



Letzte Tage des Personenzugverkehrs auf der Ochsenhausener Zweigbahn, Mai 1964: Der Schmalspurnzug kommt von Biberach und befährt die Niveaureizung in Warthausen. Der Kilometerstein vorne gilt nicht der Südbahn, sondern der Lokalbahn ab Biberach (km 2,4). Hinten das Bahnwärterhaus an der Hauptstrecke. Foto: Gebrüder Werner/Slg. Stadtarchiv Schwäb. Gmünd.

Hans-Joachim Knupfer, Leonberg

Untaugliche Lok zur untauglichen Zeit (Teil 1)

Das Zugunglück von Warthausen 1944 und seine Hintergründe

Vor 75 Jahren kam es auf dem Bahnhof Warthausen bei Biberach in Oberschwaben zur schweren Kollision zweier Eisenbahnzüge, nämlich einem Zug der Südbahn mit dem der Schmalspurbahn Biberach - Ochsenhausen. Ein Dutzend Tote und viele Schwerverletzte waren die Folge. Inzwischen aufgetauchte Dokumente zu dem Vorfall erlauben eine neue und genauere Betrachtung und fachliche Bewertung.

„Telegrammbrief an den Herrn Reichsverkehrsminister – Berlin – zum Zusammenprall des P 1521 mit dem Gmp 303“ – so lautete die Mitteilung vom 7. Januar 1944, die der Vorstand des Reichsbahnbetriebsamtes Friedrichshafen zu Papier bringen musste. Den Anlass gab das Geschehen am Vortag, in den frühen Morgenstunden des 6. Januar 1944, als um 7.07 Uhr der erste genannte Zug, nämlich der Personenzug 1521 Friedrichshafen – Ulm auf der sogenannten Südbahn, der Hauptstrecke zwischen Stuttgart und Bodensee, dem gemischten Zug der Nebenbahn Biberach - Ochsenhausen in die Flanke fuhr. Drei Wagen des vollbesetzten Zuges der Schmalspurbahn wurden völlig zerstört, einer stark und drei leicht beschädigt.

Acht Reisende in diesen Wagen waren sofort tot; von den 15 Schwerverletzten starben am Unfalltag und danach nochmals vier weitere.¹

Wie in den Nazijahren und verschärft in der Kriegszeit üblich, gab es über solche Vorfälle eine fast gänzliche Nachrichtensperre. Typischerweise erschien in der Tagespresse nur eine winzige einspaltige Meldung.² Fotografieren war sozusagen doppelt verboten, einmal generell, weil die Reichsbahn als strategische Anlage galt, zum anderen, weil jede Dokumentation staatlicher Missgeschicke besonders unerwünscht war.³ Im Gefolge der deutschen Bahnreform 1994 und der folgenden schrittweisen Auflösung der vormaligen Bundesbahndirektion Stuttgart gelangten jedoch versicherungsrechtliche Akten der Reichsbahn, bei denen die Vorgänge geschlossen waren, aus historischem Interesse an zugewandte Einrichtungen wie das Bahn-Sozialwerk. Überraschend ergab sich daher vor etlichen Jahren vorübergehend Gelegenheit, derartige Bestände zu sichten. So hielt der Verfasser dieses Beitrags bei der systematischen Schnelldurchsicht Hunderter Unfallberichte der Reichs- und Bundesbahn in einem nicht heizbaren, winterkalten Archivgefass plötzlich auch Durchschläge des Originalvorgangs vom Unfall Warthausen 1944 in

Zugunfall in Warthausen

Biberach, 6. Januar. Von zuständiger Seite wird mitgeteilt: Am 6. Januar, kurz nach 7 Uhr, ist auf dem Bahnhof Warthausen der Strede Ulm—Friedrichshafen der Personenzug 1521 von Friedrichshafen nach Ulm dem Nebenbahnzug 303 von Ochsenhausen nach Biberach in die Kante gefahren. An der Unfallstelle wurden bisher 8 Tote geborgen, 8 Reisende wurden schwer und 12 weitere Reisende leicht verletzt. Ärztliche Hilfe war schnellstens zur Stelle. Die Verletzten sind in die benachbarten Krankenhäuser eingeliefert worden. Die Hauptbahn Ulm—Friedrichshafen war mit beiden Gleisen um die Mittagsstunde des Unfalltages wieder befahrbar. Die Untersuchung über die Ursache des Unfalls ist noch im Gange.

