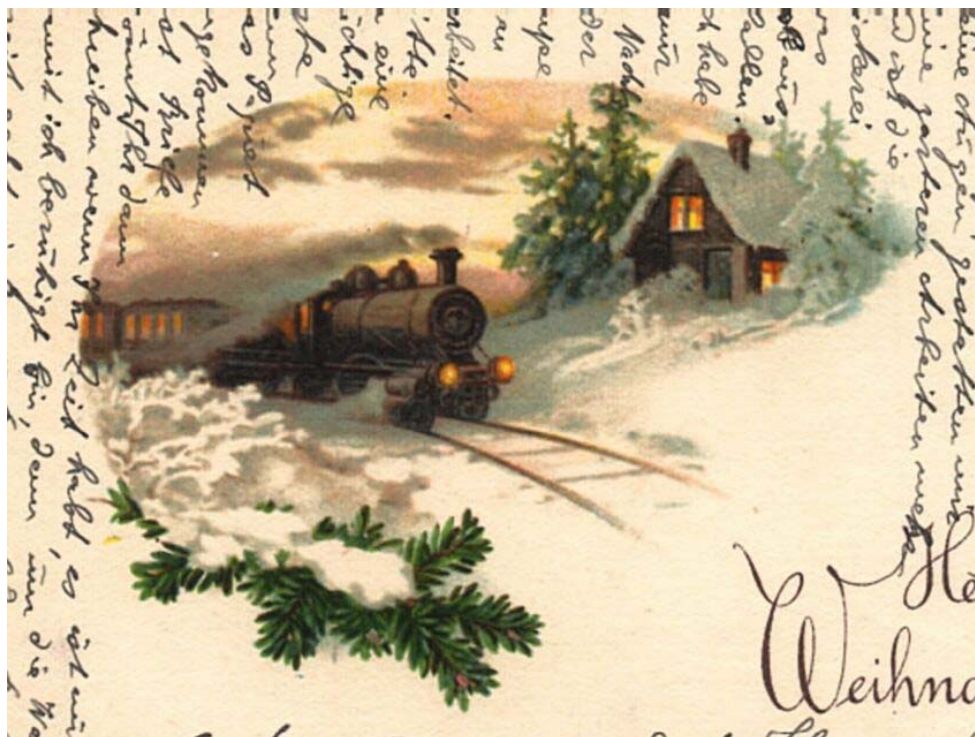


Mit dieser Geschichte wünschen die Eisenbahnfreunde vom Eisenbahnmuseum „Alter Bahnhof Lette (Kr Coesfeld)“ allen Leserinnen und Lesern ein gesegnetes Weihnachtsfest und eine gute Fahrt ins Neue Jahr 2010.



## **Gurken, Gebisse und „Die Welt“ kamen per Bahn nach Lette**

### **Was alte Expreßgutkarten erzählen**

Auf dem kleinen Dachboden des alten Bahnhofs Lette (Kr Coesfeld) über dem Waschraum fanden sich bei Aufräumarbeiten zahlreiche Expreßgutkarten aus den Jahren 1954-56. Was wurde damals nicht alles per Bahn von und nach Lette transportiert! *„Güter gehören auf die Bahn“* - das war in den fünfziger Jahren kein notwendiger Werbeslogan, sondern tagtägliche Realität. Erstaunlich ist, welche Orte so alles angepeilt wurden. Viele dieser Städte und Dörfer haben mittlerweile längst überhaupt keinen Bahnanschluß oder keine Güterabfertigung mehr. Das Auto und der Lastwagen haben der Bundesbahn im Regionalbereich die Arbeit und damit das Einkommen abgenommen. Die Folge sind Jahr für Jahr neue Stilllegungen und Arbeitsplatzverluste. Die Schienenstränge werden aufgehoben, den historischen und oft denkmalwürdigen Gebäuden versetzt die Abrißbirne den letzten Schlag. Das konnte in Lette verhindert werden. In den Gebäuden sollen verschiedene Exponate und alte Dokumente vom regen Verkehr von und nach Lette künden. Die alten Expreßgutkarten gelangten nicht in die Altpapierentsorgung und können so weiter ihre Geschichten erzählen.

