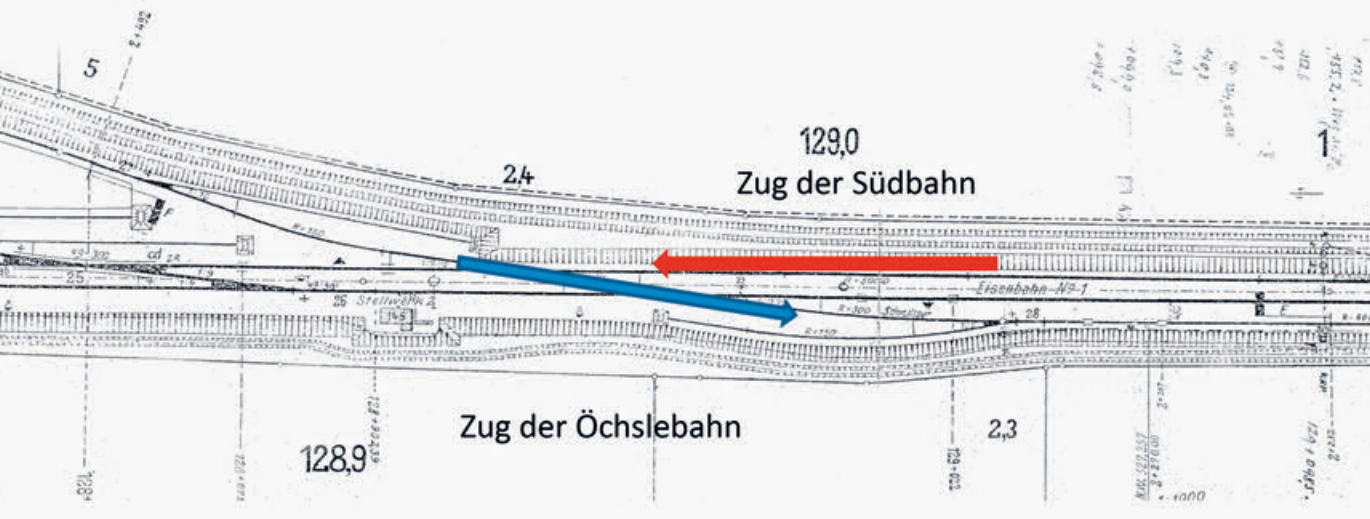


von
Ochsenhausen
/Warthausen
bzw. Ulm

von Biberach
bzw. Fr'hafen



Ausschnitt aus dem bahnamtlichen Lageplan des Bahnhofs Warthausen mit der Niveaure Kreuzung: Von links oben kam die Öchslebahn aus Richtung Ochsenhausen, um die beiden Gleise der Südbahn nach rechts unten – gegen Biberach – zu überqueren.
Vorlage: Slg. H.-J. Knupfer.

Hans-Joachim Knupfer, Leonberg

Untaugliche Lok zur untauglichen Zeit

Das Zugunglück von Warthausen 1944 und seine Hintergründe | Teil 2 [Stand 16.3.19]

Ablauf und Umstände des Zugzusammenstoßes zwischen Südbahn und Öchslebahn auf Bahnhof Warthausen vor 75 Jahren wurden bereits in der ersten Folge dieses Beitrags (Heft 2018-2) geschildert. In dieser Folge geht es um das juristische Verfahren, eine bahnfachliche Einschätzung und eine Gesamtbetrachtung.

I. Einfache Sache? – Zur gerichtlichen Aufarbeitung

Die vordergründige Ursache des Unfalles war einfach: Der 1882 geborene Oberlokomführer Wilhelm Strübel aus Ulm hatte gleich zwei rote Signale missachtet, sowohl das in Warnstellung befindliche Einfahrersignal Vd des Bahnhofs Warthausen aus Richtung Biberach (Bahnkilometer 130,24) wie auch das rund 1000 Meter danach folgende, Halt zeigende Hauptsignal D (Bahnkilometer 129,24) vor der Bahnhofseinfahrt und der Gleiskreuzung.¹ Erst rund 50 Meter vor dem Signal D, knapp 150 Meter vor der Schienenkreuzung, leitete Strübel die Schnellbremsung ein, zu spät, um den Zug

noch wirkungsvoll abzubremsen. Strübel's Gehilfe war der 1893 geborene Lokomotivheizer Georg Mayer aus Ulm. Mayer hatte sich – so die Vorschriften – *an der Beobachtung der Bahnanlagen, der Signale und des Zuges zu beteiligen*, soweit die Arbeit als Heizer dies gestatte: *Wenn der Zug sich einem Bahnhof nähert, müssen alle anderen Arbeiten hinter der Signalbeobachtung zurückstehen*, wie die Reichsbahndirektion Stuttgart dem Oberstaatsanwalt in Ravensburg am 9. Februar 1944 aus der Dienstvorschrift mitteilte. Ferner habe *das Lokomotivpersonal sich die Signalstellung in jedem Falle gegenseitig zuzurufen* – ebenfalls ein Grundsatz, den jede Lokmannschaft in Fleisch und Blut hat. Im vorliegenden Fall geschah der Zuruf nicht, weil – so Heizer Mayer – er nach der Abfahrt in Biberach das Feuer bedient habe. Bis sich seine von der Helligkeit *geblendeten Augen wieder an die normale Helligkeit gewöhnt* hätten, habe der Zug bereits den kollidierenden Zugkurs gerammt. Ob Strübel den Signalaruf unternahm – er hatte das Signal ja nicht erkannt –, blieb offen.



So zeigte sich dem Fahrgast der Ochsenhausener Linie die Szene: Nach Süden geht der Blick gegen Biberach. Das Einfahrsignal Warthausen für die Südbahn (links) steht ordnungsgemäß auf Halt – wie am Morgen des 7. Januar 1944. Das Schutzsignal der Schmalspur – rechts davon – steht noch auf „Fahrt“. Der Fotograf stand auf dem hintersten Wagen des Lokbahnzuges (1959). Foto: Heinrich Dillmann, Slg. Knupfer.

Dritter im Bunde war der 1876 auf die Welt gekommene Zugführer – also Zugchef – Gustav Fimpel aus Ulm. Er saß auf dem hochgelegenen Zugführersitz seines Dienstabteils im Gepäckwagen. Diese Hochsitze unter einem verglasten Aufsatz in der Mitte des Wagendaches hatten zur Dampflokezeit den Sinn, dass der Zugchef möglichst die gesamte Zuggarnitur über die Wagendächer hinweg im Blick behalten konnte, um Unregelmäßigkeiten wie Heißläufer, offene Türen, Zuggtrennung oder Gefahren neben dem Zug rasch wahrnehmen zu können. Im vorliegenden Fall machte aber das kalte Wetter *die Sicht auf die Signale unmöglich, weil die Fensterscheiben wegen des Frostes völlig bedeckt gewesen* seien.

