

Speisewagen mit „Brandherd“ und Hitlers Sonderzug gegen Autobus

Tragische Eisenbahnunfälle in Langwedel 1934

Ein altes Photo aus meiner Sammlung und insbesondere die rückseitige Aufschrift gaben Rätsel auf. Es zeigt Aufräumarbeiten nach einem schweren Eisenbahnunglück. Die Grundfragen Was-Wann-Wo-Wodurch fanden überraschend schnell Antwort.

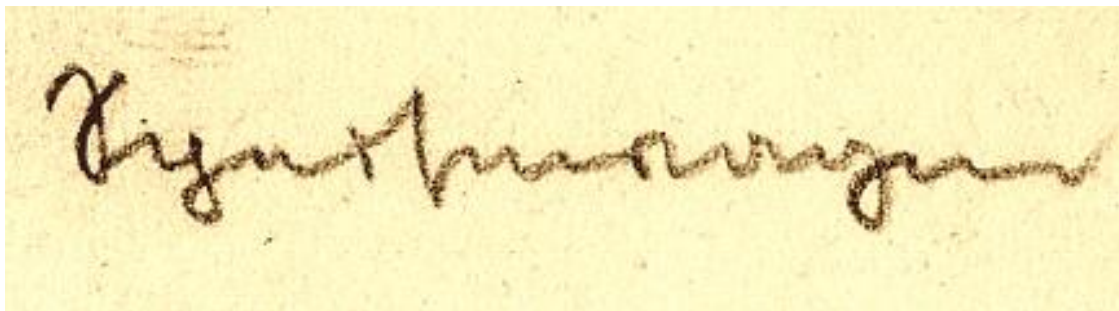
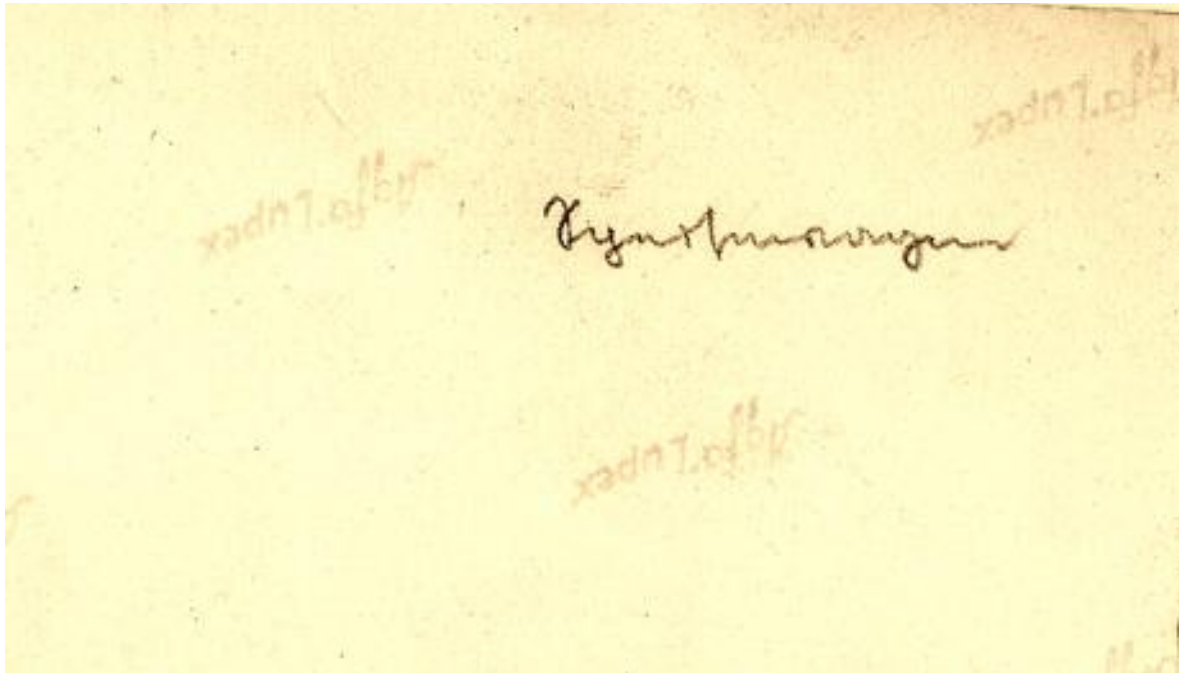


Das Bild wurde im Historischen Forum der „Drehscheibe“ sehr rasch identifiziert:

„Es handelt sich eindeutig um das Eisenbahnunglück in Langwedel am 16.05.1934. Damals ist der D-Zug Nr. 131 Wesermünde - Dresden (über Hannover), Abfahrt um 11.04 Uhr in Bremen, wegen überhöhter Geschwindigkeit in einer Baustelle im Rangierbahnhof Langwedel entgleist. Die Lok stürzte um, einige Wagen fingen Feuer. Es gab drei Tote und ca. 25 Verletzte. Der Zug soll nur schwach besetzt gewesen sein.

Das Foto ist aus Südosten aufgenommen, man blickt in Richtung Bremen in den Personenbahnhof Langwedel, links das ehemalige Postamt.“

Doch das eine Wort auf der Rückseite des Agfa-Lupex-Photopapiers gab Anlaß zu reichlich Spekulation: Von „Schaffnerwagen“ bis „Signalmeßwagen“ wurde hinein- oder herausgelesen:



Nach allem Hin und Her der Deutungsversuche geht meine Tendenz Richtung „Speisewagen“, wenngleich es recht flott und eigenwillig geschrieben wurde.

Ein freundlicher Eisenbahnfreund schickte mir zu meinem historischen Photo Zeitungsartikel zum Langwedeler Unglück, daraus geht hervor:

Eisenbahnkatastrophe bei Langwedel

D-Zug Bremen - Hannover entgleist - 3 Tote geborgen -
Aufräumarbeiten an der Unglücksstelle

Hannover, 17. Mai (1934)

„Die Pressestelle der Reichsbahndirektion teilte Mittwoch mittag mit:

Am Mittwoch, 16. Mai, um 11.27 Uhr, entgleiste bei Langwedel in der Nähe von Verden an der Strecke Bremen - Hannover der D-Zug 131. Die Maschine und die vorderen Wagen fielen dabei um. Ein Toter und acht Schwerverletzte sind ermittelt. Die Ursache des Unfalles ist vermutlich zu schnelles Befahren einer Umbaustelle.

