



Blick von der Böschung zwischen Elverdisser und Ahmser Straße (im Hintergrund) auf die Unfallstelle am 31. März 1901. Wegen eines Gleisbruches war der Personenzug 575, von Altenbeken kommend, in der lang gezogenen Kurve entgleist. Da sich der Unfall an einem Sonntag ereignete, drängten sich bis zum Sonnenuntergang große Mengen von Schaulustigen um die Trümmer.

FOTO: MARTIN HERRMANN/KOMMUNALARCHIV HERFORD

Haarscharf an einer Katastrophe vorbei

Am Palmsonntag vor 120 Jahren entgleiste kurz vor der Einfahrt in den Herforder Bahnhof der Personenzug 575 der Lippischen Bahn. Auf das Ereignis war niemand vorbereitet – weder technisch noch medizinisch.

Dieter Begemann

■ **Herford.** Der 31. März des Jahres 1901 hätte ein ganz unspektakulärer Sonntag werden sollen. Nach wochenlangem Frost war das Wetter grau und regnerisch. Mit viel gutem Willen konnte der Anstieg des Thermometers auf zehn Grad als erste leise Idee des nahenden Frühlings verstanden werden.

Es war 12.45 Uhr und in Herford herrschte Mittagsruhe. In den Häusern mag dezentes Klappern von Geschirr zu hören gewesen sei. In den Wohnstuben derer, die es sich erlauben konnten, schnitten vermutlich die Familienoberhäupter nach alter Väter Sitte gerade die Sonntagsbraten an. Was dann geschah, war den Menschen in Herford bis dahin bestenfalls aus Katastrophengeschichten vom Hörensagen bekannt.

Etwas, das ihnen sonst als ungeheure, aber gebändigte Kraft vorkam, die tonnen schwere Lasten bewegen konnte, war außer Kontrolle geraten. Ein Gleisbruch in der langgezogenen Kurve zwischen Ahmser- und Elverdisser Straße hatte den aus Altenbeken kommenden Personenzug 575 aus den Schienen springen lassen. Fauchend und mit großem Getöse hatte sich die Lokomotive metertief in die angrenzende Böschung gebohrt, während sich die Anhänger krachend ineinander schoben und verkeilten.

Was das damals bedeutete, können wir nur erraten: Es gab kein Notfall- und Notrufsystem, das annähernd mit heutigen Erfahrungen und Möglichkeiten vergleichbar war. Nichts und niemand war darauf eingerichtet, in einem solchen Fall schnelle medizinische und technische Hilfe zu leisten. Die traumatisierten Unfallopfer waren allein und riefen laut um Hilfe. Nach und nach kamen Anwohner aus den Häusern der Umgebung und zogen sie aus den Fenstern der Waggons. Die meisten von ihnen werden mit der Situation überfordert gewesen sein. Die „Herforder Zeitung für Stadt und Land“ berichtet, eine An-



Bei Brinkmann (heute Stelzenhaus) trafen sich zwei Tage nach dem Bahnunglück Gewerbetreibende, die sich schon länger für eine Haltestelle »Herford-Ost« an der Unfallstelle eingesetzt hatten.

wohnerin habe Verbandszeug herbeigeht.

Das Unfallgetöse war in weiten Teilen der Stadt hörbar gewesen. Aber vermutlich hatten die wenigsten Herforderinnen und Herforder eine Vorstellung, was geschehen war. Die Unfallstelle lag in der damaligen Feldmark, also außerhalb der Stadt, die erst einige hundert Meter entfernt am Renntor begann. Jugendliche mit schnellen Füßen verbreiteten die Nachricht wie ein Lauffeuer.

Zum Glück befand sich ein junger Arzt unter den Reisenden. Bis zwei Herforder Ärzte an der Unfallstelle eintrafen, verging einige Zeit. Durch minutenlanges Läuten der elektrischen Alarmglocke wurde die Feuerwehr alarmiert, die jedoch für solche Fälle nicht ausgebildet war.

Ein langweiliger Palmsonntag hatte Unschuld verloren

In den folgenden Tagen war in der Lokalpresse von einer „Eisenbahnkatastrophe“ zu lesen. Tatsächlich musste man wohl eher davon sprechen, dass Fahrgäste und Anwohner der Bahnstrecke riesiges Glück hatten. Nur haarscharf waren sie einer wirklichen Katastrophe entkommen. Hätte der Zug nicht wegen der Kurve und der bevorstehenden Einfahrt in den Herforder Bahnhof abbremsen müssen, wäre er in voller Fahrt entgleist. Dann hätte mit viel schlimmeren Fol-

gen gerechnet werden müssen.

