

Nach über 70 Jahren ans Licht gehoben : Akten vom Alten Bahnhof Lette

Bei einem Arbeitstreff der Eisenbahnfreunde in Lette am 13.12.2000 war eine „Fensterl-Aktion“ angesagt. Am Alten Bahnhofsgebäude lehnte eine lange Leiter, um zu dem runden Einstiegsloch oberhalb des ehemaligen Warteraums gelangen zu können. Die Zimmerleute und Dachdecker hatten bei den dringend notwendigen Renovierungsarbeiten des Bahnhofsdaches aufgepaßt und die Vereinsmitglieder auf einen Fund im Spitzboden aufmerksam gemacht. Nachdem vor Jahren ein uralter Eisenbahner das Rätsel des runden Lochs geklärt hatte, daß der Dachboden dem ersten Bahnhofsvorsteher als Heu-Lager für seine Kuh diente, hatte man nichts anderes als Reste desselben dort erwartet. Doch dort schlummerte vieles andere über 70 Jahre lang. Jahrzehntlang war niemand dort oben gewesen. Nachdem die Eisenbahnfreunde nun Licht ins Dunkel des Dachbodens gebracht hatten, holten sie Eimer für Eimer alte Fahrkartenbehältnisse, Lampenteile, Petroleumtanks nach unten. Manches davon kann noch restauriert werden. Noch interessanter waren die arg verstaubten Fachzeitschriften, Akten und Dienstvorschriften, die sich dort finden ließen. Einiges hatten zwar hungrige Mäuse schon angenagt, doch die meisten Dokumente sind durchaus noch lesbar und auswertbar, wenn man sie vom Schmutz der Jahrzehnte befreit. Die ältesten Stücke stammen noch aus der Umbruchszeit, als nach dem Ersten Weltkrieg aus der Preußischen Staatsbahn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wurde. Kurswagenverzeichnisse, Ladungszettel, Fahrdienstvorschriften der Reichsbahndirektion Münster, der 1. Jahrgang der Zeitschrift „Eisenbahnfachmann“ von 1925 kamen ebenso zutage wie offizielle Anschreiben an die Dienststellen aus den 30er Jahren zur „Förderung verdienter Parteimitglieder“... Die politischen Umschwünge bis zur Katastrophe des Dritten Reiches zeigen sich in diesen papierenen Zeugnissen genauso wie die Veränderungen im Personen- und Güterverkehr. Weltreisen nach einer großen alten Eisenbahnkarte oder auf

die Werbung eines inzwischen arg verrosteten Blechplakates mit Verbindungen für Züge und Ozeandampfer hin werden wohl nur wenige Letteraner angetreten haben. Viel eher drehte sich der Bahnverkehr um alltägliche Kurzstreckenfahrten zum Arbeitsort und zurück oder um die Beförderung von „70 kg Holzschuhen“, Ersatzteilen und landwirtschaftlichem Material, wie die Abholkarten an alteingesessene Letteraner Familien und Betriebe ausweisen, deren Briefmarken noch Hindenburgs Kopf zeigen. Die monatlichen Statistiken geben genaue Auskunft, was zu welchem Tarif von Lette bzw. nach Lette transportiert wurde. Große Umzugskartons voll „Altpapier“ mußten zunächst einmal sorgfältig gesäubert und vor dem Verfall bewahrt werden.

Milchabwanderung und Mördergepäck. Naziförderung und Bahnbetrug. Kriegsvorbereitungen und Unfälle.

