung stehen, wie der Werkstättendienst, der Güterabfertigungsdienst, die Unterhaltungsarbeiten und Bauten auf im Betrieb befindlichen Bahnen u.s.w. Im engern Sinn werden unter E. diejenigen Unfälle verstanden, die durch den eigentlichen Betrieb, die Bewegung der Lokomotiven und Fahrzeuge veranlaßt werden und das öffentliche Interesse in besonderm Maße in Anspruch nehmen. Derartige E. kommen hauptsächlich vor als Entgleisungen und als Zusammenstöße.“*

Beim Betreten des Dienstraumes des Museums Alter Bahnhof Lette fällt der Blick auf eine liegende Eisenbahnerin auf einer Trage. Die uniformierte Puppe steht symbolisch für die Unfallopfer im Dienst der Eisenbahn. So widmet sich der größte Teil der Exponate den Arbeitsunfällen im Eisenbahnbetrieb bzw. ihrer Verhütung. In Vitrinen liegen Unfallverhütungsvorschriften aller Dienstzweige aus verschiedenen Ländern, von den 20er Jahren an neben Sicherheitsinstrumenten wie dem Hemmschuh, der rot-weißen Warnflagge und dem Signalhorn des Sicherungspostens. Bei Gefahr auf die Schienen montierte Knallkapseln sollten darüber fahrende Züge durch ihre laute Explosion zum sofortigen Anhalten veranlassen.

Die Stellwände füllen Plakate zur Unfallverhütung aus den letzten 50 Jahren. In den Dienststellen der meisten Bahngesellschaften wurden Mitarbeiter

durch Aushänge für Unfallgefahren sensibilisiert. An den Wänden hängen Merktafeln zur Ersten Hilfe, Werbeplakate des Bundesbahn-Sozialamtes und der Unfallkasse, Plakate gegen Alkoholmißbrauch im Dienst, Warnungen bei Schneeglätte, alte Sammeldosen für die Eisenbahnerwaisenhilfe. Bei einer Todesanzeige ist der Name weggelassen, dafür steht der unmißverständliche Hinweis der Österreichischen Bundesbahn: „Wir wollen nicht, daß Ihr Name hier steht!“

Obwohl das Betreten von Bahnanlagen für Betriebsfremde aus gutem Grund untersagt ist, muß jeder Lokführer statistisch gesehen damit rechnen, während seines Berufslebens ein bis zwei Menschen zu überfahren, die sich umbringen (lassen) wollen. Einige Ausstellungsobjekte zeigen Dokumentation über Selbstmord auf Schienen und die daraus erwachsende Belastung des Personals sowie Hinweise an Eltern und Lehrer, Kinder nicht auf den Gleisen spielen zu lassen.

Im Bahnhof roch es etwas muffig nach Krankenhaus, Medizin, alten Mullverbänden und zerbröselndem Gummi, als Verbandskästen aus den 40er und 50er Jahren sowie der originale Rettungskasten des Bahnhofs Lette nach Jahren erstmals geöffnet wurden. Ein Verbandskästchen enthielt zusätzlich zur Standardausrüstung ein „Pinnen“ für die Erste Hilfe aus der Schnapsflasche. Der Inhalt des Lette-raner Rettungskastens war regelmäßig vom Dienststellenleiter des Bahnhofs Coesfeld auf Vollständigkeit und Ordnung zu überprüfen. Das Prüfbuch von 1949 bis 1985 liegt bei. Die lange Inventarliste zählt die zur Ersten Hilfe bereitzuhaltenden Gegenstände auf: vom einfachen Heft-Pflaster, über Mittel bei Hochspannungsunfällen, Riechsalze, Schienen bei Arm- oder Beinbrüchen bis zu Dreieckstüchern – ein eisenbahn- wie medizinhistorisches Kabinett.