Inzwischen sind drei Tote ermittelt. Weitere Meldungen über das Unglück teilen folgendes mit:

Verden, 17. Mai

Die in dem Krankenhaus Verden untergebrachten Verletzten des Eisenbahnunglücks auf dem Bahnhof Langwedel sind bis auf den mit einem schweren Schädelbruch und anderen Verletzungen eingelieferten Peluszynski aus Berlin-Zehlendorf außer Lebensgefahr. Die Namen des tödlich verunglückten Dienstpersonals konnten inzwischen festgestellt werden. Es sind dies der Lokomotivführer Meinhardt [ein Adreßbuch von 1909 nennt für Halberstadt: Oskar Meinhardt, Lokomotivheizer, Blücherstr.25] und der Lokomotivheizer Brzosc, beide aus Halberstadt, sowie die Dienstfrau Sonnewald aus Leipzig. Bei den Aufräumarbeiten verunglückte ein Feuerwehrmann leicht. Vermißt wird noch eine Schülerin aus Osnabrück. Es ist aber möglich, daß sie inzwischen in ihrem Elternhaus angekommen ist. In der Verletztenliste ist ihr Name jedenfalls nicht aufgeführt.

Obwohl sofort mit allen verfügbaren Mitteln und Kräften an die Aufräumarbeiten gegangen wurde, bietet auch jetzt noch die Unglücksstätte ein trauriges Bild der Verwüstung. Die Schienen sind vollkommen auseinandergerissen. Die Lokomotive ist umgekippt, in sie hinein hat sich der Tender geschoben, darüber der Speisewagen und der Packwagen, während die Personenwagen nur halb umgekippt sind.

Alle Wagen sind ausgebrannt. Das schlimmste Bild bietet der Speisewagen, der als erster den großen Druck aushalten mußte und in Brand geriet. So sind denn auch die Fahrgäste, die sich im Speisewagen befanden, am schwersten verletzt worden.

Sie haben außer Verbrennungen auch Verbrühungen erlitten. Zum Glück befanden sich zur Zeit des Unglücks nur vier Gäste im Speisewagen, sonst wäre die Katastrophe vermutlich viel größer gewesen. Das Gepäck der Reisenden konnte zum Teil gerettet werden. Die Bergung der Toten gestaltete sich besonders schwierig, weil sie in dem völlig zusammengepreßten Führerstand eingeklemmt waren. Stundenlang arbeiten Schweißapparate, ehe es gelang, den Lokomotivführer und Heizer freizulegen. Automatische Hebevorrichtungen brachten die Wagen in eine solche Höhe, daß Fahrgestelle untergeschoben werden konnten.



Das Unglück ist offenbar auf eine zu hohe Geschwindigkeit des Zuges zurückzuführen, der mit 100 Kilometer über die Weichen und in die Kurve brauste. Das ist nicht nur von dem Bahnhofspersonal beobachtet worden, das über das schnelle Fahren des Zuges entsetzt war, sondern das zeigt auch das Tachometer in der Lokomotive an. Wegen Ausbesserungsarbeiten wird die Strecke zur Zeit nur eingleisig gefahren, und es ist Vorschrift, daß gerade an dieser Stelle die Züge mit stark verminderter Geschwindigkeit passieren dürfen. Die Untersuchung über die Schuldfrage ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

An der Unfallstelle fanden sich nach kurzer Zeit nicht nur viele Bewohner aus der Umgebung, sondern auch andere ein, die ihre Angehörigen wußten und nun verzweifelt nach ihnen suchten. Zum Glück konnte ihnen größtenteils die beruhigende Versicherung gegeben werden, daß ihre Angehörigen sich unverletzt auf der Weiterfahrt oder auf dem Wege nach Hause befanden; einige der Verunglückten hatten auch bereits Telegramme an ihre Angehörigen abgesandt.



Das große Eisenbahnunglück

Am 16. Mai 1934 kletterte Waldemar A. Rohrberg auf den Dachboden des Hauses in der Langwedeler Bahnhofstraße 19 um dann aus der Dachlücke heraus dieses Foto zu machen. Auf der Fahrt durch Langwedel entgleiste der Schnellzug D 131 Bremen-Dresden, weil der Zug innerhalb einer Baustelle zu schnell fuhr. Das Unglück forderte mehrere Tote und 20

Schwer- und Leichtverletzte. Auf dem Foto sind die Bergungsarbeiten zu sehen - und das nicht mehr bestehende Stellwerk in Richtung Berlin. Unten rechts erkennt man auf dem Foto den schon lange nicht mehr existierenden Mühlenbach, auf dem Langwedeler Jungs schon mal gern mit dem Boot herum-schipperten.

12.08.2000

Das Unglück fand nicht nur in der deutschen Presse Beachtung, es wurde auch in Österreich und in den Niederlanden davon Kenntnis genommen.



SPOORWEGONGELUK BIJ LANGWEDDEL. — Bij de ontgoring van den D-trein Bremen—Hannover ontstond brand in den restauratie-wagon. Ook enkele personeels-wagens vatten vlam. Drie personen werden gedood en tussig gewond. De brandweer is actief.

Het spoorwegongeluk bij Langwedel.

VERDEN, 17 Mei. (V.D.) Inzake het spoorwegongeluk bij Langwedel wordt nog gemeld, dat thans 7 van de in het Verdensche ziekenhuis opgenomen gewonden buiten levensgevaar zijn. De lijken van den machinist en den stoker zijn in den loop van den nacht geborgen. Het opruimingswerk is thans zoover gevorderd, dat de baan ter plaatse weer bereden kan worden.