Am Tag nach dem Unfall, am 7. Januar 1944, erschien in der Donau-Bodensee-Zeitung, Ausgabe Biberach, diese winzige Unfallmeldung. Mehr Information gestand das Naziregime dem Volk nicht zu. Vorlage: Stadtmuseum Biberach.

der Hand. Die dazugehörigen Pläne waren nicht auffindbar; die amtlichen Originalfotos verschwanden wieder, bevor sie reproduziert werden konnten. Immerhin gelang es, den schriftlichen Vorgang komplett zu fotokopieren.

Die Ausgangslage

Bevor der eigentliche Vorfall beschrieben werden kann, muss kurz auf die technische Seite eingegangen werden: Im Jahr 1899 hatte die württembergische Staatsbahn die schmalspurige Zweigstrecke Warthausen - Ochsenhausen eröffnet, welcher noch 1900 die vorgesehene Verlängerung von Warthausen bis Biberach folgte. Der Bau solcher Schmalspurbahnen – damals in Württemberg zunächst „Lokalbahnen“ genannt – nach einem vorteilhaften neuen Konzept war ein innovativer Beitrag zur Strukturförderung auf dem flachen Land: Erstmals wurde die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit wie bei einer vollspurigen Strecke durch ein modernes, erheblich kostensparendes Schmalspursystem erreicht. Für das angestrebte Ziel eines ganzen Verkehrsnetzes im topografisch schwierigen Umfeld bot dies eine ideale und die einzig wirtschaftliche Perspektive. Ansonsten hätten solche Regionen oftmals vermutlich gar keine Bahnverbindung bekommen. Denn die Staatsbahn musste damals gewaltig in ihr Hauptnetz investieren – und die Erträge und Restmittel daraus hatten für den lokalen Bahnbau zu genügen. Weil der spätere lokale Bahnbau auf die teure

und weniger anpassungsfähige Vollspur umgestellt wurde, ermöglichte die schlechtere Rentabilität dieser Betriebszweige dann aber kein Netzwerk verbundener Bahnstrecken mehr.

Weil die Linie nach Ochsenhausen von der Südbahn aus geografisch gesehen nach Osten abzweigt, die Zweigstrecke in Biberach aber wegen der besseren Zugänglichkeit und Service für die Reisenden auf der Westseite der Südbahn begann, wurde das Gleis der Lokalbahn von Biberach bis vor Warthausen zunächst westlich der Hauptstrecke parallel zu dieser geführt, um dann beide Hauptbahngleise mit einer Kreuzung zu überqueren. Die Kreuzung war, wie auch die dortigen Weichen der vollspurigen Gleisanlagen, durch Signale gesichert, die vom direkt auf dieser Höhe liegenden Stellwerk 2 aus bedient wurden. Die Deckungssignale der Südbahn und der Schmalspurbahn standen in gegenseitiger Abhängigkeit, so dass immer nur entweder für die eine oder die andere Strecke ein Fahrauftrag erteilt werden konnte. Zudem befanden sich auf der Schmalspurstrecke direkt vor und nach der Kreuzung sogenannte Schutzweichen, die ebenfalls in die Signalanlage eingebunden waren und den Weg diagonal über die Hauptgleise nur freigaben, wenn die Signale für die Lokalbahn auf Fahrt standen. Diese Sicherungstechnik war üblich und ausgereift.



Die Gleisüberschneidung südlich Warthausen in Blickrichtung nach Norden. Links das Stellwerk 2 des Warthausener Bahnhofs. Alle Gleise sind durch die Ausfahr- und Schutzsignale des Bahnhofs gesichert, ebenso die Gegenrichtung durch die Einfahrsignale. Rechts der Bildmitte das Schutzsignal der Schmalspurbahn. Anders hätten Kreuzung und Sicherheitstechnik bei einer vollspurigen Strecke auch nicht ausgesehen. Foto (1964): Gebrüder Werner/Slg. Stadtarchiv Schwäb. Gmünd.