Was alte Eisenbahnakten aus Lette erzählen

Bei Dacharbeiten wurden sie kürzlich zu Tage gefördert, alte Akten, die seit etwa siebzig Jahren im unzugänglichen Spitzboden des Bahnhofs Lette schlummerten und zustaubten. Darunter ausgerechnet ein Dokument mit folgendem Wortlaut: *„Die Lagerung der Drucksachen ist bei verschiedenen Dienststellen mangelhaft. Es ist dafür zu sorgen, daß die Drucksachen in verschließbaren Schränken untergebracht werden, damit sie nicht verstauben und ein sparsamer Verbrauch sichergestellt wird. Das Aufbewahren in offenen Regalen oder gar auf Fußböden wird untersagt. Gez. Dr. Compter.“* Doch gut, daß die Letteraner Eisenbahner sich nicht wörtlich an dies Schreiben der Reichsbahndirektion Münster vom 25.08.1937 gehalten haben! Sonst wäre von den alten Akten wohl kaum etwas bis heute übriggeblieben. Zahlreiche Papiere wurden auf dem Dachboden gelagert, an einige machten sich die Mäuse heran, die meisten aber verstaubten dort ungestört sechzig-siebzig Jahre lang, sie ermöglichen den Eisenbahnfreunden heute einen intensiven Blick in die Vergangenheit des alten Bahnhofs Lette.

Ferkelsendungen und Flachslieferungen

Da finden sich Versandbücher für den „Leichen- und Tierverkehr“, Abholkarten und Telefonbenachrichtigungen, sowie alte Frachtbriefe wie der an Josef Löbberding in Lette, der am 6. Mai 1938 von Caspar Heine aus Oer bei Recklinghausen 2 Pferde (bis zu 1 Jahr alt) und 6 Hühner erhielt mit der Erklärung: *„Auf Begleitung verzichte ich.“* Die Fracht wurde vom Absender bezahlt: 9 RM, 40 Rpf. Eigene Hinweise gab es zur Beförderung von Zuchthengsten zur Hengsthauptkörnung veranstaltet vom Reichsnährstand, Landesbauernschaft Westfalen vom 26. bis 29.10.1937 in der Halle Münsterland in Münster. Da es sich um sehr wertvolles Zuchtmaterial handelte, mußten die Wagen besonders vorsichtig rangiert werden. Ein Problem stellte die Beförderung von Ferkelsendungen in D- und Eilzügen dar, deren Käfige undicht waren, so daß andere Güter und Gepäckstücke verschmutzt wurden. Antwort des Bahnhofs Lette (Pier): *„Fehlannonce: Hier werden keine Ferkelsendungen als Gepäck oder Expreßgut aufgeliefert.“*

Von und nach Lette wurden Gegenstände des privaten und des landwirtschaftlichen Bedarfs aller Art geliefert: Seefische in Körben, Mahlsteine für die Mühle, Wagenladungen von Zement, Saatkartoffeln, Sitzmöbel, Bekleidungsstücke, Benzin, Öl und Farbe in Fässern, Holzschuhe in Paketen usw. Nach Darup und Rorup wurden sie per bahneigenem Lkw weitertransportiert, da diese Ort keinen Bahnanschluß besaßen. Meist kamen die sehr unterschiedlichen Güter pünktlich in Lette an, doch manchmal mußte reklamiert werden, wie von der Schokoladen- und Zuckerwaren-Großhandlung Heinrich Lohmann, Münster, am 03.05.1938, der die Güterabfertigung Lette in eigener Rechtschreibung zu recherchieren aufforderte *„Sie wollen bitte sofort rescherrien und mir das Ergebniss mitteilen. Mit Deutschem Gruss!“* Zahlreiche erhaltene Nachsendescheine und Meldezettel für fehlendes bzw. überzähliges Gepäck zeugen von den Schwierigkeiten der Beförderung. Häufig wurden Güter fehlgeleitet wegen der Namensgleichheit der Orte Lette bei Coesfeld und Lette bei Oelde. Manchmal mußten Güterwagen wieder abbestellt

werden wie durch eine Postkarte vom Kornhaus Legden an die Reichsbahn-Güterabfertigung Lette vom 10.09.1937: *„Wir bestellten mit unserm Schreiben vom 15.09.1937 9 R-Wagen zur Flachsverladung. Da der Bauer Umberg seinen Flachs noch nicht zur Lieferung bereit hat, so wollen Sie drei Wagen streichen. Sie wollen also bitte dafür sorgen, daß die 6 Wagen pünktlich zur Stelle sind. Heil Hitler!“*