Schauen wir uns den Güterverkehr der fünfziger Jahre einmal näher an: Welche Art von Gütern wurde umgeschlagen, woher kamen und wohin gingen die verschiedenen Sendungen? Interessant sind die Wege der verschiedenen Güter, sie wurden nicht nur mit der DB, sondern auch über verschiedene, z. T. heute schon nicht mehr existierende Privatbahnen befördert. Die Kunden in Lette und in Rorup (ohne Schienenanschluß) wurden jeweils per Postkarte (Gebühr 1954: 4 Pfennig; 1955: 7 Pfennig!) benachrichtigt vom Eintreffen der für sie bestimmten Rollen, Collis, Kisten, Koffer, Schachteln, Körbe, Gläser, Säcke, Dosen, Pakete und Päckchen.

### **Was kam in Lette alles per Bahn an:**

Das Katholische Pfarramt Lette erhielt regelmäßig aus Münster zwei Pakete Kirchenzeitungen, eine Fahrradhandlung Ersatzteile aus Recklinghausen, Felgen aus Epe, ein Fahrzeughändler Mopeds aus Münster bzw. aus Wuppertal. Die Radiohändler von Lette bekamen Elektromaterial, Glühbirnen und neue Röhren aus Dortmund und Mecklenbeck, Schallplatten aus Dortmund, Kochplatten aus Münster. Der Gemischtwarenhändler empfing Putzmittel und Schreibwaren aus Münster, Zuckerwaren aus Köln, Glaswaren aus Achern, Kurz-, Weiß- und Wollwaren aus Neuß, Bürstenwaren aus Dortmund, Weihnachtsgugeln und -kerzen aus Münster; der Uhren- und Goldwarenhändler eine Sendung aus Gladbeck West; das Elektrogeschäft Glaslampen aus Wiesbaden. Den Landmaschinenhändler erreichten Autoteile und Lichtmaschinen aus Münster, Elektroartikel aus Gelsenkirchen, Keilriemen aus Düsseldorf, Ersatzteile aus Gottmadingen und Dingolfing/Regensburg, Pedale aus Neuß, Reifen aus Lüdinghausen, Riemenwachs und Futtertröge aus Münster, Axtstiele aus Davensberg. Das Schuhgeschäft bekam Nachschub aus Osnabrück, Schuhmacherbedarf aus Haltern, Schuhe aus Gelsenkirchen und Weseke (über die Westfälische Landes-Eisenbahn). Ein Gastwirt erhielt Zigarren aus Burgsteinfurt, eine Kaffeemaschine aus Warendorf, Spirituosen aus Flensburg, Doornkaat aus Norden, Nescafe aus Lüdinghausen, Karton Gurken aus Düsseldorf-Bilk, eine Korbflasche „Sprit“ aus Lüdinghausen. Die Schneidermeister bekamen Tuche aus Dortmund, Aachen, Meschede und Wesel, Webwaren aus Lengerich (über die Teutoburger Wald-Eisenbahn) und Borghorst, Ochtrup, Strickwaren aus Horstmar, aus Waldkappel/Kassel, Gewebe aus Emsdetten, Textilien vom Modegroßhandel Köln-Deutz, aus Neheim-Hüsten, Wuppertal, Schriesheim (über die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft), Krawatten aus Krefeld (über die Krefelder Eisenbahn), Stoffe aus Oldenburg, Zuschnitte aus Köln, Schals und Mützen aus Münster, Mäntel aus Borghorst, Pelzkonfektion aus Frankfurt, Lederwaren aus Hainstadt/Offenburg, Perlonstrümpfe aus Wedel/Holstein, Konfektion aus Hiltrup, Strickwaren aus