Verhandlung vor Ort

Fimpel selbst habe zugegeben, wie bereits die Bahndirektion gegenüber dem Gericht feststellte, er habe die einfachste alternative Möglichkeit, nämlich die Tür des Packwagens einen Spalt zu öffnen, sich selbst von der Stellung der Signale zu überzeugen und notfalls die Notbremse zu ziehen, nicht wahrgenommen, obwohl er sonst in jener Zeit keine anderen dienstlichen Einrichtungen geltend machen konnte. Lokbediener Strübel wandte zu seiner Entlastung ein, er habe *infolge starken Dampfaustrittes aus seiner Maschine* das Vorsignal überhaupt nicht gesehen und das Hauptsignal

erst kurz vor diesem erkannt. Dem stand allerdings die ganz eindeutige Tatsache gegenüber, dass jeder Lokführer bereits in der Ausbildung eine Streckenkenntnis beigebracht bekommt, die bei Tag und Nacht in Fleisch und Blut übergeht. Strübel musste zugeben, dass er diese Kenntnis auf der Südbahn *seit langen Jahren* besaß und ihm damit der Standort der Signale auch *selbstverständlich genau bekannt* gewesen sei.

Der Staatsanwalt ergänzte dies in seiner Anklageschrift vom 9. März 1944 treffend, schon nach der kausalen Logik – und der Fahrdienstvorschrift – habe Strübel anlässlich der Sichtbehinderung durch Dampf *die unbedingte Pflicht gehabt, den Zug* [rechtzeitig vorher] *so abzubremsen, dass er ihn vor dem Hauptsignal zum Halten bringen konnte*, wenn er sich beim Vorsignal nicht sicher gewesen sei. – Seinem Heizer, dienstlicherweise auf der linken Seite der Lok stehend, hätte bei der regelmäßigen Übung, die beide Männer im Zugdienst auf der Südbahn hatten, auffallen können (oder fast müssen), dass ihnen der Zug der Schmalspurbahn noch nicht – wie sonst stets bei diesem Fahrzeugumlauf – derweil links entgegengekommen war. Denn auch solche Abläufe sind dem Lokpersonal im Normalfall genau vertraut.

Die Hauptverhandlung fand am 18. Juli 1944 durch das Landgericht Ravensburg im Gebäude des Amtsgerichts Biberach statt, nicht zuletzt deshalb, weil die Justizangehörigen Wert darauf gelegt hatten, sich zunächst die Unfallstelle selbst anzuschauen. Lokführer Strübel erhielt acht Monate Gefängnis, *der Angeklagte Meier* [gemeint: Mayer] vier Monate Haft. Antreten mussten sie diese aber noch nicht: *Auf Ersuchen der Verteidiger der Verurteilten wurde diesen einfacher Strafaufschub bis 1. Februar 1945 gewährt*, wie das Protokoll der Stuttgarter Bahndirektion vom 27. November 1944 ausweist. Zugchef Fimpel fand hier keine Erwähnung; offenbar sah die Justiz hier von einer Sanktion ab. Folgenlos ging es für ihn und einige andere Kollegen aber sicherlich nicht aus, denn – wie der Vermerk weiter festhält – *hat die Untersuchung noch verschiedene Verfehlungen anderer Bediensteter ergeben, die noch dienststrafrechtlich zu ahnden sind*. Für das Verhalten der Reichsbahndirektion selbst wiederum interessierte sich bereits mit Schreiben vom 1. Februar 1944 an die Bahndirektion die Stuttgarter Gauleitung der NSDAP, die von der NSDAP-Kreisleitung in Biberach mit Gerüchten versorgt wurde. Kaum sei *die stimmungsmäßige Auswirkung des Unglücks selbst abgeebbt*, so trete nun *eine neue Erregung bei*



Fahrt mit dem Schmalspurzug in der Gegenrichtung, nach Biberach. Der Fotograf blickt entgegen der Fahrtrichtung nach hinten gegen Warthausen. Von rechts kommt das Südbahngleis aus Richtung Friedrichshafen. Foto (1962): Gerd Wolff.

der Bevölkerung ein, weil die Reichsbahn versuche, sich gegenüber Ansprüchen der Geschädigten auf Schadensersatz kühl zu stellen.

Die Partei mischt mit

Der dies – mit Rechtschreibfehlern in seinem Brief – behauptete, war der *Vertreter der Gauleitung der N.S.D.A.P. bei der Reichsbahndirektion Stuttgart*. Die Reichsbahn hatte also in ihrer eigenen Hauptverwaltung für Württemberg einen Parteigünstling zu ernähren. Dieser, namens Häring, stand im dienstlich in einer Bahndirektion wenig bedeutsamen Rang eines Reichsbahnobersekretärs und fungierte seit 1933 an dieser Stelle als nichts weniger als *gleichzeitig Vertreter des Gauleiters von Württemberg*. Eingerichtet worden waren diese (Schmarotzer-) Stellen bereits mit Weisung zum 1. Juli 1933 *bei allen Reichsbahndirektionen zur politischen Kontrolle der Reichsbahn*.² Der Inhaber jener madenähnlichen Position aus dem Konglomerat bequemer Arbeitsplatzbeschaffungsmaßnahmen des Parteigeschwürs durfte sich der wohlklingenden Funktionsbezeichnung *Beauftragter des Führerstabs Reichsbahn (BeFü) der NSDAP bei der Reichsbahndirektion* erfreuen.³ Bereits

Ende 1934 war dieser Führerstab auf Anordnung von Rudolf Heß aber wieder aufgehoben worden, *da seine Aufgaben erledigt sind*.⁴ Ganz offensichtlich war man in der Heilbronner Straße 7 zu Stuttgart den Parteigenossen Häring aber damit noch lange nicht losgeworden, wenn dieser auch zehn Jahre später, 1944, noch Zeit hatte, sich – in recht höflicher Form – im Interesse seiner Parteiesspielen an den Direktionspräsident zu wenden, formal – als Eisenbahner – seinen obersten Chef.