„Bezüglich des Eisenbahnunglücks bei Langwedel wurde noch gemeldet, daß bis jetzt 7 von den ins Krankenhaus Verden übernommenen Verletzten außer Lebensgefahr sind. Die Leichen von Lokführer und Heizer wurden im Laufe der Nacht geborgen. Die Aufräumarbeiten sind bis jetzt so weit

vorangeschritten, daß die Strecken wieder befahren werden kann“ (De Gooi- en Eemlander vom 17.05.1934).



von Verden entgleist. Die Maschine und der erste Wagen fielen um. Eine Person wurde getötet, 8 wurden schwer verletzt. Die Unglücksursache war vermutlich das zu schnelle Befahren einer Weiche.

Lokführer und Heizer vermißt

Unmittelbar nach Bekanntwerden des Eisenbahnunglücks bei Langwedel wurden Krankenwagen und Feuerwehren alarmiert, die mit allen verfügbaren Fahrzeugen zur Unglücksstelle eilten. Mannschaften der berittenen Artillerie zu Verden sperrten das Terrain ab. In der Nähe wurden Verbandsplätze eingerichtet. Ungefähr 20 Leichtverwundete wurden in Bauernhäusern untergebracht. Verschiedene Reisende hatten unmittelbar nach dem Unglück mit dem Löschen des Brandes im Speisewagen begonnen, doch das Feuer griff außergewöhnlich rasch um sich und machte die Rettungsarbeiten sehr mühevoll. Dies erklärt, daß Lokführer und Heizer noch immer vermißt sind, die nicht unmittelbar gerettet werden konnten. So liegt die Vermutung nahe, daß beide umgekommen sind. Die Verletzten wurden inzwischen rasch ins Verdener Krankenhaus überführt.

D-Zug entgleist

1 Toter, 8 Verletzte

Gestern ist der Schnellzug von Bremen nach Hannover um 11.27 Uhr bei Langwedel in der Nähe

Bredasche Courant vom 17.05.1934

Eisenbahnunglück bei Hannover.

Hannover, 16. Mai. Heute mittag ereignete sich auf der Strecke Bremen-Hannover ein schweres Eisenbahnunglück, bei dem drei Personen getötet, acht schwer und fünf und zwanzig leicht verletzt wurden.

Der Schnellzug Bremen-Hannover fuhr bei Langwedel mit zu hoher Geschwindigkeit an einer Umbaustelle auf der Umgehungsgeleise. Die Lokomotive und sämtliche Wagen sprangen aus den Schienen und stürzten um. Zwei Waggons gerieten aus bisher unbekannter Ursache in Brand. Die Fahrgäste der brennenden Wagen konnten sich noch rechtzeitig in Sicherheit bringen und trugen nur leichte Verletzungen davon.

Im hinteren Zugteil wurde die Warte frau tot aufgefunden. Der Heizer und der Lokomotivführer waren von den Trümmern der umgestürzten Maschine so unglücklich eingeklemmt, daß sie nur mehr als Leichen geborgen werden konnten.

Wiener (Sport) Tagblatt vom 17.05.1934

20. 4. am Sonntag dem 20. April... mit interessanten Bildern und anderen...
Zwei Schiffe... im Juni...
Die Schiffe... im Juni...

Italienerreise des Schwarzen Kreuzes

Wien, 16. Mai. (Ztg. Wien.) Eine...
Die Reise... im Juni...

Die Reise... im Juni...
Die Reise... im Juni...

Schweres Eisenbahnunglück

Wien, 16. Mai. (Ztg. Wien.) Am...
Das Unglück... im Juni...

Das Unglück... im Juni...
Das Unglück... im Juni...

Weltliche Hundschau

Wien, 16. Mai. (Ztg. Wien.) Die...
Die Hundschau... im Juni...

Die Hundschau... im Juni...
Die Hundschau... im Juni...

Weltliche Hundschau

Wien, 16. Mai. (Ztg. Wien.) Die...
Die Hundschau... im Juni...

Die Hundschau... im Juni...
Die Hundschau... im Juni...

Weltliche Hundschau

Wien, 16. Mai. (Ztg. Wien.) Die...
Die Hundschau... im Juni...

Bergwerkstafastrophe in Belgien

Brüssel, 16. Mai. In den Kohlengruben von...
Die Katastrophe... im Juni...

Die Katastrophe... im Juni...
Die Katastrophe... im Juni...

40.000 Taschentücher wäscht jede Hausfrau
während ihres Lebens. Wer würde sich solche Arbeit nicht lieber ersparen?
SCHICHT **RADION** Zum Einweichen CLARAX
Plag Dich nicht! Nimm

Der Höhe von Schöberl im Raum... Die Höhe von Schöberl im Raum... Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Die Höhe von Schöberl im Raum...
Die Höhe von Schöberl im Raum...

Wobuch erkennen die Tiere ihren Herrn

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...

Das Wobuch... im Juni...
Das Wobuch... im Juni...



gelegt und ist dann noch etwa 15 Meter auf dem Erdboden entlang gerutscht, so daß das Erdreich vollständig aufgewühlt, das Nachbargleis aufgerissen ist und Schienen und Eisenschwellen zum Himmel emporragen. Die Lokomotive, eine ganz schwere D-Zug-Maschine, ist vollkommen mit Sand und Staub bedeckt. Der Kessel ist geplatzt. Der Tender der Lokomotive ist abgerissen und quer gegen den Führerstand der Lokomotive gepreßt worden. Heizer und Lokomotivführer hatten keine Zeit mehr abzuspringen. Heizer und Lokomotivführer liegen unter den Trümmern. Der Packwagen ist links gegen das Gleis geschleudert, und dann folgten die Reste dreier durcheinander liegender, völlig ausgebrannter großer D-Zug-Wagen, darunter der Speisewagen, von dem nur noch das Fahrgestell, durch den Druck nach oben gedrängt, in die Luft ragt. Mannschaften der Hilfszüge sind dabei, mit Schweißapparaten einige Ordnung in das Gewirr zu bringen.