Nienborg-Heek (über die Westfälische Landes-Eisenbahn), Hüte aus Burgsteinfurt. Die Polsterei bezog Treppenstangen aus Dortmund, Möbelbezüge aus Hagen, Einlagen aus Altena (über Kreis Altenaer Eisenbahn); eine Frau Armaturen aus Hemer/Wuppertal, eine andere Gurken in Dosen aus Düsseldorf-Bilk. Eine Bettenfirma erhielt Ballen Bettfedern aus Borgholzhausen, Stahlrohrbetten aus Düsseldorf-Oberkassel, Steppdecken aus Horstmar. Ein Lebensmittelgeschäft bezog Schokolade aus Köln, Senf in Eimern aus Düsseldorf, Kaffee aus Epe, eine Korbflasche Korn aus Havixbeck, Kaffee aus Dülmen, Röstkaffee aus Bremen-Neustadt. An die Bäckerei wurden lebende Tauben aus Gronau und Papier aus Rheine geliefert. Eine Hausfrau bekam Wäsche aus Neubeckum, eine andere Lebensmittel aus Alzey. Landwirte bezogen Kali aus Lippstadt u.v.a. Chemikalien, Schädlingsbekämpfungsmittel und Düngemittel, Maschinenteile aus Lüdinghausen, Milchkannenkühler aus Recklinghausen, Eintagsküken aus Münster, lebendes Geflügel aus Rheda. Der Müller erhielt Maschinenteile aus Ahlen; der Malermeister Wandspachtel, Leisten und Tapeten aus Coesfeld, Detmold und Haltern, eine Leiter aus Stadtlohn (über die Westfälische Landes-Eisenbahn), Farbe aus Köln, Teppiche aus Dortmund, Kleister aus Hamburg. Einem Schulrektor wurden Gußformstücke aus Gelsenkirchen-Horst Süd zugesandt, einem Lehrer regelmäßig Wäsche aus Oelde. Der Revierförster im Letter Bruch bekam Wäsche aus Lendringsen/Wuppertal. Ein Haushaltswarengeschäft erhielt Porzellan aus Gelsenkirchen-Schalke Nord. Der Installateur Pumpenteile aus Westkirchen (über die Westfälische Landes-Eisenbahn), Ofenteile aus Olsberg/Wuppertal, Heizkörper aus Dortmund; eine Gärtnerei Blumenbindeartikel aus Osnabrück-Hasetor, Pflanzen aus Viermünden/Kassel, „lebende Pflanzen“ aus Holzminden, Sämereien aus Münster, Blumenkörbe aus Gescher, lebende Sträucher aus Lingenfeld/Mainz. An die Molkerei gingen Käsekulturen aus Algermissen, Harsum, Käsereihilfsmittel aus Seesen, Aluminiumfolien aus Eppstein, Gummistiefel aus Essen Nord und Pergamentpapier aus Emmerich. Ein Tabakwarenhändler ergänzte seinen Bedarf mit Nachschub aus Rheine. Eine Autobereifungsfirma bekam Luftdrucktabellen von den Phoenixwerken Essen; eine Schreinerei Schleifmittel aus Bocholt, Polster aus Recklinghausen, Schrauben aus Epe, Möbelschlösser aus Tönisheide; ein Bau- und Möbeltischler Sterbewäsche aus Vlotho/Hannover. Der Schmiedemeister bezog Zubehör aus Datteln, Karrenräder aus Münster, ein Kettenrad aus Rheine; der Sattlermeister Geschirrleder und -teile aus Vreden (über die Westfälische Landes-Eisenbahn); die Buchdruckerei und Buchhandlung Glückwunschkarten und Bildchen aus Münster und Bücher aus Dülmen. Der Zeitungsfrau wurde regelmäßig „Die Welt“ aus Essen zur Weiterverteilung zugesandt. Der Tierarzt erhielt eilige

Arzneiwaren aus Osnabrück, vom Serumvertrieb Lippstadt; die Betonwarenfabrik Vollgummiräder aus Ettlingen/Karlsruhe. Einer Frau wurde Zahnersatz aus Münster zugesandt. An die Roruper Drogerie gingen Putzmittel aus Osnabrück; an die Tankstelle Motorenteile aus Recklinghausen; an einen Lehrer Bücher aus Hamburg.



