

## **Was alte Eisenbahnakten aus Lette erzählen – Teil III**

Bei Dacharbeiten wurden sie zu Tage gefördert, alte Akten, die seit etwa siebenzig Jahren im unzugänglichen Spitzboden des Bahnhofs Lette schlummerten und zustaubten. Sie geben nach ihrer Reinigung und Sichtung Einblicke in das Leben und Treiben am Bahnhof Lette in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts, aber auch in die politische und verkehrspolitische Lage.

### **Dringlicher Hilfszug nach Lette – Unrichtige Bedarfslisten**

Nach einem Plan des Hauptbahnhofs Dortmund vom 15.07.1932 betrug die Fahrzeit des dringlichen Hilfszuges Dortmund Hbf bis Lette bei Höchstgeschwindigkeit 46,7 Min, bei 30 km/Std. 111,8 Min. Das Reichsbahn-Betriebsamt Coesfeld teilte am 24.07.1934 die Hilfszugfahrzeiten bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten mit: „Der dringliche Hilfszug fährt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 75/45/30 km/h und braucht bis zum Eintreffen von Bahnhof Münster 37/61/85 Min., von Bahnhof Coesfeld 5/8/11 Min., von Bahnhof Rheine 42/70/104 Min.“ Die Reichsbahndirektion Münster fragte am 17.11.1938 an, ob künftig auf den Arztwagen verzichtet werden könne, da die Versorgung von Unfallopfern anders gewährleistet sei, was Bahnhof Lette bejahte. Damit man wußte, wer Dienst tat, teilte das Reichsbahn-Betriebsamt Coesfeld am 27.12.1938 den „Dienstplan für den Sonntagsdienst der Dienststellenvorsteher der Bm (Bahnmeistereien) im Jahre 1939“ mit.

Zu den Papieren des Bahnhofs Lette gehörten das Wagenmeldebuch, Einnahmepbuch für Gepäck und Expreßgut der Gepäckabfertigung, das Wagenbestellbuch der Güterabfertigung (regelmäßige Versender: Bäuerliche Bezugs- und Absatzgenossenschaft Lette; A. Küster, Gladbeck), das Fahrgeldbuch der Fahrkartenausgabe, das Quittungsbuch über Empfang/Einsichtnahme von Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, der Buchungsplan für die Einnahmen und Ausgaben der Betriebsrechnung und der Vermögensrechnung, der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif.

Die Güterabfertigung Coesfeld verlangte von der Ga Lette: „Bis zum 10.09.1937 ist der Bedarf an Drucksachen zum Dienstgebrauch für die Monate Januar - April 1938 einschl. (nicht der Jahresbedarf) anzufordern. Die Dienststellenleiter wollen dafür Sorge tragen, daß das Merkblatt über die Anforderung von Drucksachen vom 01.10.1935 und unser Schreiben

vom 08.01.1936 beachtet und die Bedarfslisten vorschriftsmäßig und mit der nötigen Sorgfalt aufgestellt werden. Unrichtige Bedarfslisten erhalten die Dienststellen zurück.“

### **Betreff: Eisenbahnbedienstete**

Ein Prospekt des Reichsverbandes der Eisenbahnvereine vom Januar 1926 warnte eindringlich: „1000 Gefahren umgeben den Eisenbahner. Wodurch schützt er sich? Durch die Sterbekasse des Reichsverbandes der Eisenbahnvereine.“ Statt an den Tod erinnert das Schreiben der Bahngärtnerei Hilstrup von 1937 eher an das blühende Leben: „Auf Verlangzettel Nr. .. erhalten Sie zur Bepflanzung von Fensterkästen (gewünschte Menge angeben) .. Pelargonien .. Peltaten .. Petunien .. Fuchsien .. Lobelien .. Begonien. Sie können dieselben am .. abholen lassen, falls keine Übersendung gewünscht wird. Entsprechende Mengen Zeitungspapier und Körbe sind mitzubringen bzw. einzusenden. Alle anderen Papierarten sind zum Einpacken der Blumen ungeeignet.“ Der Bahnhof Lette zeigte sich bis in die 70er Jahre immer wieder in schönem Blumenschmuck, von den Eisenbahnern gehegt und gepflegt.