Von einem der leitenden Herren des Bergungszuges erfahren wir noch einige Daten. Der D-Zug 131 Bremerhaven—Dresden entgleiste beim Ueberfahren einer Weiche, wahrscheinlich, soweit sich bis jetzt sagen läßt, durch zu hohe Geschwindigkeit. Wenige 100 Meter hinter dem Bahnhof entgleiste die Lokomotive, wahrscheinlich infolge zu schnellenfahrens in die Abzweigung hinter dem Bahnhof. Die Ursache des Brandes, so nimmt man an, ist der Herd des Speisewagens. Von dem brennenden Speisewagen aus griffen die Flammen auf die Personenwagen über. Der Generaldirektor der Reichsbahn, Dormmüller, der von Berlin aus im Flugzeug nach Verden gestartet ist, ist am Mittwochnachmittag hier eingetroffen. Nur dem Umstand, daß der Zug außerordentlich schwach besetzt war, ist es zuzuschreiben, daß die Katastrophe nur drei Tote und neun Verletzte forderte.

... wird
für de
Dr. ...
leiter
8. Zu
Meyn
wird
Mitgl
wird
Kunde
wird
bringe
Di
große
— De
Volks
große
der W

B

De
bei S
gekom
in de
reicht,
gegoss
wältig
Brück
wurde
Sodell
gestell

Manuskript ...

Ne

Weiter gibt die Reichsbahndirektion Hannover die Namen der im Krankenhaus Verden eingelieferten Personen bekannt:

Von den bei dem Eisenbahnunfall bei Langwedel Verletzten befinden sich im Kreiskrankenhaus Verden Bernhard Reiners, Bremen, Herbert Jaenichen, Berlin-Zehlendorf, Kurt Peluszynski, vermutlich aus Berlin-Zehlendorf, Anna Hägeler, Oldenburg, der Speisewagenkoch Georg Kovrik aus Dresden und der Speisewagenkellner Wrzask aus Dresden, die Küchengehilfin Elisabeth Meinig aus Dresden.

Der Präsident der Reichsbahndirektion Hannover und der Vertreter der Hauptverwaltung und des Reichsverkehrsministeriums sind im Flugzeug von Berlin am Nachmittag an der Unfallstelle eingetroffen. Der Präsident der Reichsbahndirektion Hannover hat bald darauf die Verletzten im Krankenhause Verden besucht. Der Generaldirektor der Reichsbahn, Dorpmüller, der von Berlin aus im Flugzeug nach Verden gestartet ist, traf am Mittwochnachmittag an der Unglücksstelle ein.

An der Unglücksstelle

In dem schnell eingerichteten Büro arbeiten die leitenden Reichsbahnbeamten der Bergungsabteilung. Der erste Eindruck der sehr sorgfältig von Mannschaften der Reichswehr und der Gendarmerie in Verbindung mit Bahnpolizei abgesperrten Unglücksstelle ist mehr als grausig. Die Lokomotive des Zuges hat sich aus der Fahrtrichtung nach rechts umgelegt und ist dann noch etwa 15 Meter auf dem Erdboden entlang gerutscht, so daß das Erdreich vollständig aufgewühlt, das Nachbargleis aufgerissen ist und Schienen und Eisenschwellen zum Himmel emporragen. Die Lokomotive, eine ganz schwere D-Zug-Maschine, ist vollkommen mit Sand und Staub bedeckt. Der Kessel ist geplatzt. Der Tender der Lokomotive ist abgerissen und quer gegen den Führerstand der Lokomotive gepreßt worden. Heizer und Lokomotivführer hatten keine Zeit mehr abzuspringen, Heizer und Lokomotivführer liegen unter den Trümmern. Der Packwagen ist links gegen das Gleis geschleudert, und dann folgen die Reste dreier durcheinander liegender, völlig ausgebrannter großer D-Zug-Wagen, darunter der Speisewagen, von dem nur noch das

Fahrgestell, durch den Druck nach oben gedrängt, in die Luft ragt. Mannschaften der Hilfszüge sind dabei, mit Schweißapparaten einige Ordnung in das Gewirr zu bringen.

Von einem der leitenden Herren des Bergungszuges erfahren wir noch einige Daten. Der D-Zug 131 Bremerhaven - Dresden entgleiste bei Überfahren einer Weiche, wahrscheinlich, soweit sich bis jetzt sagen läßt, durch zu hohe Geschwindigkeit. Wenige 100 Meter hinter dem Bahnhof entgleiste die Lokomotive, wahrscheinlich infolge zu schnellen Fahrens in die Abzweigung hinter dem Bahnhof.

Die Ursache des Brandes, so nimmt man an, ist der Herd des Speisewagens. Von dem brennenden Speisewagen aus griffen die Flammen auf die Personenwagen über. Der Generaldirektor der Reichsbahn, Dorpmüller, der von Berlin aus im Flugzeug nach Verden gestartet ist, ist am Mittwochnachmittag hier eingetroffen. Nur dem Umstand, daß der Zug außerordentlich schwach besetzt war, ist es zuzuschreiben, daß die Katastrophe nur drei Tote und neun Verletzte forderte.“

Im Telegrammstil hieß das in einer Auflistung der Eisenbahn-Katastrophen in Deutschland: „16.05.1934 entgleiste D131 in Langwedel wegen Nichtbeachtung einer La auf in Ablenkung stehender Weiche (3 T 9 V).“¹

Die Zuglokomotive 03 109, Hersteller Krupp, Fabriknummer 1278, Baujahr 1933, wurde bei der DB am 27.09.1966 ausgemustert, tat also nach dem Unglück noch 32 Jahre lang Dienst.

¹ Ritzau, Hans-Joachim: Eisenbahn-Katastrophen in Deutschland. Splitter Deutscher Geschichte. Bd.1. Landsberg: Ritzau Zeit und Eisenbahn, 1979, S.92. Vgl. ebenso: Ritzau, Hans-Joachim: Schatten der Eisenbahngeschichte. Ein Vergleich britischer, US- und deutscher Bahnen. Bd.1: Von den Anfängen bis 1945. Landsberg: Ritzau Zeit und Eisenbahn, 1987, S.274: Der Lokführer hatte mit freier Durchfahrt gerechnet und das wie in Buir zweifach gezogene Hauptsignal nicht beachtet. Genau wie in Buir war die verunglückte Maschine wieder eine neuester Bauart, die 03 109, eine leichtere Schnellzuglokomotive mit 18t Achsdruck. In Ritzau, Hans-Joachim/Hörstel, Jürgen: Die Katastrophenszene der Gegenwart. Eisenbahnunfälle in Deutschland. Bd.2. Pürgen: Ritzau Zeit und Eisenbahn, 1983, S.253, findet sich sogar ein Photo der umgestürzten Zuglok 03 109 (Tender).

