

Sechs Bahnbetriebsunfälle der Deutschen Reichsbahn

[ohne Datum]

Einzelinformation Nr. 1063/64 über sechs Bahnbetriebsunfälle der Deutschen Reichsbahn und einige aufgeklärte Hindernisbereitungen auf Fahrwegstrecken der Deutschen Reichsbahn

Quelle

BStU, MfS, ZAIG 827, Bl. 79–88 (6. Expl.).

Serie

Informationen.

Verteiler

Ulbricht, Honecker, Stoph, Mittag – MfS: Schröder/HA XIX, Ablage.

Datum

Datierung und Einsortierung durch den Bearbeiter: 30.11.1964 (nach ZAIG-Postausgangsbuch, BStU, MfS ZAIG 6085c, Bl. 24).

Am 26.11. und 27.11.1964 ereigneten sich insgesamt sechs Bahnbetriebsunfälle auf den Fahrstrecken der DDR, deren Ursachen erst zu einem Teil geklärt werden konnten.

Im Einzelnen wurde dem MfS hierzu bekannt: Am 26.11.1964, gegen 5.21 Uhr, überfuhr zwischen Birkengrund und Groß-Beeren der PS 1411 – Triebwagen und Ersatz für die S-Bahn – das Ausfahrtsignal in Groß-Beeren und die Gleissperre und entgleiste. Es entstand ein Sachschaden von insgesamt ca. 12 TMDN. Als Ursache der Entgleisung wurde ermittelt, dass durch das Triebwagenpersonal, insbesondere durch den Triebwagenführer [Name 1, Vorname], geboren [Tag, Monat] 1935 in Magdeburg, wohnhaft Bernau, [Straße, Nr.], Bw Berlin-Karlshorst, das auf Halt zeigende Ausfahrtsignal auf dem Bahnhof Großbeeren zu spät aufgenommen wurde. Ein in entgegengesetzter Richtung durchfahrender Güterzug DG 19218 passierte kurz vor der Zugentgleisung die Ausfahrtsignalanlage. Die an der Spitze des DG 19218 fahrende Lok vernebelte zeitweilig die Signalanlage so stark, dass der Triebwagenführer die Signalstellung zu spät erkannte. Schuldhaftes Verhalten des Triebwagenführers liegt in diesem Fall vor, da er mit zu großer Geschwindigkeit an das Signal heranfuhr.

Am 26.11.1964, gegen 6.09 Uhr, fuhr der Personenzug 2952 auf dem Bahnhof Wriezen auf den im Gleis 10 stehenden Personenzug 433 auf. Drei Reisende des Personenzuges 433 wurden leicht verletzt, konnten aber die Reise fortsetzen. Es entstand kein Sachschaden. Über die Ursachen dieses Bahnbetriebsunfalles wurde bekannt: Der Pz 2952 – Neurudnitz–Werneuchen – hat lt. Bahnhofsfahrordnung auf dem Gleis 3 Einfahrt. Das Gleis 3 war jedoch durch den Nahgüterzug 8312 besetzt. Daher sollte dem Pz 2952 Einfahrt auf das Gleis 4 des Bahnhofs Wriezen gegeben werden. Vom Weichenwärter wurde auch die Fahrstraße für das Gleis 4 eingestellt aber nicht geblockt, da sicherungstechnisch keine Voraussetzungen vorhanden sind. Nach Einfahrt des Pz 2952 in das Gleis 4 war eine Umsetzung einer Lok vom Gleis 1 zum Gleis 10 vorgesehen. Der Weichenwärter stellte die Weiche 16 für die Umsetzung der Lok, ohne in diesem Moment beachtet zu haben, dass der Pz 2952 noch nicht in das Gleis 4 eingefahren war. Durch das vorzeitige Betätigen der Weiche 16 erhielt der Pz 2952 Einfahrt in das vom Pz 433 besetzte Gleis 10, statt wie vorgesehen in das Gleis 4.