Die Reichsbahn Spar- und Darlehnskasse e.G.m.b.H. in Münster schrieb am 29.03.1938: „An alle Vertrauensmänner! Wegen der Bankfeiertage sind unsere Geschäftsräume an den Sonnabenden vor Ostern und Pfingsten geschlossen.“

Vizepräsident Richard der Reichsbahndirektion Münster schickte am 30.08.1937 allen Dienststellen seinen Abschiedsgruß inklusive zeitgemäßer Aufforderung: „Bei meinem Ausscheiden aus dem Dienst zum 01.09. des Jahres sage ich auf diesem Wege allen Arbeitskameraden herzlich Lebewohl! Zugleich verbindet ich damit meinen Dank für die verständnisvolle Mitarbeit, die ich überall gefunden habe. Ich darf schließlich noch die Bitte aussprechen, nach wie vor in treuer Pflichterfüllung zu unserem Führer zu stehen und zum Wohle der Deutschen Reichsbahn weiterzuarbeiten. Heil Hitler!“

### **Ausbildung, Amtstitel, Dienstkleidung**

Gesucht wurden von der Reichsbahndirektion Münster ab dem 23.11.1937 Leute vom „Fach“: „Betreff: Beschäftigung von Handwerkern als Nichthandwerker im Arbeiterverhältnis. Wir ersuchen, alle die Bediensteten, die das Maschinenbauer-, Schlosser-, Schmiede-, Elektriker- oder Mechaniker-Handwerk gelernt haben und noch als Nichthandwerker

im Arbeiterverhältnis beschäftigt werden, zu melden.“ Ähnlich hatte auch der Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn aus Berlin am 19.11.1938 geschrieben: „Betreff: Rückführung berufsfremd beschäftigter Handwerker der Mängelberufe. Die äußerst angespannte Arbeitseinsatzlage, verbunden mit dem außergewöhnlich großen Mangel an Arbeitskräften aller Art, macht es erforderlich, insbesondere diejenigen Kräfte zweckvoller einzusetzen, die auch gegenwärtig noch berufsfremd beschäftigt werden, obwohl sie in ihrem erlernten Beruf dringend benötigt werden.“ Der Reichswirtschaftsminister, Berlin, hatte bereits am 03.08.1938 „Betreff: Anerkennung handwerklicher Prüfungen“ geschrieben.

Auch beim Bahnhof Lette wurde ausgebildet. Der Vorstand des Reichsbahn-Verkehrsamtes Münster sandte am 14.10.1938 die Probearbeiten des Jungheifers Otto G. aus dem ersten Halbjahr 1938 zurück an die Ausbildungsstätte mit dem Vermerk: „Neben den Probearbeiten hat der Jungheifer G. in den Monaten November und Dezember 1938 einige Aufgaben in der Verkehrsgeographie und den 4 Grundrechnungsarten zu lösen, die zum nächsten Termin mit vorzulegen sind.“ Am 04.01.1939 mahnte der Vorstand: „Die Einsendung der rückständigen Jungheifer-Probearbeiten aus dem 2. Halbjahr 1938 nebst Beschäftigungs- und Befähigungsnachweis (im blauen Schnellhefter) wird bis zum 10. d.M. erwartet. Äußerste Frist für die Vorlage war der 01.01.1939. Für das Amt ist die Frist zur Vorlage an die RBD auf den 15.01. festgesetzt.“ Bezüglich der Ausbildung von Bediensteten für den Signalwerkführer und Telegraphenwerkführerdienst meldete Bahnhof Lette am 18.10.1938: „Hier Fehlanzeige.“

Damals feierten die Eisenbahner noch. Die Reichsbahndirektion Münster stellte am 08.11.1938 für die 2. Gemeinschaftsfeier 1938 für jeden Bediensteten 1,30 RM zur Verfügung. Gemeinschaftsfeiern sollten allerdings nur bei genügender Beteiligung veranstaltet werden.

Damals trug man Uniform. Wer das nicht tat, den mahnte die Reichsbahndirektion Münster am 04.10.1938: „Betreff: Dienstkleidungspflicht von Arbeitern in einzelnen Dienstzweigen. a) Die auf den Bahnsteigen dienstplanmäßig zum Auskunftsdienst herangezogene Anzahl der Arbeiter, die nicht Mitglieder der Kleiderkasse sind. b) Die Anzahl der Schrankenwärter, die auf den Haltepunkten ständig Fahrkarten verkaufen müssen neben der Schrankenbedienung. c) Zur Dienstkleidungspflicht der planmäßigen Ablöser im

Bahnschaffnerdienst (Sperre) ist Stellung zu nehmen.“ Antwort Bahnhof Lette: „Die planmäßigen Ablöser im Bahnschaffnerdienst kommen mit den Reisenden ständig in Berührung. Auch vom Zuge aus kann die Tätigkeit beobachtet werden. Es wäre sehr zu wünschen, daß sämtliche Ablöser im Bahnschaffnerdienst zum Tragen der vollständigen Dienstkleidung verpflichtet werden.“

