

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

### **TEIL II**

#### **Sammlungen auf Bahnhofsgebiet**

Zeittypisch sind bahnamtliche Genehmigungen des Verkaufs von Abzeichen für den Erntedanktag 1937 oder für Geldsammlungen zu Gunsten des Winterhilfswerks auf Bahnhofsgebiet. Die „Hindenburgspende“ sollten die Eisenbahner „nach besten Kräften zeichnen“.

#### **Materialknappheit – Kampf dem Verderb**

Schon vor dem Krieg gab es Materialknappheit in Deutschland, sogar bei Holzwolle: „Infolge knapper Bestände an Holzwolle soll diese möglichst bei Verpackungen mehrfach verwendet werden. Die Dienststellen melden dem VA (Verkehrsamt) bis zum 07.01.1938 ob dort z.B. aus zurückgegebenen Behältern und Wagen regelmäßig Holzwolle aufkommt, die von der Reichsbahn der Wirtschaft wieder zugeführt werden könnte.“ Antwort Bahnhof Lette Pier: *„Hier kommt regelmäßig keine Holzwolle auf.“* Zur Bewältigung der Materialknappheit wurde die bekannte Formel geprägt „Kampf dem Verderb“. Sie wurde auch auf die Bahnhöfe und Eisenbahnerwohnhäuser verteilt: „Beifolgend erhalten Sie eine Anzahl Werbebilder „Kampf dem Verderb“. Die Bilder in Plakatform sind in die Aufenthaltsräume auszuhängen. Die Postkarte ist jedem Bediensteten zur Hauswerbung auszuhändigen.“

#### **Politisch-weltanschauliche Beeinflussung**

Die alten Dokumente legen ein beredtes Zeugnis der politisch-weltanschaulichen Beeinflussung jener Zeit ab. Die Reichsbahndirektion Münster machte darauf aufmerksam, daß die „Deutsche Gotteserkenntnis (Haus Ludendorff)“ - eine neuheidnische deutsche Religionsgemeinschaft - am 26.07.1937 als Weltanschauungsgemeinschaft anerkannt wurde. Auf der anderen Seite gab es zunehmend Maßnahmen gegen die christlichen

Kirchen. Der Antrag des „Pax“-Verein katholischer Priester, sein Werbeblatt „Zum Gottesdienst“ über den 30.06.1937 hinaus auf Bahngelände auszuhängen zu dürfen, wurde abgelehnt, da Gottesdienstanzeigen auf Reichsbahngelände nicht mehr zugelassen wurden. „Falls noch Plakate des genannten Vereins auf den Bahnhöfen auszuhängen, sind sie sofort zu entfernen. Gez. Meyer-Schwickerath.“

Die Organisation „Arbeitsdank“ wurde auf Anordnung des Reichsarbeitsführers im Juli 1937 aufgelöst, die Werbeplakate „Arbeitsdank“ waren sofort abzunehmen. Das deutsche Volk sollte immer mehr auf seinen „Führer“ eingeschworen werden: *„Am Montag, dem 31.01.1938, veranstaltet gemäß Bekanntmachung des Herrn Reichsministers des Innern die Deutsche Arbeitsfront in allen Betrieben des Reiches kurze Betriebsappelle aller Schaffenden, in denen der Betriebsführer in Ansprachen von wenigen Minuten, des Tages der Machtübernahme 1933 gedenken und ein Gelöbnis zum Führer ablegen. Die Deutsche Reichsbahn schließt sich dem an. Die Amtsvorstände und Dienststellenleiter wollen wegen der Festsetzung und Durchführung der Appelle im Benehmen mit dem Betriebsobmann der Deutschen Arbeitsfront und dem Fachschaftswalter des Reichsbundes der Deutschen Beamten unverzüglich das Weitere veranlassen. Die Betriebsappelle finden innerhalb der Arbeitszeit statt. Soweit möglich, wird gemeinsamer Betriebsappell aller Ämter oder Dienststellen, die sich zusammen an einem Ort befinden, empfohlen.“* Wer von den Eisenbahnern am Reichsparteitag teilnehmen wollte, konnte dafür Dienstbefreiung beantragen. Soweit Beamten Urlaub zur Teilnahme am Ersten Deutschen Beamtentag vom 18. bis 24.10.1937 in der „Hauptstadt der Bewegung“ erteilt wurde, konnte von der Anrechnung auf den Erholungsurlaub abgesehen werden. Reichsbahnbediensteten, die als Angehörige der SS im Laufe des Monats September 1937 von der Reichsführung der SS zur Dienstleistung einberufen wurden, konnte der hierfür erforderliche Urlaub mit Fortzahlung der Dienstbezüge und ohne Anrechnung auf den Erholungsurlaub erteilt werden. Reichte der Erholungsurlaub für die

Teilnahme an einer Erholungsreise mit der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ oder der „Hitler-Freifahrt-Spende“ nicht aus, so konnte auf Antrag für einige Tage Dienstbefreiung ohne Lohnfortzahlung gewährt werden. Gleiches galt für die Teilnahme am Gautreffen des Gaues Westfalen-Nord der NSDAP in Gelsenkirchen im Juni 1937.