In Langwedel erinnerte man sich **80 Jahre später** noch an das Zugunglück:

Langwedel (eb). Vor fast genau 80 Jahren, am Mittwoch dem 16. Mai 1934, ereignete sich gegen Mittag (11.27 Uhr) die Zugkatastrophe auf der Bahnlinie Bremen - Hannover in unmittelbarer Nähe des Langwedeler Bahnhofes, wie das Verdener Anzeigenblatt seinerzeit berichtete. Der planmäßig in Bremen abgefahrene D-Zug 131 Wesermünde-Dresden entgleiste wegen zu hoher Geschwindigkeit kurz hinter dem Stationsgebäude.



Ein Bild vom Unglücksort - rechts der Tender der umgestürzten 03 109

Zu der Entgleisung kam es, weil beim Wechseln der Schienenstränge eine Weiche aufgrund der großen Geschwindigkeit übersprungen wurde. Die schwere Dampf-Lokomotive der Baureihe 03 sprang aus den Gleisen, riß auch die Schienen des Nachbargleises auf, kippte um und riß den Speisewagen mit. Außerdem schob sich noch der Tender dazwischen.

Der Speisewagen entflammte, weil ein Feuer durch die Herdkohlenfeuerung in der Küche des Wagens entstanden war. Der zweite Wagen sprang auch aus den Gleisen, blieb aber neben dem Speisewagen stehen. Glück im Unglück war, daß sich die Lokomotive nicht vor den anderen Wagen in die Erde bohrte, sondern beiseite geschleudert wurde und daß der Zug nur gering besetzt war.

Sofort versuchte das Zugpersonal mit Minimax-Apparaten den Brand zu löschen. Sie mußten jedoch bald erkennen, daß dieses aussichtslos war. Bei den sofortigen Löscharbeiten, beim Bergen von Verletzten und zur Absperrung der Unglücksstelle wurden neben der Langwedeler Feuerwehr auch die Wehren aus der Nachbarschaft, die Bahnpolizei, Ärzte, Sanitäter und Soldaten aus Verden eingesetzt. Dabei wurden die Verletzten teilw. in den angrenzenden Nachbarhäusern behandelt und später in die Krankenhäuser nach Verden und Achim gebracht.

Der Speisewagen war vollständig verbrannt, der erste Personenwagen völlig ausgebrannt und der ganze erste Teil des Zuges ein wüster Trümmerhaufen.

Noch am Unfalltag suchte auch der Reichsbahngeneraldirektor Dorpmüller, mit dem Flugzeug aus Berlin kommend, den Unfallort am Langwedeler Bahnhof auf. Mit Hilfe von Kränen der Hilfs- und Bergungszüge wurden an der Unfallstelle bis zum Morgengrauen die Trümmer beseitigt und freigeschweißt.

Am nächsten Morgen konnte dann um 10 Uhr der Verkehr auf der Strecke wiederaufgenommen werden. Bis dahin wurden die Züge auf der Linie Verden-Bremen über Rotenburg umgeleitet. Um den Lokalverkehr aufrecht zu erhalten, wurden Kraftomnibusse eingesetzt.

Bei dem Zugunglück kamen vier Menschen ums Leben. Darunter waren u.a. der Lokomotivführer, der Heizer und die Wartefrau. Diese drei Personen wurden bereits tot aus dem Zug geborgen. Zudem gab es noch 20 Verletzte, von denen neun schwerverletzt waren.

Die Verdener Nachrichten erinnerten an das Unglück (Michael Kerzel 15.05.2014): **„Heute vor 80 Jahren: D-Zug entgleist bei Langwedel / Vier Menschen sterben bei Eisenbahnunglück Speisewagen zertrümmert und ausgebrannt.**

Auf der Bahnstrecke Wesermünde - Dresden entgleiste ein D-Zug kurz hinter dem Bahnhof Langwedel. Vier Menschen starben bei diesem Eisenbahnunglück, darunter der Lokführer und der Heizer. 20 weitere Personen wurden verletzt, neun von ihnen schwer. Als Ursache für den Unfall gilt überhöhte Geschwindigkeit in einer Kurve.

„Schweres Eisenbahnunglück bei Verden“ titelten die Bremer Nachrichten am Donnerstag, 17. Mai, 1934. Am Tag zuvor war ein D-Zug in der Nähe des Langwedeler Bahnhofs entgleist. Bei dem Eisenbahnunglück starben vier Menschen, 20 wurden verletzt. Grund für den Unfall: der Lokomotivführer fuhr zu schnell in eine Kurve. Er überlebte den Unfall nicht.

Die Zahl der Toten stieg später auf vier, die der Schwerverletzten auf neun. Insgesamt erlitten 20 Passagiere Verletzungen. Unter den Toten waren der Lokomotivführer, der Heizer und die Wartefrau. Diese drei Personen wurden bereits tot aus dem Zug geborgen.

Der planmäßig in Bremen abgefahrene D-Zug 131 Wesermünde-Dresden entgleiste kurz hinter dem Stationsgebäude in Langwedel. Der D-Zug verunglückte, weil beim Wechseln der Schienenstränge eine Weiche aufgrund der großen Geschwindigkeit übersprungen wurde. Die schwere Dampf-Lokomotive sprang aus den Gleisen, riß auch die Schienen des Nachbargleises auf einer Länge von rund 60 Metern auf und kippte zusammen mit dem Speisewagen auf die Seite.

Laut der Ausgabe der Bremer Nachrichten vom 17. Mai war an dieser Stelle nur halbe Fahrt erlaubt, der Lokomotivführer mißachtete diese Vorgabe vermutlich und fuhr mit 90 bis 95 Kilometern pro Stunde über die sogenannte Abzweigweiche. Es habe ein „weithin hörbares Krachen und Klirren“ gegeben. Der Zug bestand größtenteils aus Stahl, der Speisewagen jedoch aus Holz. Dieser wurde zertrümmert und geriet in Brand.