Am 26.11.1964, gegen 7.45 Uhr, fuhr auf dem Bahnhof Bergen, [Kreis] Rügen, die Lok des GmP 9055 beim Ansetzen an den Zug so stark auf den Wagenteil des Zuges auf, dass sich 13 Personen leicht verletzten. Alle Personen konnten sofort die Reise fortsetzen. Der Sachschaden ist geringfügig, zwei Wagen mussten ausgesetzt werden. Der Lokfahrer [Name 2] verursachte den Bahnbetriebsunfall schuldhaft. Er näherte sich dem fest gebremsten Wagenpark mit etwa 25 km/h. Etwa 30 m vor dem abgestellten Wagenpark leitete er die Bremsung der Lok ein. Wegen der Kürze der verbleibenden Strecke musste er stark bremsen. Die Räder der Lok wurden dabei blockiert, sodass die Lok rutschte und mit annähernd 25 km/h Geschwindigkeit auf den Zug auffuhr. [Name 2] befindet sich erst seit vier Wochen im Lokfahrdienst. Nach Angaben des Heizers hat [Name 2] die Bremsung zu spät eingeleitet. Der Heizer bezeichnet [Name 2] als »wilden Fahrer«, der schon oft die Höchstgeschwindigkeit überschritt.

Am 26.11.1964, gegen 10.45 Uhr, überfuhr der Dg 19385 auf dem Bahnhof Wandersleben – Strecke Gotha – Erfurt – das Halt zeigende Ausfahrtsignal G (Form-Hauptsignal) für das Gleis 2 und den als Gleisabschluss dienenden Prellbock beim km 125,2. Die Lok des Dg 19385 stürzte eine 4 m hohe Böschung hinunter und kippte um. Die beiden ersten, an der Spitze des Zuges laufenden geschlossenen Güterwagen stellten sich quer zur Fahrtrichtung und ragten in das Profil des Hauptgleises Gotha – Erfurt hinein. Der dritte Wagen entgleiste. Für den aus der entgegenkommenden Richtung herannahenden Dg 10950 war bereits »freie Fahrt« für die Einfahrt auf den Bahnhof Wandersleben gezogen worden. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Wandersleben erkannte jedoch noch rechtzeitig genug die Gefahr, um das Einfahrtsignal für den Dg 10950 wieder in die Haltstellung zurückzubringen. Der Dg 10950 wurde dadurch noch vor dem Bahnhof Wandersleben zum Stehen gebracht. Der eingetretene Sachschaden wird mit insgesamt etwa 3 TMDN angegeben. Die Strecke Neudietendorf – Gotha musste bis 14.25 Uhr gesperrt werden. Mehrere D- und P-Züge erhielten teilweise mehrere Stunden Verspätung, da keine Möglichkeiten zur Umleitung des Reiseverkehrs bestanden.

Die Ursachen des Bahnbetriebsunfalles sind noch nicht geklärt, über den Verlauf wurden folgende Einzelheiten bekannt: Der Dg 19385 wurde auf dem Bahnhof Gotha gebildet. Das Lok-Personal gibt an, nach Bildung des Zuges wurde auf dem Bahnhof Gotha durch den Zugfertigsteller und den Aufsichter eine Bremsprobe durchgeführt. Vor der Bremsprobe will der Lokführer zu wenig Druck in der Bremsleitung festgestellt haben. Er suchte aus diesem Grunde den ersten Zugteil nach Ursachen für den fehlenden Bremsdruck ab. Etwa auf der Hälfte des Zuges traf der Lokführer den Zugfertigsteller und den Aufsichter. Beide erklärten sich bereit, die zweite Hälfte des Zuges abzusuchen, er sollte sich zurück zur Lok begeben und versuchen, die Bremsprobe durchzuführen. Der Lokführer ging zur Lok zurück und führte danach die Bremsprobe durch. Er stellte einen Bremsdruck von 5,1 atü fest (bei lastfahrenden Loks muss ein Bremsdruck von 5,0 atü vorhanden sein).