## Weihnachtssendungen per Bahn

Eltern schickten u.a. zu Weihnachten ihren Söhnen und Töchtern Lebensmittel, Obst, Koffer mit Kleidung und Gebäck an den Ort, wo sie ins Studium oder in die Lehre gingen (Borghorst, Bocholt, Münster, Recklinghausen, Biberach/Stuttgart, Köln, Bonn, Wiesbaden; Sichtigvor und Niederbergheim (über die Westfälische Landes-Eisenbahn), Soest, Rendsburg, Epe, Wilhelmshaven, Hannover).

Die Kinder einer Letteraner Familie erhielten zu Weihnachten 1955 einen Schlitten aus Essen, die einer anderen Familie einen Puppenwagen aus Hamm. Ein Assessor bekam zum Christfest eine Gans aus Dortmund-Mengede; verschiedene Familien erhielten Kisten Weihnachtsgebäck aus Oberhausen, ein Radio aus Ahaus, Marzipan aus Münster, eine Kiste Weinflaschen aus Köln-Süd, einen Klavierhocker aus Winnenden/Stuttgart, ein Dreirad aus Recklinghausen, ein Musikinstrument aus Düsseldorf, einen Puppenwagen aus Isselburg-Anholt,

zwölf Enten aus Clarholz, Wein aus Geitenheim, zehn Enten aus Harsewinkel (über die Teutoburger Wald-Eisenbahn).

Im Sommer erhielten verschiedene Familien Beerenobst aus Lüdinghausen, Waldbeeren aus Freienohl, Äpfel aus Marl-Sinsen, Erdbeeren aus Wiesbaden, Obst aus Bad Salzuflen, Pflaumen aus Hamm, Spargel aus Haßloch/Pfalz, Blaubeeren aus Eversen (über die Osthannoverschen Eisenbahnen Celle), Waldbeeren aus Arnsberg, im Herbst Kartoffeln aus Castrop.



### **Was ging alles von Lette aus auf die Reise nach Zielorten im gesamten Bundesgebiet, vor allem aber ins Münsterland:**

Maschinenteile, Möbel, Obst und Gemüse aus eigenem Anbau, Honig, Tiere, Textilwaren vom Handschuh bis zum Mantel, Pflanzen, Milch, Butter, Wäsche, Lebensmittel, Blumen, Fleisch aus eig. Schlachtung.

Von Privat wurde an Privat verschickt: Wurst nach Recklinghausen, Lebensmittel nach Castrop, Möbelteile nach Ramsdorf, Wäsche nach Haßloch, selbsterzeugte Lebensmittel nach Bockum-Hövel, eine Trommel nach Gütersloh, ein Schinken aus eig. Schlachtung aus Castrop, ein Eimer Eier nach Aachen, Blut- und Milchproben ans Staatl. Veterin. Untersuchungsamt Münster, lebende Kaninchen nach Marburg/Lahn. Die Molkerei schickte ihre Butter- und Milchproben nach Münster; die Bäuerliche Bezugs- und Absatzgenossenschaft Chemikalien nach Ingelheim.

Anhand der verstaubten alten Karten entstand ein Bild der verschiedenen Bahnkunden wie der Versorgung des kleinen Dorfes Lette in der Mitte der fünfziger Jahre. Der Großteil der Güter rollte noch über die Schiene und nicht über die Straße. Gelegenheitssendungen wie Geschenke, reparierte Maschinen und Ersatzteile wurden ebenso vom Zug gebracht wie regelmäßige Warenlieferungen vom Autoreifen bis zur Zeitung. Der Verkehr über die Schiene stellte die Versorgung der ländlichen Bevölkerung mit Gütern sicher, die über die eigene Produktion hinaus notwendig waren. So leistete die Eisenbahn ihren wichtigen Beitrag zum Leben auf dem Lande. Etwa 60 Jahre später, sieht die Situation ganz anders aus. Seit Juni 1993 gelangen keine Güter mehr als Wagenladung über die Schiene nach Lette. Dafür werden die Straßen durch und um Lette mehr und mehr belastet, bis zur Verstopfung, was die Forderung nach immer mehr (Umgehungs-) Straßen zur Folge hat.

© P. Dr. Daniel Hörnemann