Obwohl die Feuerwehr schnell vor Ort war, brannte der Speisewagen aus, so daß „nur noch die stählernen Gerüste in die Luft ragen“, wie es der Artikel in den Bremer Nachrichten beschrieb. Glück im Unglück sei gewesen, daß sich die Lokomotive nicht vor den anderen Wagen in die Erde bohrte, sondern beiseite geschleudert wurde und daß der Zug nur gering besetzt war.

Das Zugpersonal habe versucht, den Brand zu löschen, hatte jedoch keinen Erfolg. Bei den Löscharbeiten, beim Bergen von Verletzten und zur Absperrung der Unglücksstelle wurden neben der Langwedeler Feuerwehr auch die Wehren aus der Nachbarschaft, die Bahnpolizei, Ärzte, Sanitäter

und Soldaten aus Verden eingesetzt. Dabei wurden die Verletzten des Zugunglücks teilweise in den angrenzenden Nachbarhäusern behandelt und später in die Krankenhäuser nach Verden und Achim gebracht.

Der Speisewagen war vollständig abgebrannt, der erste Personenwagen ausgebrannt und der erste Teil des Zuges ein Trümmerhaufen. Mit Hilfe von Kränen der Hilfs- und Bergungszüge wurden an der Unfallstelle bis zum Morgengrauen die Trümmer beseitigt und freigeschweißt. Am nächsten Morgen konnte um 10 Uhr der Verkehr auf der Strecke wiederaufgenommen werden. Bis dahin wurden die Züge auf der Linie Verden-Bremen über Rotenburg umgeleitet.“

Leider lenkten **negative Schlagzeilen in der Presse** die Aufmerksamkeit immer wieder auf den Bahnhof Langwedel. Nicht nur am 16.05.**1934**, als der D-Zug Nr. 131 Wesermünde – Dresden um 11.27 Uhr durch zu schnelles Durchfahren einer Baustelle am Bahnhof Langwedel entgleiste und umstürzte, wobei Lokomotivführer, -heizer sowie Dienstfrau den Tod fanden und zahlreiche Fahrgäste verletzt wurden. Bereits im 19. Jahrhundert hatte es in und bei Langwedel zahlreiche leichte, aber auch mehrere schwere Eisenbahnunfälle mit Personenschäden gegeben.

Im Februar **1868** entgleiste im Förth ein Personenzug, angeblich wegen zu hoher Geschwindigkeit. Lokführer und Heizer wurden getötet, ein Postbeamter schwer verletzt (Verdener Anzeigenblatt vom 06.02.1868).

Langwedel, den 4. Februar **1879**: „Auf der Langwedel-Uelzener Bahn entgleiste gestern nachmittag zwischen hier und Gr. Linteln ein von Berlin kommender Güterzug in der Curve beim vierten Wärterhause jenseits Langwedel, wahrscheinlich in Folge davon, daß ein Wagenreif gesprungen war. Der beladene Wagen stürzte um“ (aus: Verdener Anzeigenblatt).

Während des Zweiten Weltkriegs wurden Bahnreisende Opfer feindlicher Luftangriffe. Beschossen wurden u. a. ein Personenzug im Einschnitt zwischen Langwedel und Etelsen (am „Häsenberg“) und ein Zug mit Flüchtlingen aus Ostpreußen auf der Uelzener Bahn bei Dauelsen am 22.02.**1945**. Die Ermordung einer jungen Frau durch einen jungen Schaffner im Personenzug zwischen den Stationen Kirchlinteln und Langwedel an einem Sommerabend Ende der **fünfziger Jahre** schockierte

die Bevölkerung. Zu erwähnen sind ferner die Entgleisung des D-Zugs Nr. 41 „Senator“ (Wiesbaden – Bremerhaven) im Bahnhof Etelsen im Jahre 1965 und ein versuchtes Attentat auf den zwischen Bremerhaven und Berlin verkehrenden Zug der amerikanischen Streitkräfte bei Cluvenhagen Mitte der **achtziger Jahre**.²

1934 kam Langwedel noch einmal in die Schlagzeilen, mit der Nachricht von einem tragischen Bus-Zug-Unglück. Auch im Ausland war das Interesse groß, handelte es sich doch um einen Sonderzug Hitlers, auch wenn die deutsche Presse dies nur am Rande vermerkte:



Eine Aufnahme des Autobusunglücks auf der Strecke Bremen-Hannover. Soweit bekannt ist, befand sich in dem Zug, der den Unfall verursachte (!), u.a. Reichskanzler Hitler. Lediglich der Anhänger des Autobusses blieb unbeschädigt auf dem Überweg stehen.

² Vgl. Hermann Bunke, Langwedel: Langwedel und seine Eisenbahn. http://www.langwedel.de/de-wAssets/docs/leben/Entwicklung-Statistik/Langwedel_und_seine_Bahn_2015.pdf
©P. Dr. D. Hörnemann, Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette, www.bahnhof-lette.de, Seite 17 von 34



De veertien slachtoffers van de verkeersramp op den overweg bij Langwedel, waar Hitler's extra-trein een autobus met een tooneelgezelschap verpletterde, werden gisteren in hun geboorteplaats Stade ten grave gedragen. Het was een droeve stoet, die onder groote belangstelling door de straten trok, ontroerend vooral in z'n eenvoud. De 14 kisten waren op boerenwagens geplaatst en zoo trok de stoet door het stadje naar het kerkhof.

Die vierzehn Opfer des Verkehrsunglücks auf einem Bahnübergang bei Langwedel, bei dem Hitlers Sonderzug einen Autobus mit einer Theatergesellschaft vernichtete, wurden gestern in ihrer Geburtsstadt Stadt zu Grabe getragen. Der Trauerzug, der sich unter großer Beteiligung durch die Straßen zog, war vor allem wegen seiner Schlichtheit anrührend. Die 14 Särge lagen auf Bauernwagen, so zog der Beerdigungszug durch die Stadt zum Friedhof.