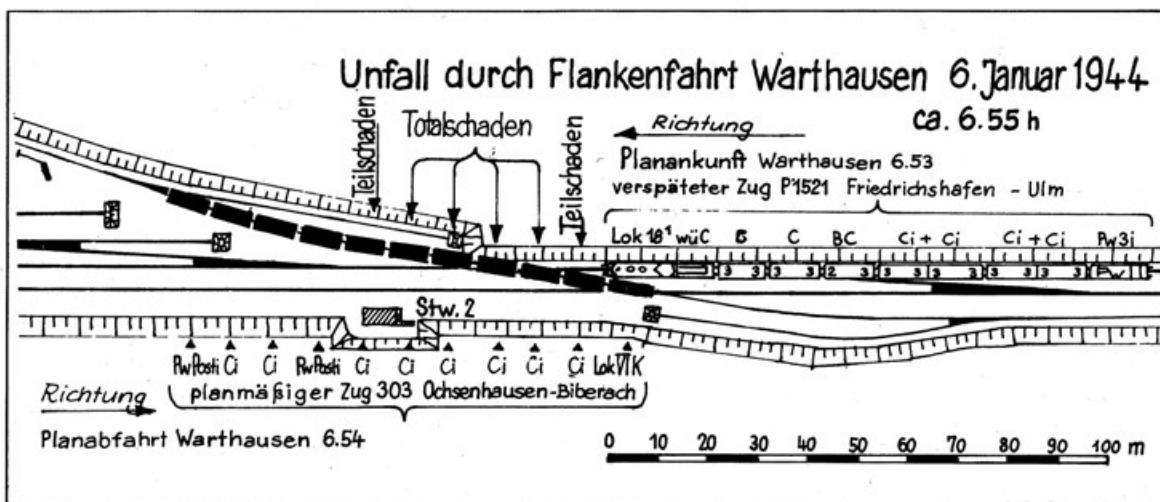
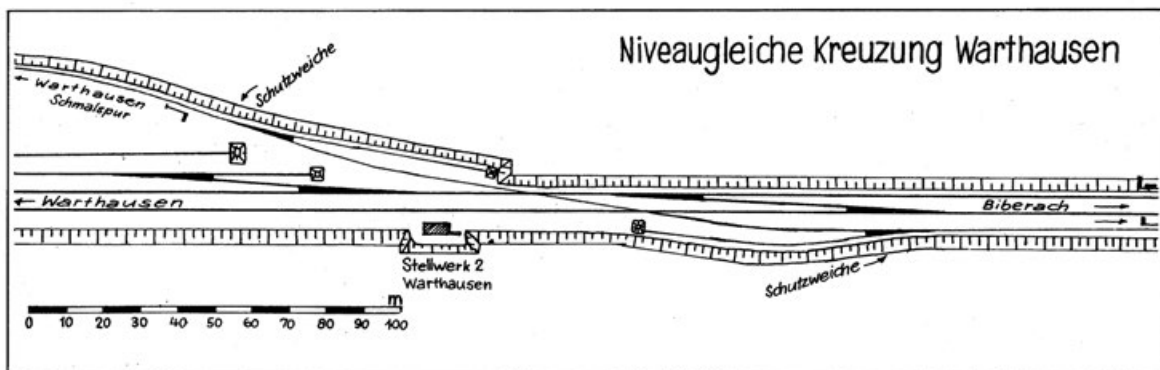
Auf der Ochsenhausener Bahnstrecke verkehrten bereits seit 1941 kriegsbedingt nur noch zwei Zugpaare, eines morgens, eines abends, während das Mittagszugpaar nur noch an den Markttagen Mittwoch und Samstag unterwegs war. Der morgendliche Zug Richtung Biberach bestand werktags aus nicht weniger als acht zweiachsigen Personenwagen dritter Klasse mit je 32 Sitzplätzen und zwei Gepäckwagen. Setzt man voraus, dass wie damals üblich, bei so wenig Fahrgelegenheit und kriegsbedingtem zusätzlichen Verkehrsaufkommen die Wagen voll besetzt waren, dann saßen trotz einiger Umsteiger Richtung Ulm noch rund 250 Reisende in den Wagen, sowohl Schüler als auch zahlreiche Beschäftigte der Biberacher Betriebe. Wie eine Zeitzeugenaussage aufzeigt, war dieser Zug – als einzige Fahrtgelegenheit des Tages in der ganzen ersten Tageshälfte überhaupt – stets überbesetzt, was nicht verwundert.⁴