„Nütze Deine Schutzkleidung und schütze sie – sie ist Volkseigentum!“ mahnt ein Kunststoffschild der DDR-Staatsbahn aus den 50er Jahren. „Bei der Arbeit Augen auf, Träumen kürzt den Lebenslauf!“ – markige Sprüche sollten sich den ost- und westdeutschen Eisenbahnern einprägen. Orange und gelbe Schutzhelme, besondere Schutzkleidung, Warnlatze sollten genauso Unfälle verhüten wie der Tachometer die Geschwindigkeitsüberschreitung oder das Manometer die Kesselexplosion. Die Dampfpeife wurde nach einem Unfall um 1833 in England von George Stephenson als Signalmittel entwickelt.

Die Ausstellung zeigt viele Aspekte der Unfallverhütung, die bei den Eisenbahnen bis heute betrieben wird durch Wort, Schrift, Bild, (Video-) Film, Unfallverhütungssymbole, Werbewochen, Vorschriften, Kalender, Schilder, Schutzzeug, -geräte, -regelhefte und Unfallverhütungsunterricht. Die Grundbotschaft lautet „Vorsorge ist besser als

Fürsorge.“ Unfallverhütung gehört zur Berufskennntnis des Eisenbahners. Die Personal-Unfallstatistik der DB wies Jahr für Jahr darauf hin, daß die weit-aus meisten persönlichen Unfälle (vier Fünftel) auf „eigenes Verhalten“ der Verletzten oder Getöteten zurückzuführen waren.

Auf einem großen Original-Emailschild sieht man Logo und Symbolspruch „Eigene Vorsicht – bester Unfallschutz!“ – von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und ihren Nachfolgerinnen seit 1927 verwendet. Bei aller Vorsicht gab es dennoch immer wieder Unfälle nicht nur mit physisch-psychischen und materiellen Schäden, sondern auch mit Todesfolge. Für die Opfer sorgte z. B. der Verband Deutscher Eisenbahn-Handwerker, wie seine Satzung von 1909 zeigt. 1924 riefen die Abgeordneten der Eisenbahnvereine die Iduna-Sterbehilfe ins Leben, um mangels anderer Wohlfahrtseinrichtungen, den Hinterbliebenen von Eisenbahnern eine gewisse Hilfestellung und Sicherung zu geben.

Collagen aus zahlreichen Zeitungsartikeln geben einen Ausschnitt aus der Unfallgeschichte der Eisenbahnen in der weiten Welt wie auch im Kreis Coesfeld wieder. Viele Bücher dokumentieren, wie sehr sich Ingenieure mit Unfällen auseinandergesetzt haben, um daraus Lehren zu ziehen und die Bahn noch sicherer zu machen. Um das Unfallthema kreisen die Prozeßakten vom schweren Eisenbahnglück von Siegelndorf 1928, das 24 Tote und 128 Verletzte forderte, ebenso wie Thomas Manns Novelle „Das Eisenbahnglück“.

Trotz allem: Die Eisenbahn war, ist und bleibt das sicherste aller Verkehrsmittel! Alle denkbaren Vergleiche weisen den Schienenverkehr als das mit Abstand sicherste Verkehrsmittel aus. Vgl. z. B. die Statistik von 1982: Auf 20 Tote je Milliarde Kilometer im Straßenverkehr kamen 5 Tote im Luftverkehr und 2 Tote im Schienenverkehr. Auf 805 Verletzte im Straßenverkehr kommen 15 Verletzte im Luft- wie im Schienenverkehr. Die Unfallträchtigkeit des Verkehrssystems Auto/Straße liegt hinsichtlich der im Verkehr Getöteten mindestens 10mal und hinsichtlich der im Verkehr Verletzten mindestens 54mal über derjenigen des Schienenverkehrs.

Arbeitsicherheit und Unfallverhütung

Zur Vermeidung von Unfällen wurden an zentralen Orten, in Unterrichtsräumen, der Lokleitung usw. sogenannte „Unfallverhütungsbilder“ aufgehängt mit zum Teil drastischen Bildern und markigen Merksprüchen im Stil der Zeit. 1925 gab die DRG zu Beginn der planmäßigen neuzeitlichen Unfallverhütungsarbeit das erste Unfallverhütungsplakat heraus „Wir müssen alle zusammenarbeiten, um Unfällen vorzubeugen!“ 1938 war die Sprache bereits martialisch: „Der Unfallteufel kann nur im Großangriff besiegt werden.“