Bahnmeister Dood an Block 61a - Die Todesfahrt der Camper Speeldeel

Am 14.12.1934 geschah die Todesfahrt der niederdeutschen Laientheatergruppe Camper Speeldeel.³ „Hier hett de Dood sien Willn kreeg“, rief der überlebende Leiter der Kompagnie bei der Trauerfeier seinen Mitspielern nach: Hier hat der Tod seinen Willen bekommen.

Ein verspätetes Fräulein mit Koffer wäre an jenem Freitag der zwanzigste Passagier gewesen. Obwohl der Omnibus 20 Minuten später als geplant

³ Vgl. den Artikel von Uwe Ruprecht: <http://file1.npage.de/003951/70/html/grabstein02.htm>

abfuhr, verpaßte sie ihn. Das rettete ihr Leben. Fritz Krüger, 46, war der Chauffeur. An Bord: 13 Schauspieler sowie drei Musiker und der Friseur Paul Weber als Maskenbildner, außerdem das Ehepaar Scholvin, das Verwandte besuchen wollte. Am Abend sollte die Speeldeel in Verden an der Aller „De Hochtied in de Pickbalje“ aufführen. Weil das Stück mit einer Hochzeitsgesellschaft endet, mußte die ganze Spielschar aufgeboten werden; einige kamen mit dem PKW nach. Für die Aufbauten der zwei Bühnenbilder wurde ein Anhänger an den Bus gekoppelt.

Die 1922 im Stadtteil Campe gegründete Speeldeel war eine der ersten plattdeutschen Laienspielbühnen Norddeutschlands. Die rund 20 Mitspieler zählende Amateurtruppe brachte es im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens auf 300 Aufführungen in über 50 Orten zwischen Cuxhaven und Lüneburg, Harburg und Bremen. Ihr Repertoire umfaßte Uraufführungen den Publikumsrenner „Krach um Jolanthe“ oder Dramen wie „Bahnmeister Dood“. Die Fahrten der Theatertruppe waren gesellige Angelegenheiten. Hinter Zeven brach bereits die Dunkelheit herein, und Nebel stieg auf. Chauffeur Krüger verlor die Orientierung. In Rotenburg verpaßte er den Abzweig nach Verden und fuhr zunächst lange Richtung Visselhövede, bis der Irrtum bemerkt wurde. Mühseliges Wenden mit dem Anhänger, die Rückfahrt bis Rotenburg - die Zeit wurde knapp, die Passagiere nervös, Krüger trat aufs Gaspedal. Neben dem Chauffeur spähten zwei Reisende in den Nebel. Sichtweite keine 50 Meter. Gegen 17 Uhr passierte der Bus das Dorf Walle zwischen Langwedel und Kirchlinteln. Ein paar Kilometer nur noch bis zum Ziel.

Hinter Walle führte die Landstraße in eine Geländemulde, in der sich der Nebel schlagartig verdichtete. Chauffeur Krüger bemerkte den Bahnübergang nicht, auf den er zusteuerte. Die Bahn traf kein Verschulden, ergaben die Ermittlungen. Die Schranken waren seit fünf Minuten geschlossen, die Warnlampen leuchteten - soweit der Nebel es zuließ. Die Lichter eines nahenden Schnellzuges, die im Nebel verschwammen, waren für den Busfahrer außerdem von einem Bahndamm und Gebüsch verdeckt. In „langsamem Tempo“, wie sich ein Überlebender erinnerte, geradezu gemächlich durchbrach der Bus die

erste Schranke und blieb auf den Schienen stehen. Krüger versuchte zurückzusetzen - zu spät. Die Scheinwerfer einer Lokomotive hüllten den Bus in blendende Helligkeit. In Höhe des Fahrersitzes wurde das Auto erfaßt und herumgerissen, so daß auch der hintere Teil gegen die Lok prallte und zertrümmert wurde. Die Vorderachse wurde 200 Meter weit mitgeschleift. Der Ruck trennte den Anhänger ab, der unbeschädigt blieb.

13 Reisende waren auf der Stelle tot; zwei weitere erlagen kurz nach der Einlieferung ins Verdener Krankenhaus ihren Verletzungen; ein Passagier starb am nächsten Morgen. Eine 27jährige wurde schwer verletzt, während drei Reisende, die auf der hintersten Bank gesessen hatten, mit leichten Blessuren davorkamen. Die Insassen des Zuges hatte der Unfall nur ein wenig geschüttelt, die Beschädigungen an der Lokomotive waren nicht schwerwiegend. Sobald der Zug hielt, stürzten Bewaffnete heraus und durchkämmten die neblige Umgebung. Erst nachdem klar war, daß kein Attentat stattgefunden hatte, leistete ein Arzt, der sich im Zug befand, erste Hilfe. Feuerwehr und Sanitäter trafen ein, Polizei und Staatsanwaltschaft.

Nicht irgendein Zug, sondern der Sonderzug des Führers hatte die Speledeel am Bahnblock 61a ausgelöscht. Hitler war beim Stapellauf des Ostasien-Schnelldampfers „Scharnhorst“ auf der Werft der AG Weser in Bremen höchst selbst zugegen und besichtigte in Bremerhaven weitere Schiffe. An der Unglücksstelle verließ Hitler sein Abteil nicht. Die Strecke wurde rasch geräumt, damit er seine Fahrt fortsetzen konnte. Um 23.37 Uhr traf er im Lehrter Bahnhof in Berlin ein. Daraufhin soll ein Spruch in Stade die Runde gemacht haben: Der Führer sei nicht ausgestiegen, weil er kein Blut sehen könne. Die Nachricht vom Unglück erreichte Stade gegen 19 Uhr. Eine Stunde später berichtete der Rundfunk. In der Nacht noch war Bürgermeister Arthur Meyer am Schauplatz des Schreckens. Am Samstag zwischen 12 und Viertel nach läuteten alle Kirchenglocken. „Ein Schicksalsschlag von beispielloser Härte hat die Stadt Stade heimgesucht“, titelte das Lokalblatt. Die prominente Beteiligung an der Katastrophe wurde nur am Rande und fast verschämt erwähnt.