Gut zwei Wochen später, am 18. Februar 1944, fand sich gar der Sicherheitsdienst des Reichsführers der SS, *SD-Leitabschnitt Stuttgart*, veranlasst, sich wegen der Anfragen der NSDAP aus Biberach und Stuttgart nun selbst *streng vertraulich* an den Präsidenten der Direktion, *Ströbe* [korrekt: Stroebe], zu wenden. Jener reagierte noch gleichentags unter gleicher Vertraulichkeit, indem er eine Abschrift der – nicht überlieferten – Antwort an die „Made“ beilegte sowie dazu ergänzte, dass die Reichsbahn sich – wie auch aus den vorliegenden Hinweisen auf die Erstattungen und Prämien in Geld angeht – bei der Abwicklung der Ersatzansprüche nicht knickrig zeigte, allerdings *unberechtigte Forderungen ablehnen* müsse. Vielmehr seien die Verhandlungen *in bestem Einvernehmen und in großzügiger Würdigung der*

besonderen Verhältnisse geführt worden. Der Präsident wurde deutlicher: Dass die Beauftragten der Reichsbahn sich *durch pietätloses Auftreten und Feilschen* unbeliebt gemacht hätten, dieser Vorwurf der NSDAP sei *eine böswillige Verleumdung.* Und dann nahm der oberste Eisenbahner Württembergs kein Blatt mehr vor den Mund: Der Gewährsmann der Kreisleitung – also die „Made“ – habe sich schlecht über die Fakten unterrichtet und sei *unzuverlässig in seinen Behauptungen,* angefangen damit, dass er 14 Tote angebe, während es *in Wahrheit leider zwölf* gewesen seien. *Der Beschwerdeführer gehört anscheinend,* so mutmaßte Stroebe, *zu der bekannten Gruppe von Menschen, die in eigennützigem Interesse aus jeder Situation und um jeden Preis selbst mit unwahren Behauptungen möglichst viel herauszuschlagen versuchen.* Vorsichtshalber hatte Stroebe seine Replik an die delikate Adresse in der Reinsburgstraße 32/34 nicht alleine unterzeichnet; gleich zwei weitere hochrangige Kollegen namens Dr. Ebersbach und Fuchs unterstrichen die Bedeutung.⁵ Hätte die SS Gefallen daran gefunden, die Herren wegen ihrer freimütigen Auskunft zur Rechenschaft zu ziehen, so hätte sie die Bahndirektion fast funktionslos gemacht – das war vermutlich auch dem (namentlich nicht bekannten) anfragenden

SS-Obersturmführer klar, und so ist keine weitere Reaktion überliefert.

Die Mitwirkungsgelüste der NSDAP waren damit aber noch lange nicht befriedigt, im Gegenteil: Am 18. September 1944 wandte sich der Oberstaatsanwalt beim Landgericht Ravensburg an die Stuttgarter Reichsbahndirektion mit dem Anliegen, *in der Strafsache gegen Jakob Strübel in Ulm und andere* die Akten *sofort dem Kreisgericht Ulm a.D. der NSDAP, Kornhausgasse 1 zu übersenden.* Diese Institution benötige die Unterlagen *zu der auf 25. September 1944 anberaumten Verhandlung vor dem Kreisgericht.* Wir haben richtig gelesen: Hier ist nicht die Rede von der staatlichen Justiz, sondern vom Tribunal einer Parteivereinigung. Nach der amtlichen Verhandlung und Verurteilung vom 18. Juli 1944 wollte also eine weltanschauliche Nichtregierungsorganisation nochmals über die bereits Bestraften zu Gericht sitzen.

Keine Akten – kein Gefängnis

Wir wissen nicht, wie ein solches „Verfahren“ ausgegangen wäre – denn der Gang der Weltgeschichte ließ es in diesem Fall nicht dazu kommen, genauer gesagt die Brand- und Sprengbomben, die nicht nur,



Eine Szene von 1961: Der Fotograf sitzt im vollspurigen Zug Friedrichshafen – Ulm. Vor dem Schutzsignal vor der Kreuzung muss hier der Schmalspurzug ausnahmsweise warten. Vorne rechts die erste eigene vollspurige Rangierlokomotive in Warthausen, eine der ersten Kleindieselloks der Reichsbahn überhaupt – was zeigt, wie wichtig der Bahnhof Warthausen durch das Rangiergeschäft für die Ochsenhausener Strecke war.

Foto: Ronald Copson, Slg. Knapfer.

316 (Vorarlberg—) Friedrichshafen—Ulm (—München u Stuttgart)