Das Reichsbahn-Betriebsamt Coesfeld mußte gelegentlich Fristen für säumige Beamten seines Bezirkes verlängern: „An die Einsendung der Berichte, daß die Vorbereitungen zur Verhütung von Betriebsstörungen bei Frost und Schnee getroffen sind, wird erinnert. Die Vorlage hatte zum 01.09. zu erfolgen. Frist: spätestens bis 27.09.1938.“

Die Reichsbahndirektion Münster wies am 13.01.1939 „Betreff: Erfassung zur Wehrstammrolle“ sämtliche Reichsbahnbediensteten an, „bei der Erfassung zur Wehrstammrolle ihre richtige Dienst-Amtsbezeichnung anzugeben. Es genügt nicht: „Reichsbahnbeamter oder „Reichsbahnbediensteter“. Es hat zu heißen: „Reichsbahnrangierarbeiter“, „Reichsbahn-Bahnunterhaltungsarbeiter“, „Reichsbahnlokomotivschlosser“ usw. Die Wehrrersatzdienststelle muß wissen, daß es sich 1. um einen Reichsbahnbediensteten handelt und 2. den genauen Beruf-Dienstzweig. Alle in Wehrüberwachung stehenden Bediensteten haben stets sofort jeden Wohnungswechsel und jede Ernennung und Beförderung ihren zuständigen Wehrbezirkskommando-Wehrmeldeamt anzuzeigen“.

### **Personalvermehrung**

Der Bahnhof Lette stellte an das Reichsbahn-Betriebsamt Coesfeld am 25.10.1938 folgenden Antrag auf „Personalvermehrung infolge Verkehrssteigerung des Bahnhofs Lette um 1 C-Kraft. Durch die anhaltende Verkehrssteigerung im Jahre 1938 reicht das vorhandene Personal für die Bewältigung des Verkehrs nicht mehr aus. Der Bahnhof ist z. Zt. mit 2 C-Kräften und 1 Arbeiter besetzt. Ferner sind an Ablösetagewerken bewilligt: 104 Tagewerke für Ablösung der C-Kräfte und 52 Tagewerke zur Bedienung der Bahnsteigsperre und als Betriebsarbeiter an Sonntagen. Die 2. C-Kraft und der Arbeiter im Betr.Ass.Dienst wechseln wöchentlich in 12stündigem Tag- und Nachtdienst. Am Tage versieht der Bahnhofsmeister den 12stündigen Betriebsdienst. Die Verkehrssteigerung ist hauptsächlich auf die Errichtung der Truppführerschule 8 und der Lastkraftwagenlinie A465 zurückzuführen. Im Jahre 1937 hatten wir, wie die Verkehrsübersichten B2 und 4 zeigen, eine Verkehrssteigerung gegenüber dem Jahre 1936 in Personen wie auch im

Güterverkehr von mindestens 30%. Im Lastkraftwagenladungsverkehr wurden im Jahre 1937 rund 575 t befördert. Der Lastkraftwagen-Allgemeinverkehr A465 erfordert für die Abfertigung (der Verrechnungskarte usw.) viel Arbeit. Zu der Verkehrssteigerung kommen noch die vielen Auskünfte der Truppführerschule 8 bei Versetzungen, Entlassungen und Bearbeitung der Studienfahrten. Nicht zuletzt dürfte noch die erhöhte Beanspruchung des Personals durch die entstehende Verwaltungsarbeit erwähnt werden. Trotz stärkster Inanspruchnahme des Personals, an einzelnen Tagen bis zu 16 Stunden, können die erforderlichen Arbeiten nicht ordnungsgemäß erledigt werden. Wir bitten um Prüfung und Bewilligung einer C-Kraft.“ Dem Personalmangel wurde nicht abgeholfen wie das folgende Schreiben zeigt.