Der Zugfertigsteller gab an, bei der Überprüfung des Zuges einen geschlossenen Lufthahn geöffnet zu haben und einen undichten Luftschlauch ausgewechselt zu haben. Diese Handlungen wären dem Lokführer unbekannt geblieben. Lokführer und Heizer geben an, nach Abfahrt vom Bahnhof Gotha bis nach Wandersleben keine Bremsung durchgeführt zu haben. Erst beim Vorsignal für das Einfahrtsignal, das ihnen die zu erwartende Haltstellung des Ausfahrtsignales auf dem Bahnhof Wandersleben anzeigte, wollen sie die erste Bremsung eingeleitet haben, mussten jedoch dabei feststellen, dass die Bremsen des Zuges nicht reagierten. Der Zug durchfuhr den Bahnhof Wandersleben mit ca. 20 bis 30 km/h Geschwindigkeit. Der Lokführer gab, nachdem er die Gefahr erkannte, Notsignale, die von einem Streckenposten und vom Fahrdienstleiter des Bahnhofes Wandersleben gehört wurden. Beim Überfahren des Gleisabschlusses sprangen der Lokführer und der Heizer von der Lok ab.

Am 26.11.1964, gegen 16.30 Uhr, entgleiste an der Weiche 9 die Lok vom ausfahrenden Güterzug 7317 auf dem Bahnhof Blumenberg/Strecke Magdeburg – Halberstadt. Der nachlaufende Packwagen stürzte um und der folgende R-Wagen kletterte auf den Packwagen auf. Der im Packwagen mitfahrende Zugführer [Name 3] sowie der Lokführer [Name 4] und der Heizer [Name 5] wurden leicht verletzt. Es entstand nach vorläufigen Angaben ein Schaden von ca. 4 TMDN (Oberbau, Lok, Wagenpark). Als Ursache wurde ermittelt, dass am 26.11.1964 mit dem Auswechseln der Weiche 9 begonnen wurde, was am 27.11. weitergeführt werden sollte. Dabei entstand zwischen einer neu eingesetzten Mittelschiene und dem Herzstück der Weiche 9 eine 70 mm lange Lücke. Diese Lücke wurde durch ein 50 mm langes Schienenstück geschlossen, welches aufgrund seiner Kürze an der Mittelschiene nur mit einer Schraubenzwinge gesichert war, während die Verbindung zum alten Herzstück durch Kröpflaschen zur äußeren Laschenschraube des Herzstückes hergestellt wurde. Durch Bruch der Schraubenzwinge am nichtverschraubten Ende der neuen Mittelschiene entstand eine Lücke, durch die Lok zum Entgleisen gebracht wurde.

Am 27.11.1964, gegen 19.10 Uhr, entgleiste aus dem Güterzug 9172 – Haldensleben – Weferlingen – beim km 28,0 der hinter der Lok laufende Packwagen und drei mit Zuckerrüben beladene O-Wagen. Der Packwagen und die nächstlaufenden O-Wagen kippten um. Dadurch erlitt der Zugführer *Tempel*, Erich geboren [Tag, Monat] 1903 in Haldensleben, wohnhaft Haldensleben, [Straße, Nr.], beschäftigt Bahnhof Haldensleben, eine klaffende Kopfwunde und der Oberschenkel wurde abgefahren. Er war auf der Stelle tot. An der Unfallstelle war die zulässige Geschwindigkeit wegen des schlechten Oberbaues auf 20 km/h begrenzt worden. Der Lokführer hatte nach bisherigen Feststellungen die Geschwindigkeitsbegrenzung beachtet. Zwei Tage vor dem Bahnbetriebsunfall fand auf diesem Abschnitt eine Messwagenfahrt statt, bei der große Mängel festgestellt wurden, die der Bahnmeisterei Haldensleben zur Abstellung mitgeteilt wurden. Von der Bahnmeisterei wurden außer der Beschränkung der Geschwindigkeit keine weiteren Maßnahmen eingeleitet. Als Ursache des Zugunglückes wurde Spurerweiterung festgestellt.