Das Zugbeförderungspersonal unterliegt vornehmlich charakteristischer Beanspruchung (längere Arbeitszeit, unregelmäßiger Dienst, häufiger Nachtdienst, Aussetzung den Wetterunbilden). Kälte,

Hitze, schroffer Temperaturwechsel, Zugluft, Nässe, Sonnenbestrahlung. Dieser Ansturm schädlicher Einflüsse hat seine Auswirkung auf Atmungsorgane, obere Luftwege, Magen-Darmtrakt, Entstehung vielgesichtiger Erkältungskrankheiten, rheumatische Erkrankungen. Hier gilt die Forderung nach Ordnung in Ernährung und Lebensweise, die mehr zur Heilung beitragen mag als chemische Präparate.

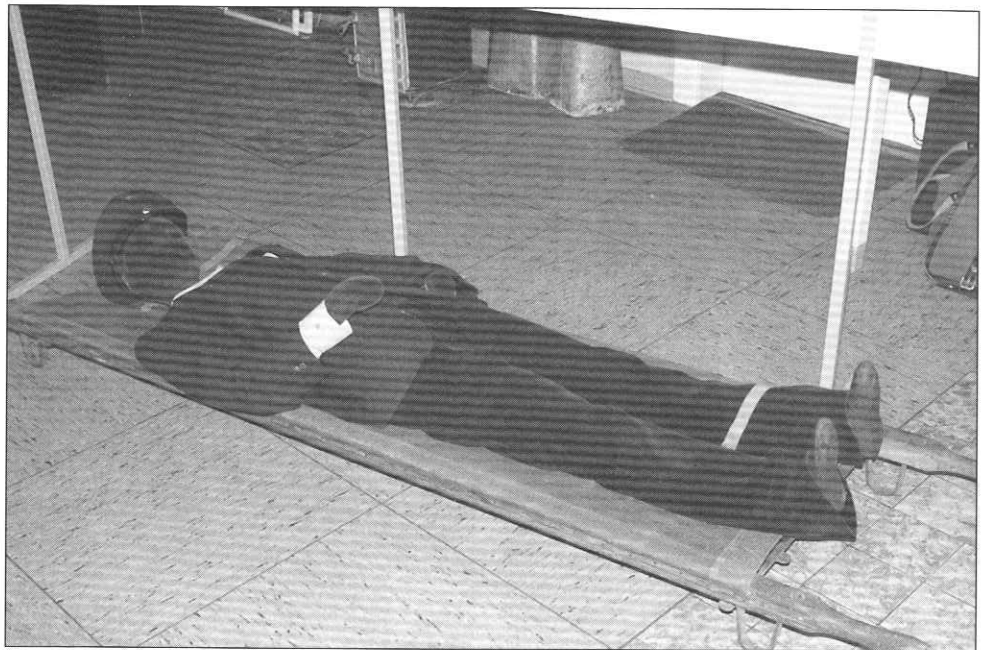
Schaffner und Rangierer sind drohenden Unfallgefahren ausgesetzt, Lokführer und Heizer zudem schroffem Temperaturwechsel und Zugluft, vibrierenden Erschütterungen und Lärmfaltung beim Dienst auf der Maschine. Steharbeit bedrängt die unteren Gliedmaßen. Die Sinnesorgane werden im Verkehrswesen generell außerordentlich beansprucht. Die nervliche Belastung ist so stark, daß sie leicht zu Nervosität führt und allem, was sich hinter diesem Begriff verbirgt.

Entscheidend für Bestrebungen, 1866 einen Verein Deutscher Lokomotivführer ins Leben zu rufen, waren die damaligen sozialen Verhältnisse. Alters- und Hinterbliebenenversorgung gab es nur in Ansätzen. Lokführer wurden häufig vorzeitig wegen „Abnutzungserscheinungen“ pensioniert oder starben, ehe sie den Höchstsatz ihrer Ruhestandsansprüche erreicht hatten. Kesselexplosionen, unzuverlässiger Gleisbau, mangelhafte Signalsicherung sowie andere Risiken überschatteten den entsagungsvollen Beruf.