### **Große Betriebsamkeit auf kleinem Bahnhof**

Die Schilderung eines Bediensteten vom Bahnhof Lette an das Reichsbahn-Verkehrsamt Münster vom 12.10.1938, wohl aufgrund einer vorherigen Beschwerde, erlaubt einen tiefen Einblick in die große Betriebsamkeit des kleinen Landbahnhofs, die überlangen Dienstzeiten und die Arbeitslast seiner Bediensteten: „Am fraglichen Tage fand hier die Entlassung der 180 Lehrgangsteilnehmer der Truppführerschule 8 statt. Die Arbeiten wurden wie folgt erledigt. Am Samstag, den 10. September, mußten die Scheine von den Lehrgangsteilnehmern in der Turnhalle der T.S. 8 bearbeitet und angenommen werden. Um 8.16 Uhr fand durch das RVa Münster Barprüfung statt. Gegen 9 Uhr begab ich mich mit zwei Arbeitern der Bm 1 Coesfeld zur T.S. 8, um die Stückgüter anzunehmen. Die vorher beim RVa schriftlich angeforderte Abfertigungskraft von Coesfeld war nicht eingetroffen. Die Stückgüter wurden anschließend mit dem Lastkraftwagen A.465 in drei Fahrten abgefahren. Diese Arbeiten waren gegen 16 Uhr beendet. Nun erfolgte die Abfertigung der Sendungen mit allem verfügbaren Personal bis Stunde 23. Die noch nicht abgefertigten Frachtbriefe mußte der nachtdiensthabende Beamte bearbeiten. Am gleichen Tage (abends) erhielten wir noch eine Liste der T.S. 8 zur Ausstellung von Wehrmachtsfahrkarten, für die beurlaubten Lehrgangsteilnehmer. Während der Nacht wurde schon mit der Ausfertigung der Blankokarten begonnen. Zum Sonntag hatte ich sämtliche verfügbaren Bediensteten zum Dienst bestellt, auch die planmäßig ihren Ruhesonntag hatten. Am Sonntagmorgen wurden die ausgestellten Urlaubsscheine wieder von der T.S. 8 zurückgezogen, da für verschiedene Gaue des RAD wegen der politischen Lage Urlaubssperre eingetreten war. Der ganze Sonntag wurde dann zum Ausstellen der

Fahrkarten gebraucht, zumal die Entfernungen ermittelt werden mußten. Es wurden 175 Blankowehrmachtskarten und 70 Blanko-Zuschlagskarten nach Bezirken der Rbd.en Wuppertal, Stuttgart, Frankfurt, Mainz, Saarbrücken, Trier, Köln usw. ausgefertigt. Etwa eine gleiche Anzahl Fahrgeldstundungsscheine mußten bearbeitet werden. Ich hatte mit dem Lagerleiter vereinbart, falls Fehler bei den ausgestellten Fahrkarten festgestellt würden, und sonstige Änderungen vorgenommen werden müßten, die fragl. Truppführer am Montag zwei Stunden vor der Abfahrt des Zuges zu befehlen, damit die Arbeiten an den Fahrkarten durchgeführt werden könnten. Vier Mann haben sich in dieser Angelegenheit gemeldet und konnten mit aller Ruhe abgefertigt werden. Etwa 13 Minuten vor Abfahrt des P2564 traf die T.S. 8 mit etwa 200 Mann am Bahnhof ein. Dann ging der Sturm los. Für die beurlaubten Führer vom Stammpersonal mußten Blankokarten ausgestellt werden. Zwei Truppführer hatten Blankokarten für Urlaubsreisen nach dem Bezirk Leipzig und Dresden erhalten, mußten aber wegen Urlaubssperre zur Abteilung zurück. Andere wieder durften nicht zur Abteilung zurück, da im Bezirk Köln die spinale Kinderlähmung ausgebrochen war, mußten daher in Urlaub gehen. Die Karten wurden zurückgenommen und neue ausgestellt. Fahrgeldstundungsscheine waren herauszusuchen und ungültig zu machen. Hinterlegungsgepäck war auszuhändigen. Die Abfertigung der Reklamanten war mir nicht möglich, zumal ich auch für die Betriebssicherheit auf dem Bahnsteig verantwortlich bin. Ich eröffnete daher dem Truppführer, er möchte sich gedulden und mit dem nächsten Zuge P 2556 fahren. Nach Abfahrt des P 2564 habe ich den fragl. Truppführer nicht mehr gesehen, war somit bereits abgefahren. Die beiden Fahrkarten wurden von zwei verschiedenen Beamten ausgestellt. Ich kann mir nicht erklären, wie die Bahnstättungsverwechslung möglich war. Füge noch hinzu, daß an den drei Tagen von den Bediensteten Tagesschichten von 17-18 Stunden gemacht worden sind und ganz beachtliche, aner kennenswerte Leistungen erzielt wurden, und freue mich, daß die Abfertigung wieder so glatt und ohne Unstimmigkeit der Kasse verlaufen ist.“