St. (Völsberg) — Friedrichshafen																					
km	RBD Stuttgart	Zug Nr	1505	1521	1605	DmW 185	1531	1549	1621	1623	D 175	1557	1573	1627	1629	D 337	1631	3649	D 207	1589	1643
0,0	Friedrichshafen Hafen	ab	...	...	...	6.52	8.18	10.34	...	...	13.00	...	15.34	...	...	17.46	...	...	...	20.25	22.13
0,8	Friedrichshafen Stadt	an	...	...	...	6.56	8.22	10.38	...	...	13.04	...	15.38	...	...	17.50	...	...	...	20.28	22.16
...	Innsbruck Hbf 407	ab	...	...	...	...	...	...	0.40	...	...	5.50	...	...	...	12.33	...	...	12.33	18.10	19.55
...	Bregenz 407	ab	...	...	...	5.22	6.25	...	8.54	...	...	22.08	13.18	...	...	16.54	...	...	...	18.10	19.55
...	Lindau Hbf 320	ab	...	...	5.20	w 5.47	6.25	...	10.25	...	...	22.49	14.06	w	...	17.23	...	...	...	18.38	20.30
...	Friedrichshafen Stadt 320	an	...	...	6.01	w 6.32	8.04	...	11.15	...	...	13.28	14.48	auf Sa	...	17.55	...	...	...	19.08	21.17
0,8	Friedrichshafen Stadt 316n	ab	...	5.12	6.12	7.00	8.29	10.42	12.16	12.23	13.08	13.33	15.41	17.14	17.28	18.05	18.18	18.50	19.18	20.30	22.22
3,0	Löwental	ab	...	5.16	6.16	...	...	10.50	12.16	12.29	13.12	13.37	15.45	17.20	17.33	18.08	18.24	18.55	19.23	20.34	22.28
6,0	Gerbershaus	ab	...	5.22	6.22	...	...	10.56	12.20	12.33	13.42	13.45	15.55	17.30	17.42	18.13	18.34	19.06	19.34	20.44	22.31
7,4	Kohlen	ab	...	5.27	6.30	8.39	11.01	12.26	12.39	...	13.49	13.49	16.00	17.36	17.48	18.04	18.40	19.12	19.40	20.44	22.36
9,4	Meckenbeuren 316 m	ab	...	5.35	6.39	...	11.09	12.33	12.48	...	13.56	13.56	16.07	17.44	17.56	18.04	18.49	19.21	19.49	20.52	22.44
15,7	Oberzell	ab	...	5.47	6.51	...	11.14	12.40	12.53	...	14.00	14.00	16.12	17.49	18.01	18.04	18.54	19.26	19.54	20.56	22.48
17,9	Weißenu	an	...	5.43	6.43	7.17	8.49	11.18	12.45	12.57	13.26	14.04	16.15	17.54	18.05	18.23	18.59	19.30	19.35	20.52	22.52
20,1	Ravensburg 316 k	ab	...	5.46	...	7.18	8.51	11.21	...	13.00	13.27	14.06	16.19	...	...	18.08	18.24	...	19.36	21.02	...
25,4	Niederbiegen	ab	...	5.53	...	...	...	11.28	...	13.08	...	14.13	16.26	w	...	18.15	...	...	...	21.09	...
30,1	Mochenwangen	ab	...	6.00	...	...	9.02	11.35	...	13.15	...	14.19	16.32	auf Sa	...	18.21	...	...	...	21.15	...
34,9	Durlach	ab	...	6.16	...	7.40	9.17	11.43	...	13.24	...	14.28	16.40	...	...	18.28	...	...	...	21.23	...
41,9	Aulendorf 316 b	an	...	6.16	...	...	9.17	11.54	...	13.35	13.52	14.48	16.58	...	...	18.37	18.49	...	20.01	21.33	...
41,9	Aulendorf	ab	4.24	6.23	...	7.42	9.24	12.02	...	...	13.53	14.43	16.58	...	...	18.50	...	...	20.02	21.40	...
47,0	Schussenried 316 h	ab	4.31	6.30	...	...	9.31	12.09	...	...	...	14.51	17.04	...	...	19.00	...	...	...	21.47	...
50,9	Wattenweiler	ab	...	6.36	...	...	...	12.16	...	...	...	14.57	17.10	...	...	19.05	...	...	...	21.53	...
54,5	Essendorf	ab	...	6.47	...	...	...	12.21	...	...	...	15.03	17.16	...	...	19.10	...	...	...	21.59	...
57,6	Hochdorf (Rd)	ab	4.45	6.47	...	...	...	12.26	...	...	...	15.08	17.20	...	...	19.15	...	...	...	22.04	...
59,6	Schweinhausen	ab	...	6.51	...	...	...	12.30	...	...	...	15.12	17.24	...	...	19.19	...	...	...	22.08	...
62,7	Ummendorf	ab	4.52	6.56	...	...	...	12.35	...	...	...	15.17	17.29	...	...	19.21	...	...	...	22.13	...
...	Ummendorf	an	4.57	7.01	...	8.03	9.52	12.41	...	...	14.15	15.23	17.34	...	...	19.12	...	...	20.23	22.18	...
67,0	Biberach (Rd) 316 g	ab	...	7.04	...	8.04	9.54	12.45	...	...	14.16	15.24	17.37	...	...	19.13	...	...	20.23	22.21	...
70,2	Warthausen 316 g	ab	4.58	7.09	...	...	...	12.50	...	...	...	15.30	17.42	...	...	19.15	...	...	...	22.27	...
74,3	Langenschenmarn	ab	5.09	7.15	...	...	...	12.56	15.49	...	...	15.35	17.47	...	...	19.17	...	...	...	22.33	...
77,2	Schemmerberg	ab	5.14	7.20	...	...	...	13.01	2. 3.	...	...	15.40	17.52	...	...	19.19	...	...	...	22.38	...
82,0	Laupheim west 316 f	ab	5.27	7.28	...	8.18	10.12	13.07	13.09	...	...	15.47	17.59	...	...	19.21	...	...	...	22.45	...
86,4	Ribbisen-Achstetten	ab	5.33	7.34	...	...	...	13.15	...	...	...	15.53	18.05	...	...	19.23	...	...	...	22.51	...
90,4	Delmensingen	ab	5.39	7.40	...	...	...	13.21	...	...	...	16.01	18.15	...	...	19.25	...	...	...	22.57	...
93,3	Erbach (Württ)	ab	5.43	7.45	...	...	...	13.26	...	...	...	16.06	18.21	...	...	19.27	...	...	...	23.02	...
96,6	Eisingen	ab	5.49	7.50	...	...	...	13.31	...	...	...	16.06	18.21	...	...	19.28	...	...	...	23.07	...
99,0	Ulm-Grimmelfingen	ab	5.54	7.55	...	...	...	13.36	...	...	...	16.06	18.25	...	...	19.29	...	...	...	23.11	...
100,4	Ulm-Donautal	ab	5.58	7.58	...	...	...	13.40	...	...	...	16.06	18.25	...	...	19.29	...	...	...	23.11	...
104,5	Ulm Hbf 313 a, 316 a	an	6.03	8.04	...	8.37	10.34	13.45	...	...	14.46	16.15	18.32	...	...	19.43	...	...	20.49	23.16	...
...	Augsburg Hbf 410	an	8.59	10.00	...	10.00	12.57	...	...	...	16.40	18.52	20.02	...	...	21.22	...	...	...	23.22	...
...	München Hbf 410	an	9.05	10.58	...	10.58	13.55	...	...	...	17.38	20.46	21.03	...	...	22.20	...	...	...	23.30	...
...	Stuttgart Hbf 315	an	8.43	10.32	10.19	10.32	10.19	12.30	...	15.58	16.36	20.08	20.08	...	...	21.46	...	...	...	22.53	...
A Weitere Züge																					
		Zug Nr	19	41	45	51	61	81	87	w 105											
		Klasse	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.											
		Friedrichshafen Hafen	ab	9.55	...	11.32	12.20	13.42	15.18	18.15	19.00	22.13									
		Friedrichshafen Stadt	ab	9.58	...	11.36	12.24	13.46	15.21	18.18	19.03	22.16									
b vom 2. VII.—31. VIII. f vom 1. VII.—30. VIII. ☒ oder ☐ verkehrt nur auf besondere Anordnung																					

Auszug aus dem Sommerfahrplan 1941 der Südbahn: Gleich in der zweiten Spalte der Langläufer-Personenzug Friedrichshafen – Ulm mit der Planabfahrt 7.04 Uhr ab Biberach. Das Kürzel DmW in Spalte 4 steht für „D-Zug mit Wehrmachtsabteil“ – nur solche D-Züge waren für Soldaten freigegeben. D 175 fährt – wie das Kreuzzeichen verheißt – „nur auf besondere Anordnung“ – in der Kriegszeit de facto gar nicht mehr.

aber auch in der Nacht vom 12. zum 13. September 1944, also eine Woche vor dem Brief aus dem beschaulichen Ravensburg, über Stuttgart Tod und Verderben gebracht hatten. Dabei waren auch *beim Brand des Direktionsgebäudes alle Arbeitsräume einschließlich des Luftschuttkellers vernichtet* worden.⁶ Im Klartext: Alles zuvor nicht ausgelagerte Papier war zu Asche verwandelt. Denn einzelne Dienststellen der Bahndirektion amtierten da bereits vorsichtshalber in Bad Liebenzell, Urach oder Untermarchtal.⁷ Die Folgen der Zerstörung beschäftigen nun die Verwaltung mit sich selbst: *Seither werden die Akten vermisst und es ist anzunehmen, dass sie ... mitverbrannt sind*, diese für eine Justizverwaltung sehr unbefriedigende Auskunft gab die Direktion – oder was von deren Stab übrig war – am 31. Oktober nach Ravensburg. *Wir forschen zur Zeit noch nach den Akten*, so der tröstliche Zusatz, *glauben aber, dass wenig Aussicht besteht, davon noch etwas zu finden*. Konkret Ausschau gehalten wurde nach einer *gelben Wegweiserhülle*, welche die Schriftentwürfe der Direktion enthalte. Nicht weniger als zehn andere

Dienststellen der Bahndirektion wurden zur weiteren Suche angewiesen, zeichneten jedoch mit Fehlanzeige ab.