Der Fahrplan für den Morgenzug sah die Abfahrt in Ochsenhausen kurz vor 6 Uhr vor, während Warthausen planmäßig fast genau 60 Minuten später, um 6.56 Uhr, zu erreichen war. Von dort wäre der Zug um 6.59 vollends Richtung Biberach weitergefahren. Unterwegs wäre dem Schmalspurzug auf halbem Weg nach Biberach der planmäßige Personenzug Richtung Ulm begegnet, also jener P 1521, der die Biberstadt um 7.04 verlassen hätte, um 7.08 in Warthausen zu halten und dort die Anschlussreisenden Richtung Ulm aufzunehmen. Vom Abfahrtsplatz der Schmalspurbahn in Warthausen bei Südbahnkilometer 128,0 bis zur Niveaureisung beider Bahnstrecken in Kilometer 129,0 waren somit fast genau tausend Meter zu bewältigen. Setzt man bei der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit der Schmalspurbahn von Tempo 30 einen Durchschnittswert von 25 Kilometern pro Stunde an, da zunächst die Bahnhofstraße Warthausen zu queren war, so hätte der Lokbahnzug die Distanz in maximal etwa zweieinhalb Minuten zurücklegen müssen, also spätestens gegen 7.03 Uhr. Damit bestand eine völlig ausreichende Zwischenzeit für den Stellwerkswärter, den Fahrweg für die Schmalspurbahn nach deren Durchfahrt über die Kreuzung wieder zu verriegeln und den für die Südbahn freizugeben, damit jener Zug um 7.07 den Südkopf des Bahnhofs Warthausen passieren und um 7.08 Uhr in der Station anhalten konnte. Bis zum Unfalltag 1944, also über vier Jahrzehnte, war dieses Prinzip der gegenseitigen Fahrwegsicherung auch anstandslos abgelaufen, nicht anders als auf Tausend anderen Bahnhöfen in Deutschland, wo es planmäßig oft wesentlich knappere Abstandszeiten zu bewältigen galt.

Die Umstände

An jenem 6. Januar 1944 lief es aber etwas anders. Zunächst fällt ein vermeintlicher Widerspruch auf: Auf dieses Datum fällt doch ein hohes katholisches Fest, Heilige drei Könige! Wie können dann Züge für den Berufsverkehr gefahren sein? Doch im Rahmen des „totalen Krieges“ hatte die Reichsregierung still einige kirchliche Feiertage gestrichen, so auch Dreikönig. Es herrschte also ein grauer Werktag wie jeder andere. Sodann war zwar der Zug auf der Südbahn nach Ulm pünktlich, nicht aber jener der Zweigstrecke. Dort hatte die Reichsbahn aus dem noch 1943 als reinem Personenzug Nummer 3 gefahrenen Morgenkurs inzwischen den Güterzug mit Personenbeförderung Gmp 303 gemacht, der also Güterwagen mitzuführen und womöglich unterwegs zu rangieren hatte – in diesem Fall vermutlich aber nur in Biberach, weil von einer Rangierbewegung in Warthausen nichts verzeichnet ist.⁵ Wie auch immer, Gmp 303 verließ Warthausen mit zwei Minuten Verspätung um 7.01 statt um 6.59 Uhr.⁶ Wie vorgerechnet, hätte er damit aber das Überschneidungsgleis noch immer gegen 7.04 erreichen müssen, was auch der Oberstaatsanwalt so sah. Tatsächlich hatte der Schmalspurzug erst um 7.07 die Kreuzung erreicht – genau dem Zeitpunkt, an dem völlig planmäßig auch der Vollspurzug der Hauptbahn an dieser Stelle auftauchte.⁷ Was der Schmalspurzug in der Zwischenzeit gemacht hatte, *war nicht zu klären*, wie es im Protokoll lapidar heißt. Bei mindestens vier bahnamtlichen Zeugen, nämlich dem Lokpersonal des Schmalspurzuges, dessen – dann leicht verletzter – Schaffner und dem Wärter von Stellwerk 2, Franz Kammerer, *Weichensteller* aus Herrlishöfen, vor dessen Augen sich das Geschehen direkt abspielte?