### **Förderung alter Nazis**

Sogenannte „alten Nationalsozialisten“ wurden ab Herbst 1937 besonders gefördert: „Die bis zum 31.12.1935 in den Reichsbahndienst ein- oder wiederingetretenen Arbeiter, die bis zum 14.09.1930 ihren Eintritt in die NSDAP erklärt haben, oder der Hitlerjugend, der SA oder der SS angehört haben, können durch vorzugsweise Anstellung als Beamter weitergefördert werden. Alte Nationalsozialisten können bevorzugt auch gleich für den einfachen mittleren nichttechnischen Dienst (Assistentendienst) zugelassen werden, sofern sie die allgemeine Befähigung besitzen.“

*„Einige Nationalsozialisten haben zwar bis zum 14.09.1930 ihren Eintritt in die NSDAP erklärt, waren aber vorübergehend – meistens aus wirtschaftlichen Gründen – aus der Partei ausgeschieden und sind später wieder eingetreten. Während der Zeit der Unterbrechung der Mitgliedschaft gehörten sie auch nicht der Hitlerjugend, der SA oder SS an. Haben diese Nationalsozialisten beim Wiedereintritt ihre alte Mitgliedsnummer erhalten, dann hat die NSDAP die Gründe für die Unterbrechung der Mitgliedschaft als berechtigt anerkannt. Sie sind daher alte Nationalsozialisten. Etwa in Frage kommende Bedienstete sind von den Dienststellen den Ämtern namhaft zu machen.“* Antwort Bahnhof Lette Pier: *„Fehlanzeige.“*

Angeregt von der Bewegung zur „Stärkung und Vermehrung der deutschen Rasse“ schrieb der Vorstand des Eisenbahnvereins Coesfeld am 17.02.1938: *„Außer den Jubiläen der Berufskameraden sollen demnächst in unserer Vereinszeitung auch die Eisenbahnerfamilien mit großer Kinderzahl durch Veröffentlichung besonders gewürdigt und vielleicht auch im Bild gebracht werden. Wir bitten Sie, die Eisenbahnerfamilien mit 7 und*

*mehr Kindern festzustellen und uns die Namen dieser Berufskameraden unter Angabe der Kinderzahl bis zum 22.02.1938 mitzuteilen. Heil Hitler! Der Vorstand.*“ Doch die Antwort vom Bahnhof Lette, Pier, lautete wieder einmal: *„Hier Fehlanzeige.“*

### **Kriegsvorbereitungen**

Lange vor Ausbruch des 2. Weltkrieges wurden bereits Kriegsvorbereitungen getroffen. So schrieb die Reichsbahndirektion Münster am 29.01.1934 betreff Verdunkelungsübungen: *Praktische Maßnahmen für die wirksame Verdunkelung der Bahnanlagen und der Gebäude. Zur Verfügung vom 14.11.1933 – 34 Bv 5 Bmvlü -: „Die im Dezember 1933 und Januar 1934 durchgeführten Verdunkelungsübungen haben gezeigt, daß die Forderungen der Eluri (Eisenbahnluftschutzrichtlinien) nicht überall richtig durchgeführt wurden. Da die Tarnung der Bahnanlagen durch ihre Verdunkelung die einzige für Deutschland mögliche Abwehrmaßnahme gegen Luftangriffe ist, muß diese besonders streng durchgeführt werden. Dabei müssen alle Stellen darauf hinwirken, daß der Betrieb bei „Luftgefahr“ voll, bei „Fliegeralarm“ möglichst ohne Stockung durchgeführt wird, da Fliegeralarm nicht immer Fliegerangriff bedeutet und die Ferneinwirkungen einzelner Stockungen schwerste Folgen haben können. Die nach den Beleuchtungsplänen vorgenommene Bezeichnung der Schalter hat sich gut bewährt; die Bahnhöfe konnten schnell verdunkelt werden. Trotzdem ist die periodische Unterweisung allen Bediensteten durch den Dienstvorsteher weiterhin erforderlich. Auf einzelnen Bahnhöfen brannten bei „Luftgefahr“ noch zu viele Außenlampen und herrschte bei Fliegeralarm keine völlige Verdunkelung.“* Der Vorstand des Reichsbahn-Betriebsamts Coesfeld ergänzte am 04.10.1937 betreff Aufwandsentschädigung für die Bediensteten im Eisenbahnluftschutzdienst: *„Unter Eisenbahn-Luftschutzhilfsdienst fällt das für besondere Aufgaben im Eisenbahnluftschutz vorgesehene Personal Elurtrupps, Bahnfeuerwehren, Selbstschutz, Flugmelde- und Warndienst und die Einsatzgruppe in*

Werkluftschutz. Die Aufwandsentschädigung wird gewährt bei Teilnahme an Lehrgängen sowie an Einsatzübungen, die der Ausbildung dienen.“