Am 27.11.1964, gegen 13.42 Uhr, kam es auf der Strecke Falkenberg – Hoyerswerda, Bahnhof Plessa, zu einer Zuggefährdung. Der P 661 hatte das Halt zeigende Ausfahrtsignal um ca. 500 m überfahren, konnte jedoch vom Schrankenposten 114 noch rechtzeitig gestellt werden. Im besetzten Streckenabschnitt befand sich der Dg 10333. Bei nicht rechtzeitigem Erkennen der Gefahr hätte es zu einem größeren Zugunglück mit beträchtlichem Personen- und Sachschaden kommen können. Als Ursache der Zuggefährdung wurde ermittelt, dass der Zugführer des P 661 [Name 6, Vorname], geboren [Tag, Monat] 1898, den Auftrag zur Abfahrt des Zuges erteilt hatte, ohne sich von der Signalstellung zu überzeugen. Außerdem hatte der Lokführer [Name 7] eine mangelhafte Signalbeobachtung ausgeübt. Neben diesen Bahnbetriebsunfällen wurden in der letzten Zeit eine Reihe Hindernisbereitungen festgestellt.

Am 3.11.1964 wurden auf der Strecke Klingenberg-Colmnitz – Oberdittmannsdorf (RBD Dresden) in der Nähe des Bahnhofs Klingenberg-Colmnitz, an die km-Steine 6,8 und 5,0 Hindernisse gelegt. Die Hindernisbereitung am km 6,8 erfolgte durch den Einbau einer Gleisramme und am km 5,0 durch das Einlegen eines Neigungsanzeigers in das Gleisbett. Durch gute Streckenbeobachtung des Lokführers vom GmP 11304 konnte das Hindernis am km 6,8 rechtzeitig erkannt werden, wodurch größerer Personen- und Sachschaden verhindert wurde. Der Neigungsanzeiger wurde von einem Gegenzug angefahren und beiseite geschoben, ein Schaden entstand dabei nicht. An dieser Strecke konnten weitere Sachbeschädigungen an einer Pfeiftafel und an einem zweiten Neigungsanzeiger durch Gewalteinwirkung festgestellt werden.

Aufgrund der eingeleiteten Ermittlungen konnten zwei elfjährige Schüler – [Name 8, Vorname] und [Name 9, Vorname] – aus der Gemeinde Klingenberg-Colmnitz, Kreis Freital, als Täter festgestellt werden. Beide Schüler, zzt. Schüler der 4. Klasse der Oberschule Colmnitz, begaben sich am 3.11.1964 nach Nauendorf. Auf dem Heimweg benutzten sie die Kleinbahnstrecke Nauendorf – Colmnitz. An den genannten km-Steinen 6,8 und 5,0 sahen sie die Gegenstände und legten sie in den Gleiskörper ein. Beide Schüler haben keine genügende Aufsicht im Elternhaus. Die häusliche Erziehung wird als unzureichend bezeichnet. Alle Elternteile arbeiten. Die schulischen Leistungen beider Jungen liegen unter dem Klassendurchschnitt. In Zusammenarbeit mit der Schulleitung und der Pionierorganisation erfolgte durch die Untersuchungsorgane eine offizielle Auswertung an der Oberschule Colmnitz.

In der Nacht vom 10.11. zum 11.11.1964 erfolgte eine Hindernisbereitung auf der Bahnstrecke Neuruppin – Wittstock, zwischen den Bahnhöfen Kränzlin und Walsleben, am km 35,5. Die Hindernisbereitung wurde durch das Lokpersonal des GmP 900 gegen 4.55 Uhr und durch das Lokpersonal des GmP 509 gegen 5.40 Uhr dadurch festgestellt, dass beim Überfahren am Fahrgestell der Lok ein dumpfer Schlag verspürt wurde. Sofort eingeleitete Sicherungsmaßnahmen ergaben, dass am obengenannten km ein etwa 56 kg schwerer Stein an der Innenseite einer Schiene lag. Im Ergebnis der Untersuchungen wurde der [Name 10, Vorname], geboren [Tag, Monat] 1931 in Berlin, Insasse der Nervenklinik Neuruppin, als Täter ermittelt. [Name 10] entwich am 10.11., gegen 18.00 Uhr, aus der Nervenklinik und lief später einige Zeit entlang der Bahnstrecke. Am km 35,5 bemerkte er einen Stapel Schneezäune und einen großen Stein. Angeblich um sich etwas auszuruhen will er sich aus dem Stein, aus zwei Latten der Schneezäune und aus im Streckenentwässerungsgraben lagernden Weizenstrohresten einen »Sitzplatz« im Gleis gebaut haben. Kurze Zeit später will [Name 10] weiter durch verschiedene Dörfer gelaufen sein. Über den genauen Aufenthalt bis zu seinem Aufgreifen am 12.11.1964, gegen 19.45 Uhr konnte [Name 10] keine Angaben machen. [Name 10] wiederholte am 26.11.1964 bei der Rekonstruktion des Vorganges, ohne äußere Beeinflussung, alle Handlungen, die zur Hindernisbereitung führten. [Name 10] befindet sich seit 1952 in der Nervenheilanstalt Neuruppin. Er wird als harmlos und gutmütig bezeichnet.