Der Arbeitsplatz von Lokführer und Heizer ist der Führerstand ihrer Lokomotive. Um so erstaunlicher ist, daß der prozentuale Anteil an allen tödlichen Unfällen am größten ist durch An- oder Überfahrenwerden durch bewegte Fahrzeuge. Viele Unfälle haben sich beim Besichtigen des Lok-Triebwerks ereignet, denn zur Übersicht tritt der Lokführer einen Schritt zurück und vergißt dabei, daß auf dem Nebengleis Züge vorbeirasen.

Nicht weniger häufig sind die tödlichen Unfälle durch Erdrücken zwischen den Puffern nahe aneinanderstehender Fahrzeuge, die sich unversehens in Bewegung setzen. Der Gefahr unterliegen insbesondere Rangierer, aber auch andere Eisenbahner, die meist auf verbotenen Wegen Gleise überschreiten und aufrecht zwischen Fahrzeugen hindurchgehen. Unvorsichtigkeit beim An- und Abkuppeln der Fahrzeuge bringt Verletzungen oder Tod. Lebensgefahr besteht auch an Lokbehandlungsanlagen (Bekohlungsanlagen und am Wasserkran), besonders bei räumlich beengten Gleisen und bei Andrang abzufertigender Lokomotiven. Die wichtigsten Ermahnungen für das Lokomotivpersonal (1941):

1. Gehe niemals zwischen einander nahen Fahrzeugen aufrecht hindurch!



Oben: Gleich im Eingang der Ausstellung konfrontiert eine uniformierte Puppe den Besucher.

Mitte: Der Platzmangel im ehemaligen Bahnhofsgebäude erfordert Kompromisse bei der Ausstellung der Objekte zur Unfallverhütung.

Unten: Plakate und Schilder sollen Mitarbeiter für Vorsicht und Sorgfalt sensibilisieren. links ÖBB, rechts DR

2. Halte Dich nicht bei irgendwelchen Tätigkeiten (Laternenanzünden, Pufferschmierern) vor einem Puffer auf!

3. Nimm Deine Lokomotive beim Halten, besonders wenn Du absteigst, gegen selbsttätiges Bewegen durch Anziehen der Bremse!

4. Gib auch vor der geringsten Bewegung Deiner Lokomotive ein Achtungssignal!

5. Lokomotivheizer, der Du nicht „fahrberechtigt“ bist, laß ein für allemal die Hand vom Regler!

Manche tödlichen Unfälle kamen vor bei der Fahrt von Lokomotiven durch enge Schuppentore. Lebensgefahr besteht unter Fahrleitungen durch Überschlag elektrischen Stromes. Dort ist es streng verboten, den Kessel und sonstige hochliegende Teile der Lokomotive und des Tendlers zu besteigen. Ferner ist das Nässen der Kohle mit dem Spritzschlauch zu unterlassen.

Auf dem Weg vom und zum Dienst ereignen sich außerhalb und innerhalb der Bahnanlagen viele Verkehrsunfälle. Daher die Weisung „Gehe rechtzeitig vom Hause zum Dienst, weil der 'Letzte-Minuten-Mann' durch seine Hetzjagd leicht verunglücken kann!“

Bilder und Merksprüche, eigene Gedichte sollen sich dem Betrachter/Hörer unvergeßlich einprägen, um Unfälle zu verhüten. Davon einige Beispiele:

„Ein Unfall, dieser Satz steht fest, ist stets die Vorsicht, die man läßt!“

„Leichtsinn kostet oft das Leben – Unfallsicherheit erstreben!“

„Handle weise – meide Gleise!“

„Fort vom Gleis! Auf Schritt und Tritt geht der Tod dort mit dir mit!“

„Laß die Finger von Maschinen, die Du selbst nicht kannst bedienen!“

„Lehnst Du Dich zu weit hinaus, kommst Du nicht gesund nach Haus!“

„Unfallsicherheit erstreben – Weihnachten gesund erleben!“

„Nicht kopflos arbeiten! Arbeitsausführung überdenken, dann erst an die Arbeit gehen!“