### **Unfälle am Bahnhof Lette**

Unter den staubigen Akten fand sich auch das Prüfungsbuch des kleinen Rettungskasten des Bahnhofs Lette ab 05.01.1922, der Inhalt wurde vom Bahnhofsvorsteher Sudke auf Vollständigkeit und Ordnung geprüft. Zum Inhalt gehörten u.a.: Zellstoffwatte, Schnellverbände, Beutel für Nagelbürste, Aluminiumdose für Seife, Flasche Jodtinktur, Dreieckstücher, Arterienabbinder, Brandbinden. Damit meinte man für alle Fälle gerüstet zu sein. Und Unfälle passierten auch in Lette: Die Reichsbahndirektion Münster erstellte am 04.03.1937 eine „Unfallanzeige über eine im Bezirk der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu Schaden gekommene Privatperson“: Der selbständige Holzhändler Bernhard L., geb. 29.08.1891, verunfallte am Überweg am östlichen Ende des Bahnhofs Lette auf Bahneigentum. Er erlitt eine Anschwellung des rechten Knies und stellte seine Arbeit sofort ein. Er begab sich nach Hause. Der Verunglückte gab an: *„Ich fuhr mit einem Leichtmotorrad von Hummelt nach dem Bahnhof Lette. Plötzlich fuhr ich gegen einen herunterhängenden Telefondraht, wurde vom Rad gerissen und fiel auf den Überweg. Das Knie schmerzt und schwoll sofort an. Am Bahnhof Lette habe ich den Unfall sofort gemeldet.“*

Um 1938 verfaßte Schrankenwärter Heinrich Klüsener einen handschriftlichen Unfallbericht: *„Nach Durchfahrt des P2556 um 11.23 Uhr öffnete ich die Schranken und ging in das Wärterhaus. Kaum hatte ich die Tür hinter mir zugezogen, vernahm ich von meiner Wohnung, die etwa 100 m vom Posten entfernt liegt, laute Hilferufe. Ich trat auf den Bahnkörper und wurde von meiner Frau und von der Nachbarin Frau Wahlers aufmerksam gemacht, daß an der Böschung eine Person liege, die wahrscheinlich aus dem Zug gefallen sei. Ein Fräulein Christine G. aus Maria Veen fuhr nach Durchfahrt des P2556 an dem Bahnkörper entlang zu der Familie Wahlers. G. hat die Person zunächst liegen sehen und hat dann sofort Frau Wahlers benachrichtigt. Dann wurden die Hilferufe von*

mir wahrgenommen. Ich lief sofort hin und bemühte mich um die Verletzte. Meine Frau und Frau Wahlers beauftragte ich, eine Tragbahre zu schaffen, um die Person zum Wärterposten zu schaffen. Ich lief zum Posten zurück und verständigte die Unfallmeldestelle Lette von dem Unfall. Der hinzugezogene Arzt Dr. Vagedes traf in etwa 15 min. ein und verordnete Überführung in das Krankenhaus Coesfeld an. Die Sanitätskolonne wurde sofort verständigt und holte die Verletzte in etwa 30 min. ab. Beim Eintreffen des Arztes trat das Bewußtsein langsam wieder ein. Sie gab als Namen Emilie B., wohnhaft Gronau, an. Verletzte klagte über Rücken-, Kopf- und Fußschmerzen. Weitere Angaben kann ich nicht machen.“ Um bei Unfallopfern Erste Hilfe leisten zu können, sollten die Eisenbahner an Kursen teilnehmen, so hielt am 03.09.1937 gemäß Reichsbahndirektions-Verfügung Reichsbahn-Arzt Dr. Vagedes im Unterrichtsraum des Bahnhofs Coesfeld einen Ausbildungskursus im Samariterdienst ab. Die Reichsbahnbetriebskrankenkasse Münster verlangte genaue Auskunft, ob es sich bei der „Erkrankung des Reichsbahn-Gehilfen Felix W. vom 06.07.1937 die nach dem Krankenschein die Folge eines Unfalls“ war, tatsächlich um einen Unfall handelte. Antwort Bahnhof Lette Pier: „Am Dienstag, den 06.07.1937 gegen 10 Uhr, war der Reichsbahn-Gehilfe F. W., wohnhaft Lette, dienstfrei und war in seinem Garten mit Kartoffelgraben beschäftigt. Beim Wegstellen der Gabel stach sich W. mit einer Zinke in den rechten Fußrücken. Arbeitsunfähigkeit 12 Tage. Behandelnder Arzt San. Rat Dr. Pöppelmann, Coesfeld. Ein Verschulden Dritter kommt nicht in Frage. Auch liegt kein Unfall in einem landwirtschaftlichen Betriebe vor.“ Die alten Papiere gewähren einen Einblick in eine längst entschwundene Zeit mit eigener Prägung, nicht unbedingt immer eine „gute alte Zeit“, jedoch Teil der Geschichte des Ortes Lette, seiner Bewohner und der Eisenbahn wie ihrer Bediensteten im Bahnhof Lette.

© P. Dr. Daniel Hörnemann