Da im Jahre 1964 bereits mehrere Ausbrüche aus der Nervenklinik Neuruppin erfolgten und die Flüchtigen wiederholt an der Bahnstrecke Neuruppin – Fretzdorf entlang liefen, erfolgte eine Auswertung mit der Leitung der Nervenklinik, um zukünftig das Entweichen von Insassen unmöglich zu machen.

Am 18.10.1964 erfolgte auf dem Zuführungsgleis zwischen dem Berliner und dem Cottbuser Bahnhof des Bahnhofs Großenhain eine Hindernisbereitung durch Auflegen eines Radvorlegers. Als Täter wurde der [Name 11, Vorname], geboren [Tag, Monat] 1937 in Lonnewitz, [Kreis] Oschatz, beschäftigt: Großkokerei Lauchhammer als Rangierhilfsarbeiter, wohnhaft Lauchhammer-West, [Straße, Nr.], ermittelt. Nach eigenen Angaben wollte [Name 11] mit dieser Tat den Strecken-ABV der Transportpolizei ärgern oder eine zusätzliche Arbeit verschaffen, falls es zu einer Entgleisung kommen sollte. [Name 11] war sich der Gefahr, die von ihm organisiert wurde, durchaus bewusst, zumal er bis zum 10.11.1964 auf dem Bahnhof Großenhain/Cottbuser Bahnhof als Rangierarbeiter tätig war. [Name 11] gab an, der Angehörige der Trapo wäre sein persönlicher Feind, da er ihm wegen seines leichten Lebenswandels Vorhaltungen gemacht hätte. Über die Person des [Name 11] sind nachfolgende Einzelheiten bekannt: Wegen einer Krankheit wurde er erst im 8. Lebensjahr eingeschult, die er mit der 6. Klasse abschloss. [sic!] Danach wurde er in den Jugendwerkhof¹ Königstein eingewiesen (1951–1955). Im Jahre 1955 entwich er dem Jugendwerkhof und verließ gemeinsam mit seiner Mutter illegal die DDR. Die R-Flucht hatte er vorher mit seiner Mutter schriftlich vereinbart. In Westdeutschland verunglückte er mit einem Fahrrad und zog sich dabei einen doppelten Schädelbasisbruch zu. 1961 kehrte er mit seiner Mutter in die DDR zurück. Er arbeitete ca. sechs Monate im Stahl- und Walzwerk Gröditz als Hilfsarbeiter, wurde dann wegen seiner Krankheit jedoch entlassen. Etwa 2½ Jahre arbeitete [Name 11] dann in der einzelbäuerlichen Wirtschaft seines Onkels. [Name 11] ist verheiratet, er hat ein neun Monate altes Kind. 1964 bewarb er sich bei der Deutschen Reichsbahn, seine Einstellung erfolgte am 12.10.1964 auf dem Bahnhof Großenhain als Rangierarbeiter. In der Zeit seiner Beschäftigung bei der DR wohnte er in der Rangierstube des Bahnhofs Großenhain. In dieser Zeit schloss er mehrere Frauenbekanntschaften. Aufgrund seiner Krankheit wurde er am 10.11.1964 von der Deutschen Reichsbahn wieder entlassen.