So hatte lediglich der Packmeister der Gepäckwagen eine Wunde am Kopf, der Lokomotivführer zwei verletzte Finger, der Heizer starke Prellungen, eine Reisende ein zerrissenes Kleid und „leichte Contusionen“ (Prellungen). Von einigen anderen Damen berichtete die „Herforder Zeitung für Stadt und Land“: Sie waren „von der schrecklichen Katastrophe so mitgenommen, daß sie in Ohnmacht fielen“.

Ein langweiliger Palmsonntag vor Ostern hatte seine Unschuld verloren. Bis zum Sonnenuntergang drängten sich Massen schaulustiger Spaziergänger im Sonntagsstaat um die Trümmer. Der Herforder Fotograf Martin Herrmann, der ein Atelier an der Brüderstraße betrieb (später Foto Arnold), erkannte die Gunst der Stunde. Entsprechend seiner Werbung, „Aufnahmen zu jeder Zeit, auch Sonntags“, zog er mit seiner Kamera zur Unfallstelle.

Die Aufnahmen stellte er in seinem Laden und im Schaukasten der „Herforder Zeitung“ auf dem Alten Markt aus. Zusätzlich verkaufte er sie an den Betreiber eines Guck-Kasten-Panoramas in der Stadt, wo sie dann gegen Eintritt besichtigt werden konnten. Wo heute der Katastrophenschauer Unmengen geschmackloser Selfies, Handy-Videos und Action-Fotos in Echtzeit in Internet und Soziale Medien spülen würde, besaß Martin Herr-



Schaukasten der »Herforder Zeitung für Stadt und Land« an der Südwestecke des Alten Marktes (heute Bäckerei Hensel), in dem der Fotograf seine Fotos vom Bahnunglück ausstellte. REPOS: DIETER BEGEMANN

mann ein bemerkenswertes Monopol: Seine Fotos waren Raritäten. Das gab ihnen echten Wert und eine Halbwertszeit, deren Ende auch heute noch nicht absehbar ist.

Ansichtskarte zeigt: Der Unfall war Wochen später noch Thema

Dass die von Herrmann dokumentierte Beinahe-Katastrophe noch Wochen später die Gemüter bewegte, zeigt eine von ihm verkaufte Ansichtskarte. 15 Tage später schickte der Herforder Otto Fehring sie der Hiddenhauserin Marie Cramer mit den Worten: „Liebes Fräulein, nebenstehend sende ich Ihnen den Unglücksfall der Lippischen Eisenbahn vom 31.3.1901.“ Noch immer war der Unfall offenbar „das“ Thema in Herford und Umgebung. Die Postkarte ist vermutlich das letzte erhaltene Foto des 31. März vor 120 Jahren.

Die Tageszeitungen waren damals technisch noch nicht in der Lage, aktuelle Fotos zu veröffentlichen. Deshalb hatte ihre Ausstellung in Schaufenstern eine erhebliche Bedeutung. In zunehmendem Maße übernahmen Fotografien die Aufgabe, einem größeren Publikum ein Bild von der Welt und ihren Ereignissen zu vermitteln.

Fotografiert wurde, wo etwas los war, auch wenn es die Aufnahmetechnik erforderte, dass hunderte Menschen auf Kommando still halten und

stehen mussten, damit die Aufnahmen nicht verwackelten. Der öffentliche Verkauf der Fotos und ihre Nutzung als Ansichtskarten trugen dazu bei, spektakuläre Ereignisse bekannt zu machen.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt: Innerhalb eines Tages wurde ein Notgleis verlegt, mit dem der Bahnverkehr an der Unfallstelle vorbeigeführt wurde. Die Unfall-Lok und die zerstörten Anhänger wurden nach sechs Tagen abtransportiert.

Die Umsteigenden kauften in Herford nicht ein

Für einige Zeit gab die Beinahe-Katastrophe einer Interessengruppe unter den Herforder Gewerbetreibenden Auftrieb. Bereits zwei Tage nach dem Unglück versammelte sie sich in der „Restauration Brinkmann“. Den Gewerbetreibenden war ein Dorn im Auge, dass Bahnreisende aus dem Lippischen, die am Bahnhof in Züge der Köln-Mindener Eisenbahn umstiegen, in der Wartezeit nicht in der Stadt einkauften.

Für solche Passagiere sollte, so die Absicht, eine Haltestelle Herford-Ost geschaffen werden, von der aus sie nach einem Shopping-Spaziergang zum Bahnhof gelangen sollten. Dieser Versuch, das Bahnunglück vor 120 Jahren gewissermaßen durch die Hintertür zu vermarkten, blieb jedoch folgenlos.