Zigarren für die Eisenbahner

Gelegentlich wurden die Letteraner Eisenbahner selbst mit einer Sendung bedacht, wie am 04.07.1936, mit gereimtem Frachtbrief: *„Gruß aus Bremen! Eine Zigarre dick und rund ist für Clemens sehr gesund. Klein und zart, sehr aromatisch, raucht sich Josef, still, behaglich. Unser Felix, groß und schlank, zieht recht gern am langen Strang.“*

Milch-Abwanderung von der Schiene auf die Straße

Schon in den dreißiger Jahren drohte die Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße. So schrieb das Reichsbahn-Verkehrsamt Münster am 28.05.1937 *„Betreff Abwanderung von Milchsendungen. Eine sorgfältige Beobachtung der noch auf der Schiene liegenden Milchsendungen ist dauernd notwendig. Falls sich auch nur die geringsten Anzeichen für eine bevorstehende Abwanderung bemerkbar machen, ist sofort nach hier zu berichten. Außerdem ist auf die Verfrachter und sonstigen Interessenten in entsprechender Weise einzuwirken, damit die Milchtransporte der Schiene möglichst erhalten bleiben.“* Der Bahnhof Lette antwortete darauf: *„Die Molkerei H. Steck, Lette, erhebt immer wieder Klage, daß der Milchtransport Mk 3280 Lette-Oberhausen nicht früh genug in Oberhausen entladebereit steht. Schon etwa 14 Tage wurde die Milch von Lette mit Lkw nach Coesfeld gebracht und dort verladen. Der Antrag des Absenders, diesen Milchwagen über Coesfeld zu befördern, wurde von der Reichsbahndirektion Münster abgelehnt. Der Absender hat schon wiederholt eine Abwanderung dieser Milchsendung von der Schiene geäußert. Um der Schiene die Milchtransporte zu erhalten, dürften Mittel und Wege gefunden werden, diese Milchsendung über Coesfeld befördern zu können.“* Die Intervention der Letteraner Eisenbahner war bei der

Direktion erfolgreich, die Milchsendungen wurden über Coesfeld umgeleitet.

Sonderzüge und Ermäßigungen im Dritten Reich

Nicht nur kamen fast alle Güter per Bahn nach Lette, auch die Personenbeförderung ging vor dem zweiten Weltkrieg noch hauptsächlich über die Schiene. Über den normalen Reiseverkehr (meist Pendler zu den Arbeitsstätten) hinaus gab es für die Zeit des Nationalsozialismus typische Fahrplananordnungen etwa aus Anlaß des Gautages der NSDAP, Gau Westfalen Nord, am 26./27.06.1938 in Gelsenkirchen-Schalke; Kraft-durch-Freude-Gesellschaftssonderzug 3. Klasse Gronau-Waldeck am 02./03.07.1938; Kindersonderzug Coburg-Ahaus am 17./18.07.1938, bestellt vom NSV-Gau Bayrische Nordmark; Sonderzüge aus Anlaß des Reichsparteitages der NSDAP in Nürnberg vom 04.-17.09.1937; Reisesonderzüge aus Anlaß des Reichserntedanktages 1937; Züge zu den Viehmarkttagen in den Weihnachtswochen 1937; Sonderzug des Eisenbahnvereins Lüdinghausen (Coesfeld)-Lüdinghausen-Lünen-(Solingen) und zurück am 13.06.1937, zur Verstärkung der Reisezüge zu Weihnachten 1937 und Neujahr 1938.