„Gefahr ist immer erst vorbei, wenn Sicht und Strecke gänzlich frei!“

„Er ließ die Vorsicht außer acht und ist im Krankenhaus erwacht!“

„Klar kommen, klar gehen! Vor und im Dienst Null Promille!“

„Gesundheit ist Reichtum!“

„Die enge Durchfahrt in der Halle wird leicht zu einer Todesfalle!“

„Fährt die Lok, steig nicht drauf rum! Gefährlich ist's, oft geht es krumm!“

„Sei auf Dein Augenlicht bedacht, sonst droht Dir ewig finstre Nacht!“

„Nie dem Zufall blind vertrauen, erst nach beiden Seiten schauen!“

„Fort vom Gleis! Auf Schritt und Tritt geht der Tod dort mit Dir mit!“

„Kann das Bild Dich nicht belehren, wird ein Unfall Dich bekehren!“

„Seht, hier lauert die Gefahr! Seht, hier fordert Jahr um Jahr Seine Opfer der Betrieb. Mancher auf der Strecke blieb. Und warum? Nun, weil er dachte, Daß er's besser anders machte, Als die Vorschrift ihm geraten. Darum: 's ist dein eigener Schaden Und auch der von Kind und Frau! Kennst Du nicht die UVV?“

„Zählt Deine Dienststelle 286 Mann? Das sind die unfalltoten Eisenbahner des Jahres 1951, zusammen die ganze Belegschaft einer größeren Dienststelle. Mach Dir das klar! Sorge, daß diese Zahl künftig nicht durch Dich um '1' größer wird!“

Die Schule des Lokomotivführers von Brosius und Koch schließt „mit dem Wunsche und der Hoffnung, daß auch die Lokomotivführer immer und immer redlich dazu beitragen mögen, daß die Eisenbahnunfälle mit ihren Gefahren für Leib und Leben ständig seltener werden. Ganz verschwinden werden sie bei den Unvollkommenheiten aller Einrichtungen dieser Welt wohl nimmer. Büßt der Lokomotivführer bei einem durch ihn nicht verschuldeten Eisenbahnunglücke seine Gesundheit oder sein Leben ein, so ist er das Opfer eines ehrenvollen Berufes geworden, seine Angehörigen sind der Fürsorge der Bahnverwaltung gewiß, seine Vorgesetzten, Amtsgenossen und Mitbeamten werden ihm über das Grab hinaus ein treues Andenken bewahren und die Erde wird ihm leicht sein. (...) So möge der Lokomotivführer stets frisch und froh ohne Todesgedanken sein eisernes Roß besteigen und munter losdampfen. Unsererseits begleitet ihn auf seinen Fahrten sein selbstgewählter Gruß: Glück zu!“

[vgl. Hörnemann, Weihnachten gesund erleben, in Lok Magazin 207, S. 40 – 45, München 1997]

Mußte das sein?

Vor Jahren fand der Autor im Keller der Außenstelle Coesfeld des Bw Gronau im Altpapierkeller manche „Schätze“, darunter auch Zeugnisse davon, daß Lokpersonale und andere Eisenbahner durchaus nicht ungefährlich lebten und arbeiteten. Schon der Weg von und zur Arbeit hatte bisweilen seine Tücken. Die Vielfalt möglicher Unfälle und Unfallquellen zeigen einige Auszüge aus dem Unfallmeldebuch. Ihm ist ein Begleitschreiben vom Bw Gronau vom 26. 12. 1953 beigelegt:

„Wie die Eisenbahndirektion Münster (Westf) mitteilt, werden die Unfallvorschriften noch immer nicht genügend beachtet. Bei größerer Aufmerksamkeit könnte eine große Zahl von Unfällen unbedingt vermieden werden. ... Der Sicherheitsbeamte unserer Dienststelle ist der technische Reichsbahn-Inspektor Sch. Der Sicherheitsobmann Schlosser Karl U. Es muß mit allen Mitteln angestrebt werden, die Unfallziffer, die z. Zt. eine bedenkliche Höhe erreicht hat, zu senken.“

An ernsteren Unfällen ist zu nennen: Der Zusammenstoß einer Rangierlokomotive mit Kp 1026 am 26. 9. 1938 auf Bahnhof Borken (Westf); 16 Personen getötet, 5 schwer verletzt, davon 2 nachträglich gestorben, 9 leicht verletzt. Mangelhafte Verständigung zwischen Fahrdienstleiter, Rangierleiter und Lokomotivführer.