15 Sekunden früher oder später hätten genügt, dass der Zug der Schmalspurbahn die Kreuzung fast bewältigt oder noch nicht ganz erreicht hätte – auch bei nur zehn Sekunden Verschiebung wäre allenfalls die Lokomotive des Schmalspurzuges oder der Packwagen statt eines Personenwagens beschädigt worden. So aber traf die schwere Schnellzuglok des Südbahnzuges, Lok 18 112, eine sogenannte württembergische Type C aus der Königszeit, den Zug der Zweigstrecke fast genau in der Mitte.⁸ Vor den Augen von Johann Kleinknecht, dem Lokführer aus Ochsenhausen auf der Schmalspurmaschine, erfasste die mächtige große Lok nicht weniger als fünf der insgesamt zehn Schmalspurwagen. Die verheerende Bilanz wurde bereits eingangs erwähnt.



Lage- und Situationsplan der Kreuzung und des Unglücks. Zeichnung: Kurt Seidel, aus: Schmalspur in Baden-Württemberg.

Außer den Toten und Schwerverletzten wurden 51 Leichtverletzte registriert, später meldeten sich nach und nach nochmals elf Fahrgäste mit leichteren Blessuren. Wenigstens konnten der Mitarbeiter vom Stellwerk und sein Chef, der Bahnhofsvorsteher von Warthausen, Reichsbahninspektor Anton Feifel, sofort Hilfe anfordern: *Ärzte, Krankenwagen, Feuerwehr, Sanitätskolonnen waren alsbald an der Unfallstelle.* Die beiden Hilfszüge der Reichsbahn aus Aulendorf und Ulm rückten an, ebenso die Werkfeuerwehr der damaligen Energieversorgung Schwaben (EVS) aus Biberach mit 13 und die Ortsfeuerwehr Warthausen mit 37 Mann. Zum ungeplanten Lazarett entwickelte sich das Haus des Marinebauwerkmeisters Anton Wachter, in Flensburg beschäftigt, der sich auf Heimaturlaub in seinem 150 Meter entfernten Wohnhaus aufhielt. Er hörte den Aufprall und *alarmierte sofort am Fernsprecher die Polizeistelle Biberach*, die wiederum die anderen Rettungskräfte in Gang setzte. Wachter eilte selbst zur Unfallstelle, kümmerte sich gemeinsam mit Soldaten, die im

Zug waren, um die Verletzten, und führte diese *in seine Wohnung, wo sich inzwischen auch die Ärzte eingefunden hatten.* Betten, Decken und sämtliche Räume stellte Wachers Ehefrau zur Verfügung: *Insbesondere waren auch die Toten und Schwerverletzten in seinem Hause aufgenommen.*

Auch 150 Meter nach Süden entfernt, im nahen Bahnwärterposten⁹ am Bahnkilometer 129,2, wo sich heute noch ein Fußwegübergang befindet, war der Bahnwärter Hans Lochbühler nicht untätig, wie sich später herausstellte: Er nahm ebenfalls zwei Schwerverletzte bei sich auf. Zimmer, Teppiche und Decken waren hernach blutbeschmutzt. Die Reinigung nahm das Eisenbahnerhepaar selbst vor. Lochbühlers Tochter, als Kontoristin in Biberach tätig und in Warthausen erst in den Zug eingestiegen, hatte dort prompt einen Beckenbruch erlitten. Wachter, Lochbühler und die EVS-Werksfeuerwehr wurden mit Schreiben des Reichsbahnbetriebsamtes Friedrichshafen vom 21. Januar 1944 an die Reichsbahndirektion (RBD) jeweils zu einer Belohnung in Geld vor-

geschlagen für ihre hervorragende Beteiligung an der Hilfeleistung. Der Zugverkehr an der Unfallstelle konnte, da die Gleise nicht beschädigt waren, zwischen 11.30 und 12.45 Uhr wieder aufgenommen werden. Die verstörten, aber unverletzten Reisenden des vollspurigen Personenzuges 1521 hatten um den Trümmerhaufen herum auf einen Ersatzzug umsteigen müssen, drei folgende Züge fielen aus. Auch die Laupheimer Niederlassung des Hubschrauberherstellers Focke, Achgelis & Co. (Delmenhorst) erhielt von der Reichsbahn eine – undotierte – Belobigung, weil sie von sich aus kostenlos einen Lkw gestellt hatte, um das Gepäck der Fahrgäste zwischen Warthausen und Biberach weiterzubefördern.