Zum Teil enorme Fahrpreisermäßigungen gab es für Fahrten zum Flughafen Dortmund zur Reichsveranstaltung des nationalsozialistischen Fliegerkorps, zur deutschen Kunstflugmeisterschaft 1937, zu den Reichswettkämpfen der SA auf dem Reichssportfeld Berlin, zum Reichstreffen der NS-Kriegsopferversorgung in Berlin, zum Karnevalszug 1938 nach Coesfeld, zur 1. Wiedersehensfeier des V. Bataillons Reserve-Fußartillerie-Regiment Nr.7 in Dortmund, zur Allerheiligenkirmes in Soest, zum Coesfelder Ursulamarkt 1937, zum Besuch der Ausstellung „Schaffendes Volk“ in Düsseldorf, zu den Volks-Passionsspielen 1937 in Münster, zum Bädertag in Bad Salzuflen,

Im September 1937 wurde freie Fahrt den in Deutschland lebenden Mitgliedern der Faschistischen Partei Italiens anläßlich des Besuchs des italienischen Regierungschefs Mussolini in Berlin gewährt.

Der Reichsarbeitsdienst-Oberstfeldmeister beantragte als Leiter der Truppführerschule 8 in Lette u.a. am 10.08.1937 für den Zug 19.37 Uhr ab Ahaus nach Lette Verstärkung für 200 Mann. Reichsarbeitsdienst-Truppführer waren berechtigt, eine Militärfahrkarte zu lösen mit dem Vermerk: „Alle Behörden werden ersucht, ihn ungehindert reisen zu lassen und ihm nötigenfalls Schutz und Hilfe zu gewähren.“

Für den Reiseverkehr wurde in Lette im Sommer 1937 mit dem Plakat „Sonne über See und Strand auf den ostfriesischen Inseln“ geworben, im Herbst abgelöst durch den Aushang „Die schöne Eisenbahnreise oder Gesellschaftsfahrten der Deutschen Reichsbahn“, dann durch „Die Winterreise mit der Deutschen Reichsbahn“.

Bahnbetrug in Lette

Nicht alle Bahnbenutzer waren ehrlich. Der Reisende Franz N., Arbeiter, geb. 06.02.1908, Lette, wurde vom Reichsbahnarbeiter Felix W. entdeckt, als er am 01.10.1938 durch die Letteraner Bahnsteigsperrung ohne gültigen Fahrausweis zum Personenzug P2564 gehen wollte. Zeuge war Josef P., Bahnhof Lette. N. zeigte eine Arbeiterwochenkarte von Coesfeld nach Sythen No.2813 für die 39/38 Woche vor. Die Unterschrift war nicht zu lesen. Betrug lag vor. Beim Bezahlen des Betrages von 3 RM äußerte sich der Reisende, die Beamten beleidigend, wie folgt auf Platt: *„Hier, steckt Ut int Gatt. Ick krieg U wull wier.“* (Auf Hochdeutsch: *Hier, steckt's Euch in den Hintern. Ich kriege Euch wohl wieder.*)

Achtung Raubmördergepäck!

Am 22.11.1937 sandte die Reichsbahndirektion Münster einen Telegrammbrief aus Anlaß eines Raubmordes an alle Dienststellen, so auch an den Bahnhof Lette: *„In der Mordsache an dem Fährmann Schenzel, Stepenitz, ist der als Täter einwandfrei in Frage kommende Heinz Richert bisher noch nicht ergriffen. Seine letzte Spur führt nach Wollin, wo er einen Pappkarton mit von ihm getragenen Beinkleidern als Handgepäck abgegeben hatte. Seitdem fehlt jeder Anhaltspunkt für die Fluchtrichtung. Da die große Wahrscheinlichkeit besteht, daß Richert sich*

des mitgeführten Koffers oder noch sonstiger mitgeführter Sachen ebenfalls durch Abgabe auf bisher unbekanntem Handgepäcksaufbewahrungsstellen entledigt hat, haben die Gepäckabfertigungen sofort festzustellen, ob seit Freitag, dem 12.11.1937, Koffer oder Pakete zur Aufbewahrung gegeben und bisher nicht abgeholt sind, die verdächtig sind, von dem Mörder zur Aufbewahrung aufgegeben zu sein. Etwaige diesbezügliche Feststellungen sind dem Fahndungsdienst sofort telegraphisch zu melden.“