Im Meldebuch folgen die laufende Nummer, Name, Vorname und Dienststellung der verunfallten Mitarbeiter, Wochentag des Unfalls, Zeitangabe,

Beginn und Ende der Arbeitsunfähigkeit, sodann eine vom Dienstvorsteher zur Kenntnis genommene und mit Unterschrift abgezeichnete Schilderung des Unfalles. Daraus einige Kostproben:

Betriebsarbeiter Josef B.: „Am Sonntag, den 4. 11. 51, hatte ich Dienst als Feuermann. Beim Bedienen der Lok 50 888 habe ich mit dem Absatz des Schuhs in ein im Fußboden der Lok befindliches Loch getreten. Hierbei kam ich zu Fall. Ich habe mir dabei den Fuß verdreht und starke Prellungen am Knie zugezogen.“

Betriebswart Franz U.: „Ich wurde am 7. 12. 51 gegen 17.40 auf dem Wege vom Dienst von einem Motorrad angefahren. Verletzung, Prellung am rechten Bein mit Schürfwunden und Blutunterlaufungen.“

Schlosser Wilhelm W. 20. 12. 51 „Ich war in der Werkstatt am Schmirgelstein mit dem Schleifen eines Kreuzmeißels beschäftigt. Während des Schleifens rutschte der Kreuzmeißel ab und ich geriet mit dem Daumen an den Schmirgelstein, wodurch ich mir dann die Verletzung zuzog.“

Lokf. Heinrich P.: „P. ist am 26. 1. 52 in Köln-Geireon beim Wassernehmen von der Lok gefallen.“

Vorschlosser Heinrich Sch. 29. 1. 52 „Beim Auswechseln der Luftpumpe an der Lok 50 3135 mit dem fahrbaren Kran auf dem Transportwagen neigte sich der Kran plötzlich zur Seite und schlug um. Dabei erhielt ich beim Wegspringen einen Schlag von der Deichsel des Krans gegen das rechte Bein. Starke Prellung des rechten Kniegelenkes mit Bluterguß.“

Betriebsarbeiter Wilhelm Sch.: „Am 11. 2. 52 bin ich auf dem Wege zum Bf. Billerbeck, von wo mein Zug nach Coesfeld um 7.17 abfährt, bei Schneeglätte gefallen und habe mir dabei die Prellung an der Brust zugezogen.“

Betriebsarbeiter Heinrich Sch.: „Beim Umsetzen einer Lok im Lokschuppen des Bw wollte ich auf die Lok 92 770 steigen, rutschte hierbei ab und verletzte mich am linken Schienbein. 5. 3. 52.“

Derselbe Betriebsarbeiter wenig später: „Beim Aufladen von Lichtmasten auf einen Wagen fing ein Mast an zu rollen und bekam Sch. den linken Zeigefinger zwischen Mast und Wagen, Fraktur linker Zeigefinger. 18. 3. 52.“

Lokführer Hermann K.: „Ich hatte am 25. 3. 52 Dienst nach Dienstplan 8 Tag 1 zu leisten. Die mir zugeteilte Lok kam um 6.05 von einer Dienstleistung zurück. Wegen der knappen Vorbereitungszeit – der von mir zu befördernde Zug Nr. 8374 mußte um 6.31 abfahren – begann ich mit der Untersuchung der Lok schon auf der Drehscheibe. Bei der Suche nach einer schadhafte Stelle links vorn am Zylinder muß ich wohl nahe an den Rand der Scheibe geraten sein. Ich geriet mit dem rechten Fuß zwischen eine Fahrschiene der Scheibe und eine Bügelöse des Scheibenkranzes und fiel von der Drehscheibe. Dann verlor ich für kurze Zeit das Bewußtsein. Nachdem ich das Bewußtsein wiedererlangt hatte, bemerkte ich, daß sich der Lokbi. H. um mich bemühte.“