Die Betroffenen

Bei den Toten handelte es sich um je sechs Frauen, Männer und Jugendliche im Alter zwischen 14 und 46 Jahren, davon je drei aus Ochsenhausen und Äpfingen,

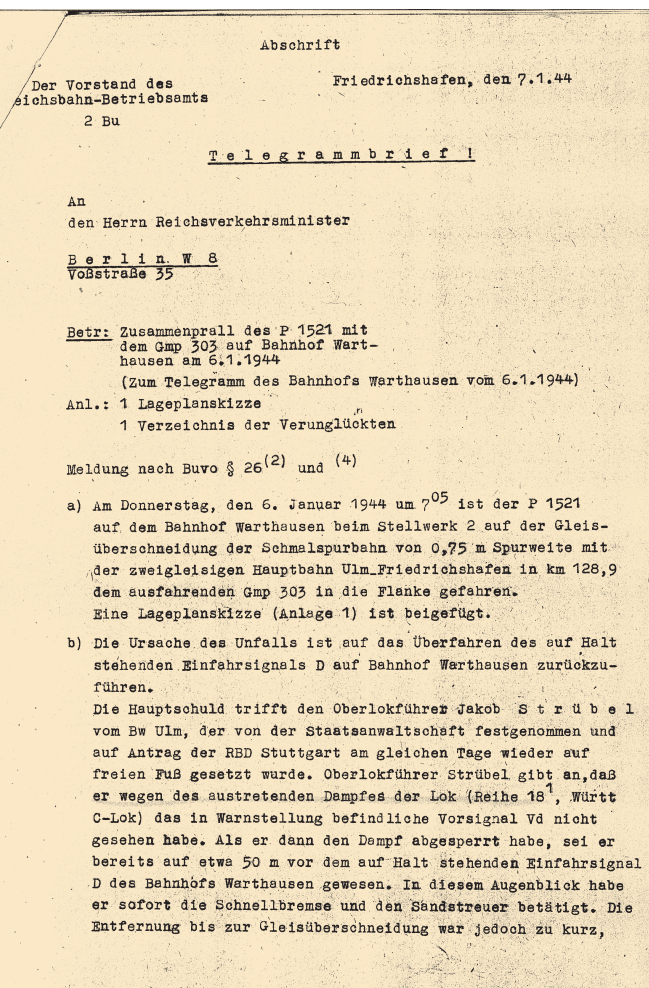
zwei aus Maselheim und je eine Person aus Sulmingen, Baltringen und Laupertshausen. Drei davon waren Schüler, einer aus Stuttgart, einer war Schreinerlehrling, weiter traf es drei Kontoristinnen, einen Schuhmacher, eine Hausfrau, eine Arbeiterin und einen Bauer. Besonders tragisch war, dass gleich zwei Töchter einer Familie aus Äpfingen, 20 und 25 Jahre alt, unter den Opfern zu beklagen waren. Auch die Schwerverletzten kamen alle aus dem Einzugsbereich der Ochsenhausener Linie, ebenfalls mit Berufen von Dienstknecht, Glaserlehrling, Schneidermeister und Bäuerin über Kontoristin, Pelznäherin, Haushaltshilfe, Damenschneiderin, Modistin bis zur schlichten *Rüstungsarbeiterin, Magiruswerke Biberach*. Drei Schüler hatte es auch in diesen Wagen getroffen. Die Verletzungen betrafen vor allem Bein-, Becken- und Schulterbrüche. Der älteste Schwerverletzte war ein 58-jähriger Bauer vom Sankt-Anna-Hof bei Ochsenhausen, der jüngste mit 14 Jahren ein Schüler aus Wenedach.¹⁰



Überblick über die Unfallstelle, vom Stellwerk 2 aus gesehen, Blick nach Süden. Links hinten im Bild der Zug der Südbahn mit einem Post- und einem Gepäckwagen hinter der Lokomotive. Foto: Polizei Biberach, Repro aus Scherer/Stubenrauch, Das Öchsle, 1983.