Die offiziellen Verlautbarungen mißbrauchten die Trauer für das Dritte Reich. „Es war die einzige plattdeutsche Spieltruppe des Gaues, die in der letzten Zeit in der Hauptsache für die NS-Kulturgemeinde spielte“, wurde die Speeldeel gewürdigt. Nicht wie Unfallopfer, sondern wie Kriegshelden wurden sie verabschiedet: „Sie kämpften und starben für Volkstum und Heimat.“

Die Trauerfeier wurde für Dienstag, den 18. Dezember, anberaumt. Am Vormittag verbreitete sich das Gerücht, Hitler werde selbst daran teilnehmen. Tatsächlich entsandte Hitler seinen Adjutanten, SA-Obergruppenführer Brückner, der den Hinterbliebenen eine Geldspende übergab und eine Stiftung ankündigte, die im folgenden Jahr eingerichtet wurde und bis 1944 Zahlungen leistete. An allen Häusern hingen Fahnen auf Halbmast, die Geschäfte blieben während der Trauerfeierlichkeiten von ein bis vier Uhr geschlossen. Die Liturgie übernahm Pastor Johann Gerhard Behrens - jener Geistliche, der im folgenden Jahr mit dem Schild „Ich bin ein Judenknecht“ vom Mob durch die Gassen getrieben und fast gelyncht wurde.

14 Ackerwagen mit den Särgen, voran Nazi-Prominenz wie Gauleiter Otto Telschow aus Lüneburg, zogen aus der mit Hakenkreuzen geschmückten Stadt. Drei Opfer wurden auf dem Camper Friedhof beigesetzt, 11 erhielten ein Ehrengrab auf dem Horst-Friedhof. Zwei Tote waren von Verden nach Hemelingen und Wedel in Holstein überführt worden. Die Camper Speeldeel bildete sich neu und nahm im Februar 1935 den Spielbetrieb wieder auf. Nach 1945 wurde ihr vorgehalten, daß sie sich für die NS-Ideologie hatte vereinnahmen lassen. Ihren letzten Auftritt hatte sie 1970. Zwei Jahre später, zum 50. Jahrestag, löste sich die Theatergruppe auf.

durchwachte die ganze Nacht und brachte Vieh, Möbel usw. in Sicherheit. Die Feuerwehr war in Alarmbereitschaft. Am 14. Dezember früh wurde die Ansiedlung Brod überschwemmt. Das Wasser reichte bis in die nächste Nähe des Gemeindehauses in Unter-Poltisch. Auch der Sommerturnplatz des Sokolvereines ist unter Wasser. Der Friedhof, der auf einem höhergelegenen Platz liegt, ist von Wasser umgeben und der Zutritt zu ihm unmöglich. Seit dem Jahre 1865 hat es keine solche Ueberschwemmung im Gebiet von Poltisch gegeben.

Vierzehn Todesopfer eines Kraftwagen n'alls.

Aus Verden an der Aller wird berichtet: Am 14. Dezember ereignete sich zwischen Langwedel und Kirchlinteln, unweit Verden an der Aller, ein schweres Autobusunglück, bei dem 14 Personen ums Leben kamen. Ein Autobus mit Anhänger, der eine plattdeutsche Theatergesellschaft aus Stade nach Verden bringen sollte, überfuhr bei nebligem Wetter den geschlossenen Eisenbahn-schranken. Im gleichen Augenblick wurde der Autobus von einem Schnellzug erfasst und zur Seite geschleudert. Der Autobus wurde vollkommen zerkleinert. Von den 20 Insassen waren 13 sofort tot. Vier wurden schwer verletzt, während drei, die auf der letzten Bank des Autobus gesessen waren, mit leichten Verletzungen davonsamen. Eine Person ist bald den Verletzungen erlegen. Der Zug konnte auf kurze Strecke zum Halten gebracht werden. Die Insassen des Zuges, unter denen sich auch ein Arzt befand, leisteten sofort die erste Hilfe. Nach kurzer Zeit trafen Feuerwehren und Sanitätskolonnen umliegender Ortschaften mit Ärzten ein, gleich dar-

auf ein Hilfszug der Reichsbahn. Der Oberstaatsanwalt aus Verden begab sich ebenfalls unverzüglich an die Unglücksstätte, um die ersten Vernehmungen durchzuführen. Aus den verschiedenen Zeugenaussagen ergibt sich einwandfrei, daß der Schranken bereits fünf Minuten vor Passieren des Zuges ordnungsgemäß geschlossen war. Der geschlossene Schranken wurde von dem Autobus mitten durchbrochen. Die Zugführung und das Blockpersonal leißt keinerlei Schuld. Nachdem alle Toten und Verletzten geborgen waren, konnte der Zug mit großer Verspätung seine Fahrt fortsetzen. Der Schnellzug, der mit dem Autobus zusammenstieß, war der Extrazug, in dem der Reichskanzler nach dem Stapellauf des Dampfers „Scharnhorst“ von Bremen nach Berlin fuhr.

Lebensmittelskandal in Newyork.

Gelegentlich einer Untersuchung von Unregelmäßigkeiten in der Lebensmittelversorgung durch das staatliche Hilfswerk enthüllte der Vorgesetzte des Newyorker Stadtrates einen ungeheuerlichen Skandal. Waggonsladungen von Lebensmitteln, die für die Verteilung an die notleidende Bevölkerung bestimmt sind, lagern in verschiedenen Magazinen der Stadt, weil nicht genügend Personal und Transportmittel für die Verteilung zur Verfügung stehen. Große Mengen Lebensmittel sind auch dadurch verdorben, daß sie trotz des Frostes in offenen Lastwagen durch die Straßen transportiert wurden. Das staatliche Hilfswerk hat die Stadt mit Lebensmitteln geradezu überschwemmt. Augenblicklich stehen mehr als vier Millionen Kilogramm Erdäpfel zur Verfügung, genug, um die Bevölkerung eine Woche lang zu er-

Alpenländische Rundschau vom 22.12.1934