So einfach gab die Verwaltung nicht auf, denn auch auf Jahresende, am 27. Dezember 1944, verfasste die Direktion einen Aktenvermerk zum Vorgang *Warthausen, Strafsache gegen Jakob Strübel*. Inzwischen hatte Stuttgart nämlich auch bei den beiden seit dem Unfalltag eingebundenen Reichsbahnämtern in Ulm, dem Betriebsamt (BA) und dem Maschinenamt (MA), nach den fraglichen Papieren forschen lassen, doch vergeblich. Denn auch in Ulm, als Bahnknoten und Hort der Rüstungsindustrie ein interessantes Bombenziel, hatte inzwischen die gezielte Papierverkohlung durch den Feind begonnen. *Es wird vermutet*, so prosaisch formulierte es das Stuttgarter Büro, *dass durch den schweren Fliegerangriff auf Ulm am 17.12.1944 weitere Akten beim BA und MA vernichtet wurden*. Der [von dort] *verlangte Bericht*, so missbilligte der Unterzeichner, *steht bis heute noch aus*. Damit konnte es amtsseitig auch keinen Abschluss des Vorganges geben: *Zunächst WV* [Wieder-

vorlage] mit weiteren Eingängen bezw. am 10.1.1945, wurde am Schluss formgerecht notiert.

Damit enden jedoch die vorliegenden Schriftstücke. Da es sich um die amtliche Überlieferung der Direktion selbst handelt, ist anzunehmen, dass die Akte ordnungsgemäß weitergeführt worden wäre, wenn es eine Fortsetzung der Abläufe gegeben hätte. Der Strafaufschub gegen die beiden verurteilten Lokpersonale war wie erwähnt bis zum 1. Februar 1945 ausgehandelt worden. Spätestens zu diesem Zeitpunkt hatte man bei den völlig zersplitterten Dienststellen der Reichsbahn aber andere Sorgen, als weiter nach den Papieren eines im Prinzip bereits abgeschlossenen Vorfalles zu fahnden. Man muss sich vor Augen halten, dass die Bahndirektion im Frühjahr 1945 von einem sogenannten Befehlzug aus agierte, der unter anderem in Bad Waldsee, fernab von den Bombardierungsplänen der Alliierten, seinen Standort hatte.⁸ In den Wagen dieses mehr oder weniger stationären Zuges mochte vielleicht ein Zehntel der vormaligen Mitarbeiterzahl der Reichsbahndirektion noch einen abenteuerlich notdürftigen Arbeitsplatz vorfinden, zu schweigen von den immer stärker eingeschränkten Nachrichtenwegen. Auch der Justiz waren in der Strafsache Strübel aus ähnlichen Gründen nun sozusagen – ein hübsches Wortspiel – die Hände gebunden.

Bestraft und belastet

Und die Schuldigen selbst? Mit dem Geburtsjahr 1882 war der aus Seiben bei Ulm stammende Jakob Strübel bereits 62 Jahre alt, als er den Unfall verursachte. Er war zwar *unmittelbar nach der Tat dem Richter vorgeführt, jedoch nach seiner Vernehmung wieder auf freien Fuß gesetzt worden*. Strübel hatte sieben Kinder, *davon drei Söhne an der Ostfront*. Führung und Leis-

tung seien befriedigend, *er ist gesund*, so die amtliche Feststellung nach dem Unglück. Je länger der Krieg dauerte, umso mehr brauchte die Reichsbahn jeden verfügbaren Eisenbahner, so dass der Maschinenmann bis Kriegsende kaum mehr behelligt worden sein dürfte und später ebenfalls nicht – denn spätestens 1947 wäre Strübel auf jeden Fall bereits in Rente gegangen. Mit seiner Schuld, den Tod von zwölf Menschen verursacht zu haben, während manchem Schwerverletzten nun ein Fuß oder ein Auge fehlten, dürfte Jakob Strübel für den Rest seiner Tage hinreichend belastet gewesen sein. Über sein Schicksal ist nichts mehr bekannt.

Das Gleiche trifft auf den Heizer Mayer zu. Zum Zugchef Fimpel fällt auf, dass dieser, wenn er 1876 geboren war, 1944 also bereits im 68. Lebensjahr stand. Mit anderen Worten, im Prinzip war der Mann Rentner, aber immer noch offenbar freiwillig aktiv, weil es eben der Reichsbahn hinten und vorne an Mitarbeitern fehlte. Eine wie auch immer geartete Verurteilung hätte also letztlich so oder so dazu geführt, eine Kraft zu verlieren. Insoweit entsprach aber auch die – fachlich und juristisch nicht zu beanstandende – Haltung von Verwaltung und Gericht doch sehr der Ansicht vom Grünen Tisch, der Zugchef hätte während der Fahrt durch die offene Tür seines Wagens an der Signalbeobachtung teilnehmen können: Ein fast 70-jähriger Mann soll an einem frostklirrenden Morgen seine Gesundheit etwa bei Tempo 70 aufs Spiel setzen, zumindest mit dem Risiko, dass er seinem Arbeitgeber tags darauf wegen Erkrankung ausfällt? Dazu passt, dass Zug 1521 trotz seines enorm langen Reiseweges von fast drei Stunden nicht einmal einen ausgebildeten Schaffner an Bord hatte, sondern die *Zugschaffner-Aushelferin Lina Maier 35 vom Bahnhof Ulm*. Auch diese Mitarbeiterin konnte zur Wahrnehmung oder Verhinderung des Vorfalles nichts

316 g Biberach (RiB) - Warthausen - Ochsenhausen																	Alle Züge nur 3. Klasse			
		8	Mi	u	Sa	14	20		km	Zug Nr	RBD Stuttgart	Zug Nr		3	Mi	u	Sa	11	17	
...	...	7.36	13.06	18.31	...	...	...	0,0	ab	Biberach (RiB) 316	...	an	...	7.07	12.48	17.46	...	...	...
...	...	7.44	13.14	18.39	...	...	...	3,2	an	Warthausen 316	...	ab	...	6.59	12.40	17.38	...	...	...
...	...	7.50	13.21	18.48	...	...	...	4,5	ab	Herrlishöfen	...	an	...	6.56	12.36	17.35	...	...	...
...	...	7.55	13.26	18.53	...	...	...	8,3	an	Apfingen	...	ab	...	6.52	12.32	17.30	...	...	...
...	...	8.07	13.37	19.04	...	...	...	9,1	an	Sulmingen	...	ab	...	6.41	12.21	17.19	...	...	...
...	...	8.11	13.42	19.08	...	...	...	11,5	an	Moselheim	...	ab	...	6.37	12.17	17.15	...	...	...
...	...	8.20	13.50	19.16	...	...	...	14,0	an	Wenedach	...	ab	...	6.29	12.09	17.08	...	...	...
...	...	8.28	13.59	19.24	...	...	...	17,9	an	Reinstetten	...	ab	...	6.21	12.01	17.00	...	...	...
...	...	8.42	14.13	19.36	...	...	...	22,4	an	Ochsenhausen	...	ab	...	6.07	11.47	16.47	...	...	...
...	...	8.55	14.25	19.48	...	...	...						...	5.55	11.35	16.35	...	...	...