Die über 50 Leichtverletzten stammten ebenfalls aus der direkten Umgebung von Herrlishöfen über Hattenburg bis Baltringen. Arbeitgeber, soweit es sich um abhängig Beschäftigte handelte, waren – allesamt in Biberach – die Vollmerwerke (sieben Mitarbeiter), die EVS (1), die Geschäfte G. Maier zum Engel, Marie Gruß, Christian Funk zum Storch (drei Mitarbeiter), Heinrich Haug zum Engel (drei Personen), Wilhelm Flad, Beck und Segmehl, Montag, Schuhhaus Hepfer sowie die Firmen Ottenbacher, Lindenmayer & Co. (zwei Beschäftigte), W. Schmitz Seidenwarenfabrik, Palm & Co., Anna Gutheiß und Siegmund Gerster. Beruflich wurden hier Schneider,

Bauer, Maurer, Maler, Reichsbahngehilfin, Haustochter, Hilfsarbeiter, Lagerverwalter, Verkäufer oder Dienstknecht angegeben, weiter Haushaltshilfe, Steinhauer, Bürogehilfin, Maschinenschlosser, Mechaniker, Werkmeister, Mechaniker-, Schreiner- oder Schneiderlehrling. Eine Person arbeitete als Schreibgehilfin beim Landratsamt Biberach, eine mit derselben Tätigkeit beim Tierzuchtamt. Vier Personen stammten von selbstständigen Bauernhöfen, ein gutes Dutzend Betroffener war Schüler. Eine Schülerin stammte aus Stuttgart-Bad Cannstatt. Dies wie auch die Herkunft des tödlich verunglückten Schülers aus Stuttgart lässt sich einfach erklären: Diese Jugendlichen wurden vorsorglich von der Großstadt mit ihrer dem Feind wohlbekannten Rüstungsindustrie auf das weitaus weniger bombenbedrohte Land geschickt, wenn sich dort etwa familiäre Gelegenheit fand, sie unterzubringen. Zu den Leichtverletzten gehörte schließlich auch der 1890 geborene Zugschaffner Josef Reisch aus Ochsenhausen, der mit Prellungen davonkam.¹¹



Mein Bruder war damals als 14-jähriger Schüler bei der Fahrt von Äpfingen nach Biberach bei dem Unfall dabei. Meine Mutter, mein Bruder und ich (damals 5 Jahre alt), waren von Stuttgart nach Äpfingen auf einem Bauernhof bei Verwandten evakuiert. Mein Bruder ging damals auf das Gymnasium in Biberach und ist täglich mit dem Öchsle gefahren. Sein Glück war, dass er nicht im Wageninneren war, sondern gemeinsam mit anderen Schülern außen auf der Wagenbühne stand. Denn der Zug war in dieser Zeit dauernd überfüllt. So ist er bei dem Unglück auf eine Böschung geschleudert worden. Außer einer schweren Gehirnerschütterung und Abschürfungen hat er keine wesentlichen Folgen davongetragen. Er hatte allerdings bis ins hohe Alter immer wieder Kopfweg. Leider ist mein Bruder 2004 verstorben, sonst könnten wir ihn zu mehr Details befragen.

Helmut Steegmüller, Affalterbach (Kreis Ludwigsburg), 2018

Kennengelernt auf einer Exkursion der Marbacher Zeitung/Bürgeraktion Bottwartalbahn zur Öchsle-Museumsbahn, 2016

So etwas schrieb niemand gern: Der bei schweren Vorkommnissen vorgeschriebene Dienstbrief der unteren Reichsbahnbehörde an das Verkehrsministerium in Berlin. Vorlage: Archiv Bahn-Sozialwerk Stuttgart, Außenstelle Neustadt-Hohenacker (2010).

Der Autor Hans-Joachim Knupfer (Leonberg), Jahrgang 1967, ist Pressereferent im Öffentlichen Nahver-

kehr (ÖPNV). Seine Großeltern kamen aus Biberach und Ulm. Seit 30 Jahren veröffentlicht er Studien zum modernen Nahverkehr und Aufsätze zur Eisenbahngeschichte in Württemberg. Die Ochsenhausener Schmalspurbahn lernte er erstmals 1982 noch beim Güterzugbetrieb durch die Bundesbahn kennen. Sein Vater, Manfred Knupfer, verbrachte als zehn- bis 14-jähriger die Ferien regelmäßig bei einem Onkel in Biberach. So war Manfred Knupfer 1944 Augenzeuge der Unfallfolgen in Warthausen.