Betriebsarbeiter Bernhard B. 8. 4. 52 „Auf dem Wege zum Dienst habe ich den Bohlenweg zum Bw benutzt. Ich bin beim Begehen zu nah an den Rand gekommen, ich rutschte an einer Bohle ab, kam zu Fall und habe mir dabei Verletzung zugezogen.“

Heizer Wilhelm F. 30. 5. 52 „Beim Reinigen des Werkzeugkastens von der Lok 92 600 ist mir ein

Schraubenschlüssel auf den linken Mittelfuß gefallen. Dadurch habe ich mir die Quetschung zugezogen.“

Betriebsarbeiter Bernhard W. 7. 6. 52 „Beim Verladen des Auslegers eines Wasserkranes im Lokschuppen auf den Tender einer Lok rutschte dieser ein wenig zurück und dabei habe ich mir die Quetschung zugezogen.“

Betriebsarbeiter Friedrich Th. 17. 6. 52 „Beim Aufladen einer Treibstange auf eine Lok hat T. sich eine Zerrung der Lendenmuskulatur zugezogen.“

Oberlokfürer Josef F. 2. 9. 52 „F. wollte im Bahnhof Coesfeld von der Lok 56 2286 heruntersteigen, um die Luftpumpe nachzusehen. Hierbei ist er vom oberen Tritt abgerutscht und rücklings heruntergefallen.“

Oberlokf. Johann K.: „Am 11. 9.52 hatte K. die Beförderung des Zuges 8343. Beim Verlassen der Lok auf dem Schlackenkanal der Bw. Außenstelle Coesfeld ist er vom unteren Fußtritt abgerutscht und hat sich dabei den rechten Fuß verrenkt.“

Handwerker Josef M.: „Am 18. 10. 52 war ich als Begleiter des Kranprüfwagens im Bf. Gescher beschäftigt. Bei der Prüfung des Kranes bediente der dortige Kranwärter den Kran an der Hauptkurbel. Vor der Prüfung durch den Bing. hatten wir die Krankette leicht angezogen. Durch ein Versehen des Kranwärters löste dieser die Bremse, ohne Ausschaltung der Kurbeln, so daß durch die Spannung der Kette die Kurbeln rundgeschleudert wurden. Da ich die Nebenkurbel bedient hatte und noch in der Nähe derselben stand, bekam ich durch den Handgriff dieser Kurbel einen Schlag gegen die Brust. Zeuge des Unfalles war Schlosser Heinrich St.“

Betriebsarbeiter Herbert U.: „In der Nacht vom 7. bis 8. 11. 52 hatte ich Dienst als Wagenschmierer und Wagenreiniger im Bf. Coesfeld. Nach der Reinigung des Packwagens vom 7736 bin ich beim Verlassen des Wagens vom Trittbrett abgerutscht und habe mir dabei die Verrenkung zugezogen.“

Lokführer Heinz F.: „Am 8. 11. 52 hatte ich den Rangierzug 8344 Coesfeld – Osterfeld zu befördern. Beim Umliegen der Steuerung im Bf. Reken habe ich mir den 5. Finger an der linken Hand gequetscht und mir dabei den Fingernagel abgerissen.“

Lokführer Heinrich V.: „Am 12. 12. 52 bin ich bei Dienstscluß beim Heruntersteigen von der Lok über einen neben der Lok liegenden Eisenbock rückwärts zu Boden gefallen. Hierbei habe ich mir eine Prellung der linken Brustkorbhälfte zugezogen.“

Was man sich damals nicht alles „zugezogen“ hat! Die Zitate aus dem Unfallmeldebuch wurden nur in der Rechtschreibung korrigiert. Der „Stil“ wurde belassen.

Oben: Plakate mit dreidimensionaler Hervorhebung oder mit identifizierungsstiftender Graphik ziehen die Blicke von Mitarbeitern bzw. heute von Besuchern auf sich.

Mitte und unten: Jahrzehntelang in Verbandskästen bevorratetes Erste-Hilfe-Material sowie der Rettungskasten des Bahnhofs Lette werden ausgestellt. Welche Museumsbahn hat so etwas aufgehoben und dokumentiert?

Coesfeld-Lette, 16. 9. 1998, Fotos: Wolfram Bäumer