Seite 171

Der kriegsbedingt mehr als überschaubare Fahrplan der Ochsenhausener Verbindung, ebenfalls Sommer 1941. Zug 3 hätte bei Planabfahrt 6.59 ab Warthausen ohne Weiteres gut vor dem Südbahnzug die Kreuzung befahren, nicht anders als die Züge auf den Weichenstraßen anderer Bahnhöfe wie Aulendorf, Laupheim oder Ulm zur Hauptverkehrszeit. Das auch auf Zweigbahnen zu ziviler Zeit mindestens übliche Mittagsgugpaar auf dem Öhlse verkehrte hier nur noch an den Markttagen.



Während die Insassen der zwei am meisten betroffenen Personenwagen mit schwersten Verletzungen oder Tod rechnen mussten, wie man an der völlig fehlenden Seitenwand und den herauskippenden Sitzbänken sieht, kamen die Fahrgäste der davor und dahinter eingereihten Wagen meist mit dem Schrecken davon. Foto: Polizei Biberach, Repro 1983.

beitragen, weil sie sich seit der Abfahrt in Biberach auf dem hintersten Abort befunden hatte.

Keine Schuld traf die Mitarbeiter des Bahnhofs Warthausen. Fahrdienstleiter Lorenz Haberbosch, Reichsbahnsekretär, *durfte den Nebenbahnzug 7.01 [Uhr] auf jeden Fall abfahren lassen, denn damit, dass der Hauptbahnzug vor der Einfahrt gestellt [d.h. angehalten] werden müsse, konnte er bei der vorhandenen Zeitspanne nicht rechnen*, wie der Staatsanwalt ausführte. Noch viel weniger war, so der Ankläger, *selbstverständlich damit [zu rechnen], dass der Hauptbahnzug das ordnungsgemäß auf Halt stehende Einfahrtsignal überfahren werde*. Dabei spielte es keine Rolle, dass der Zug der Zweigstrecke länger bis zur Kreuzung gebraucht hatte als vorhersehbar: Haberbosch hatte das Abfahrtszeichen nur geben dürfen, wenn er bereits die Rückmeldung vom Stellwerkswärter an der Kreuzung besaß, dass die Weichen für den Zug nach Biberach richtig lagen und die Signale Fahrt zeigten, was zutraf. Lokführer Kleinknecht wiederum auf der Schmalspurlok durfte sich dar-

auf verlassen, dass die einmal signalmäßig eingestellte freie Fahrt nicht plötzlich wieder aufgehoben würde – eine Eisenbahn hat aus diesem Grund ihre Sicherungstechnik und keine Verkehrsampeln. Auch Kleinknecht hatte selbst dann, wenn er den vollspurigen Zug in der Ferne auftauchen sah, keinen Grund, mit der Überfahrt der Kreuzung zu zögern oder sie zu beschleunigen. Denn auch er durfte nach dem Vertrauensgrundsatz annehmen, dass sein Dienstkollege auf der großen Lok sich an die Signale halten würde. Wenn Kleinknecht dann schließlich realisiert haben sollte, dass der regelspurige Zug doch zu schnell herannahte, war es für eine Reaktion, die Folgen der Kollision irgendwie abzuschwächen, bereits zu spät.⁹

Keine technischen Einwände

Technisch war an der Sachlage in Warthausen nach damaligem Stand nichts auszusetzen. Der Abstand zwischen Vor- und Hauptsignal war mit tausend Metern

Länge für die Geschwindigkeit der Schnellzüge auf der Südbahn ausgelegt, reichte also für den langsameren Personenzug völlig aus. Der sogenannte Durchrutschweg zwischen dem Einfahrhauptsignal und der Niveaukreuzung beider Bahnstrecken entsprach mit 144 Metern ebenfalls den gesetzlichen Vorschriften, wie der Vorstand des Betriebsamtes Friedrichshafen, Bierau, bereits am 19. Januar 1944 in einer Stellungnahme an seine vorgesetzte Behörde, die Stuttgarter Bahndirektion, festhielt.¹⁰ Bierau nahm auch Bezug auf den in der Zwischenzeit bereits geäußerten Vorschlag des seit den 1920er-Jahren bekannten Bahnaktivisten Max Kah aus Ravensburg. Jener hatte angeregt, zusätzlich zum bestehenden Blocksignal vor der Kreuzung eine weitere Schutzstrecke einzuschalten, dergestalt, dass in Biberach gar keine Fahrt Richtung Ulm abgelaassen werden könne, wenn sich ein Zug der Schmalspurbahn auf der Überschneidung befinde. Dadurch hätte die Stellwerkeinrichtung sowohl von Warthausen wie von Biberach

in durchgehende Abhängigkeit gebracht werden müssen, eine Vorgehensweise, die es nirgends gab. Bierau begründete zu Recht, dies nicht erforderlich zu halten, weil *jede Schutzblockstrecke eine Betriebsbehinderung darstelle*. Schließlich bildet ein Blocksignal mit ausreichendem Abstand zum Vorsignal bereits die entscheidende Sicherheitseinrichtung, so wie eine Verkehrsampel auch nicht zweimal nacheinander aufgestellt wird. Techniker Bierau resümierte so einfach wie überzeugend: *Die Signale sind dafür da, dass sie beachtet werden*.

Unter anderem regte Bierau an, ob *nach dem Kriege* nicht die Niveaukreuzung durch ein Überführungsbauwerk ersetzt werden solle, sofern *keine Aussicht bestehen sollte, auf der Strecke Ulm – Friedrichshafen induktive Zugsicherung zu erhalten*. Diese bahnnintern Indusi abgekürzte Sicherheitseinrichtung gab es technisch längst, für den Fall, dass ein Lokführer ein rotes Signal überfuhr. Die Kombination zweier elektromagne-



Links die Lok der Südbahn, dahinter die aufgetürmten Personenwagen der Öchslebahn. Von den Fahrgästen, die außen auf den offenen Bühnen der Wagen standen – deren Drehtüren sind als große Bleche rechts oben erkennbar –, versuchten einige, sich durch Abspringen zu retten.