ANMERKUNGEN

- 1 Alle Zitate und Detailangaben – soweit nicht anders gekennzeichnet – stammen aus den um 2010 eingesehenen amtlichen Abschriften der Originalakten beim Archiv des Bahn-Sozialwerks Stuttgart, Außenstelle Neustadt-Hohenacker (inzwischen aufgelöst). – Beim Kreisarchiv Biberach finden sich keine Bestände zum Vorfall, auch nicht im Findbuch zum Gemeindearchiv.
- 2 Donau-Bodensee-Zeitung, Ausgabe Kreis Biberach, 7.1.1944. Damals gab es fast keinen Lokalteil mehr in der ohnehin wenig umfangreichen Zeitung, die überwiegend Meldungen vom Krieg brachte. Recherche und freundliche Hinweise von Sylvia Eith-Lohrmann, Kreisarchiv Biberach, 8.1.2018, und Stefanie Hartmannsgruber, Stadtarchiv Biberach, 19.3.2018. – Vgl. etwa den Frontalzusammenstoß auf der Strohgäubahn Korntal – Weissach von 1940, über den erst einige Zeit später eine nur wenige Zeilen umfassende, sehr unauffällige und beiläufige Meldung in der Tageszeitung erschien.
- 3 Vgl. etwa den Einsturz der Wurgwitzer Brücke 1935 bei Dresden, bei welchem Fotografieren streng verboten war. Selbst der Ehefrau eines hohen Reichsbahnbeamten wurde der Fotoapparat entzogen und der Film vernichtet. Siehe Wunderwald, Peter: Das Wilsdruffer Schmalspurnetz, Freital 1995, S. 119
- 4 Siehe Zitat Steegmüller am Schluss des Beitrags
- 5 Die abgekürzte Schreibweise Gmp (statt, wie anderswo meist angegeben, GmP) wird im amtlichen Vorgang durchweg so gebraucht.
- 6 Im Standardwerk von Kurt Seidel zu den staatlichen Schmalspurlinien „Schmalspur in Baden-Württemberg“, Schwäb. Gmünd 1977, S. 274, sind andere Uhrzeiten angegeben, die nicht zutreffen, auch nicht bezüglich der planmäßigen Zeiten für den Zug auf der Südbahn. Nicht der Zug der Vollspur war verspätet – denn dann hätte es keine Kollision gegeben – sondern jener der Schmalspur.
- 7 In der amtlichen Erstmeldung des Vorfalls vom 7.1.1944 wird die Zeit der Kollision noch mit 7.05 Uhr angegeben, im späteren Vorgang durchweg mit 7.07 Uhr. Da P 1521 in Biberach planmäßig um 7.04 abgefahren war und es keinen Grund gegeben hätte, ihn vorzeitig abzulassen, kann er nicht um 7.05 Uhr bereits Warthausen erreicht haben.
- 8 Die Nummer der betroffenen Lok der Vollspur ist in den Akten an einer einzigen Stelle enthalten, nämlich im Telegrammbrief vom 7.1.1944 (vorgeschriebene Meldung des Vorfalls an das Reichsverkehrsministerium). Die bisherige Literatur zur Loktype württ. C/Baureihe 18.1 erwähnt sie nicht, auch nicht „Die Baureihe 18.1 – Die Schöne Württembergerin“ von Thomas Scherer, Freiburg/Brsg. 1986
- 9 Dieser Wärterposten in Kilometer 129,15 der Südbahn musste auch die Bahnschranke am Feldwegübergang bedienen. Hausanschrift laut amtlichem Bahnlageplan: Untere Stegwiesen 1. – Gebäude ist heute abgetragen, der Überweg ist nicht mehr für Straßenfahrzeuge zugelassen.
- 10 Eine namentliche Liste der Toten mit Geburtsdatum und Wohnort wurde bereits veröffentlicht in: Stubenrauch, Ingrid: Das Öchsle – Die Geschichte der Schmalspurbahn Biberach – Ochsenhausen, Freiburg/Brsg. 1983, S. 83
- 11 Reisch verunglückte gut ein Jahr später im Dienst auf der Schmalspurbahn durch Eigenverschulden tödlich. Siehe Stubenrauch, Öchsle, S. 89