Foto: Polizei Biberach, Repro 1983.

tischer Einrichtungen an Signal und Lok brachten dabei den Zug sofort zum Halten. Heute ist diese Technik seit vielen Jahrzehnten Standard. Zur Reichsbahnzeit und mitten im Krieg fehlt es schlicht an Zeit und Geld, die Strecken damit weiter auszustatten. Der Vorfall von 1944 brachte wiederholt Zeitgenossen dazu, die Ausführung der Ochsenhausener Linie als Schmalspurbahn im Ganzen zu kritisieren, insbesondere *den gefährlichen Übergang* in Warthausen.¹¹ Bei einer Umstellung der Strecke auf die Vollspur könne man sich die Brücke hingegen sparen. Diese vermeintliche Logik traf aber nie zu: Der Zug der Schmalspurbahn machte in Warthausen nichts anderes, als den Fahrweg eines anderen Zuges zu kreuzen – also das, was etwa die von Ulm durchlaufenden Züge der Zweigbahn von Schwendi auf dem Bahnhof Laupheim taten oder jene von Weißenhorn auf dem Bahnhof Senden. Auch ein vollspuriger Zug hätte – von Ochsenhausen kommend – in Warthausen Richtung Biberach weiterhin den Fahrweg eines Richtung Ulm fahrenden Zuges geschnitten. Und selbst bei den Bahnknoten Aulendorf oder Ulm mit ihren sich rege überschneidenden Zugfahrstraßen gibt es keine Brücken, weil man sie – dank der oben genannten Indusi – nicht braucht.

Die Situation der Kreuzung in Warthausen war somit zu keiner Zeit gefährlich, jedenfalls nicht mehr oder weniger als irgendein anderer höhengleicher Abzweig einer Bahnstrecke von einer anderen zweigleisigen Strecke in Deutschland. Die Auszüge aus der Diskussion machen deutlich, dass nicht nur bei Laien, selbst bei einem höheren Reichsbahnbeamten offenbar der Reflex zum Tragen kam, eine Bahnstrecke wegen ihrer Spurweite zum Sündenbock zu machen. Sachlich und fachlich war dies nicht gerechtfertigt. Letztendlich hätte man selbst dem Amtsleiter Bierau – und allen anderen Kritikern – mit seiner eigenen Argumentation zurufen müssen: Signale müssen beachtet werden. Und bis heute haben Verkehrsampeln keine Vorsignale und Autos keine Indusi.

II. Krieg und Heimat – eine fatale Rückkopplung

Abschließend ist es nötig, die äußeren Umstände des Geschehens zu würdigen: Dass auch in der Heimat, weit weg von der Front, Anfang 1944 sich längst alles Geschehen den Anforderungen der Kriegswirtschaft hatte unterordnen müssen, ist bekannt. Wenn Lokführer Strübel nicht weniger als drei Söhne im Kriegsdienst wusste, hatte er nicht nur betriebliche Sorgen. Die Versorgungslage, ob bei Ernährung oder Betriebsmaterial, wurde

zunehmend schlechter, die Strapazen für die Menschen, nicht nur der Mitarbeiter der Eisenbahn, durch die zunehmenden Bombenangriffe mit Nachtwachen, Zer- und Verstörung immer größer. Dies äußerte sich auch beim Bahnbetrieb etwa ab 1943 in einer wahrnehmbar größer werdenden Zahl gefährlicher Betriebsunfälle, ausgelöst nicht selten durch Kurzschlusshandlungen oder mentale Ausfälle aufgrund totaler Überforderung der Beteiligten.

Dazu trug nicht zuletzt die seit 1940 verordnete nächtliche Verdunkelung bei, so dass auch der Eisenbahnbetrieb fast im Finstern vonstatten gehen musste. Die Lokomotiven waren zwar sowieso nicht mit Scheinwerfern, eher mit einer Art schlichter „Positionslampen“ ausgerüstet, was an sich genügte. Zur Zeit des Unfalls, morgens um 7 Uhr zur Winterzeit, war es noch nachtdunkel. So ist es kein Wunder, dass Lokführer Strübel erst rund 200 Meter vor der Bahnkreuzung, kurz vor seinem roten Hauptsignal, *erkannte, dass sein Fahrgleis eben von rechts nach links von dem Nebenbahnzug gekreuzt wurde*. Das sonst ausreichend elektrisch erhellte Innere der zahlreichen Personenwagen hinter der Schmalspurlok, wie ein rollendes Schaufenster, hätte jeder Lokführer auch aus über 200 Metern Entfernung gut erkannt – aber wegen der Vorschrift gab es nur noch eine nach außen kaum wahrnehmbare Notbeleuchtung.

Auch auf der Maschine durfte die Führerhausbeleuchtung praktisch nicht mehr benutzt werden. Lichtsignale, die wesentlich besser zu erkennen waren, besaß die Reichsbahn zwar bereits, doch in homöopathischer Dosis: Der durch keinen Staat ersetzte Substanzverlust der Eisenbahn durch den Ersten Weltkrieg, als Reparationsobjekt für die Alliierten und die Autopolitik der Nazis warfen die Modernisierung des wichtigsten Verkehrsmittels um Jahrzehnte zurück. Unter diese zweifelhafte Rubrik fällt auch die Tatsache, dass die Schmalspurbahnen im Stuttgarter Bezirk den Totalverlust an den drei 1944 zerstörten Personenwagen nie ersetzt erhielten.¹² Sicherlich wurden dann wohl ein bis zwei Exemplare bei den anderen drei Strecken aufgetrieben und nach Ochsenhausen geschickt, aber nur die ältesten Exemplare, weil der dichte Berufsverkehr zur Industrie im Unterland – Richtung Heilbronn und Ludwigsburg – auch auf den dortigen Schmalspurlinien der Reichsbahn wichtiger war als der spärliche Fahrplan zwischen Ochsenhausen und Biberach.

Wichtig ist schließlich der Hinweis auf das Wetter: *Leichter Frost, Boden leicht mit Schnee bedeckt, zur Zeit des Unfalls Himmel klar, gute Sicht*, vermerkt das

Telegramm vom 7. Januar 1944 zum Vortag. Dass es noch stockdunkel war, wurde offenbar als selbstverständlich vorausgesetzt. Dass man den Reisenden, die in dem überfüllten Zug kaum mehr Platz fanden, zumutete, selbst bei starkem Frost die Fahrt auf den offenen Einstiegsbühnen der Wagen verbringen zu müssen (was bei diesen Wagen offiziell erlaubt war), sei am Rande erwähnt. Der damaligen gesellschaftlichen Hierarchie entsprechend regelte sich dies so, dass die Erwachsenen eher einen Platz im Inneren bekamen, während Schüler und Lehrlinge auf dem Perron die frische oberschwäbische Luft direkt „genießen“ konnten.¹³ Eine Beschwerde über solche Verhältnisse wäre damals undenkbar gewesen – „Erst siegen, dann reisen“, beschwor beständig selbst im Fahrplankursbuch der Reichsbahn ein „Inse-rat“.

Die auch am Südkopf des Bahnhof Warthausen auf Höhe der Weichen und Kreuzung installiert gewesenen Lampen durften wie anderswo nicht betrieben werden – wegen der Verdunkelung. In der Meldung an den Staatsanwalt vom 9. Februar 1944 wurde die Aussage von Heizer Mayer protokolliert, *wegen Nebels sei die Signalbeobachtung sehr schwer gewesen*. Gerade dies, so konterte bereits die Bahndirektion zu Lasten Mayers, *hätten aber[auch] den Lokomotivheizer zu erhöhter Aufmerksamkeit veranlassen müssen*. Die Mayersche Aussage über Nebel zieht sich durch die Sekundärliteratur zum Unfall von Warthausen, wird, wenn man das oben zitierte amtliche Protokoll liest, aber etwas in Frage gestellt. Auf den 1983 abgedruckten Fotos ist weißlicher Hintergrund und keine weite Sicht erahnbar. Da die Fotos bei inzwischen eingetretenem Tageslicht nach der Bergung der Opfer gemacht wurden, also wohl etwa zwei Stunden nach dem Ereignis, kann nicht unbedingt auf die Wettersituation beim Unfall selbst geschlossen werden. Im Lauf des Vormittags aufgezogener Hochnebel ist vorstellbar.¹⁴ Selbst bei Bodennebel durch den Fluss Riß hätten Bahndamm, Maschine und die Mannhöhe eine Perspektive von mindestens sechs Metern über der Talaue ergeben.

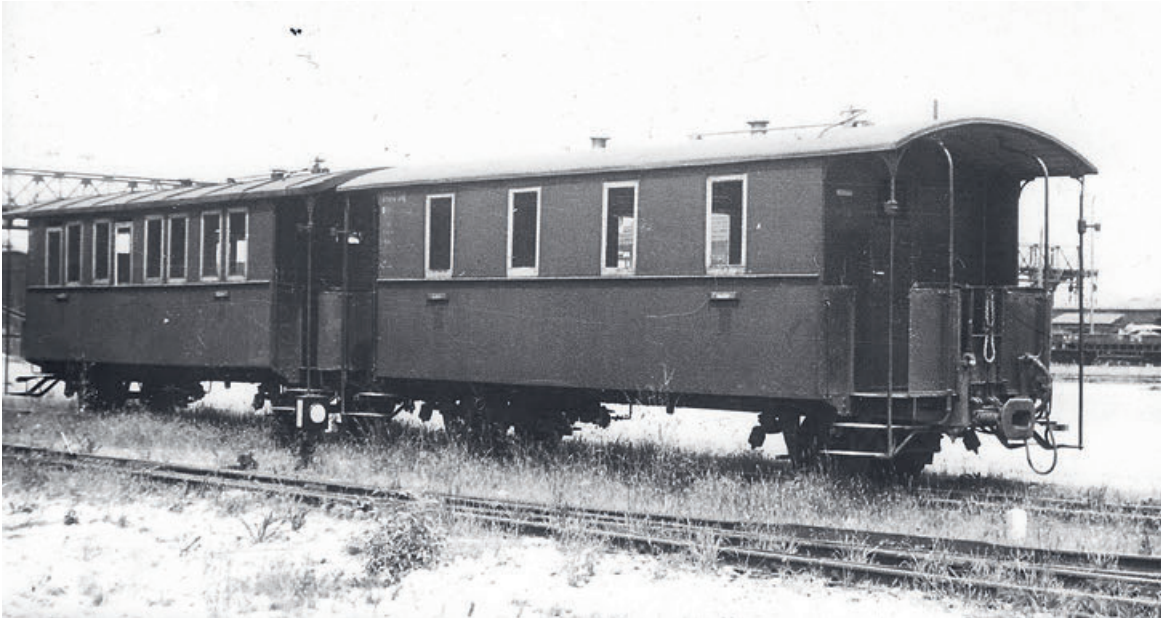
Fahrt, aber keine Sicht

Damit sind wir am letzten, aber am meisten entscheidenden Punkt der Fakten angelangt: Was Heizer Mayer und auch seinem Chef, dem Oberlokfürer Jakob Strübel, als lästiger Nebelschwaden erscheinen musste, auch wenn es sich natürlich – wie beide genau wussten – nicht nur um (natürlichen) Nebel handelte, war der

bereits im Dienstbrief vom 7. Januar 1944 zitierte *austretende Dampf der Lok (Reihe 18.1, württ C-Lok)*, der sich aus Sicht von Mayer in dem Direktionsbericht an den Ankläger vom 9. Februar 1944 als *auch noch durch den Lokomotivdampf verschlechterte Sicht* darstellte. In der Anklageschrift vom 9. März 1944 wird dies, wie eingangs schon genannt, als *starker Dampfaustritt aus seiner [Strübel] Maschine* bezeichnet. Zugchef Fimpel musste sich darin den Vorwurf gefallen lassen, dass für ihn die Beobachtung der Signale *zweifelloos weniger als für das Lokomotivpersonal durch Dampfaustritt erschwert war*. Sind nun Dampflok so konstruiert, dass die Maschinenmänner fortwährend den eigenen Abdampf der Lok ins Auge bekommen?

Mitnichten: Wie jeder Fahrgast oder Betrachter eines Dampfzuges noch heute bei einer Museumsbahn gut beobachten kann, tritt der Abdampf selbst bei einer Lokalbahnlok dank der Unterstützung durch das Blasrohr in der Rauchkammer so gezielt aus, dass er über der Maschine aufsteigt und sich erst etwa auf dem zweiten Wagen wieder allmählich niederlässt. Die in Warthausen maßgebliche Lok auf der Hauptstrecke, die genannte württembergische C, hatte einst den Höhepunkt der Lokomotivbautechnik im Königreich Württemberg gebildet. Konstruktiv eine besonders ausgereifte, allgemein gerühmte Type, war sie dafür bekannt, dass durch ihre aerodynamisch ausgeprägte Bauform eigens der Abdampf selbst ohne extra angesetzte Windleitbleche, wie sie andere Loktypen tragen mussten, so gut emporgetragen wurde, dass das Lokpersonal entlang des Kessels beste und freie Sicht auf die Strecke besaß, soweit das bei einer Schnellzuglok mit langem Kessel überhaupt möglich war.¹⁵

Hier glitt die Anklageschrift am zentralen Tatbestand haarscharf vorbei: Eine Dampflok hat keinen *starken Dampfaustritt*, zumindest nicht während der planmäßigen Fahrt, allenfalls eher während des Stillstandes, wenn der Heizer ein Ventil oder ein Rohr kurz und gezielt freiblasen möchte. Es ist aber sehr wohl bekannt, dass die Lokomotiven der C-Klasse während des Krieges mitunter mit einem weiß wallenden Kranz aus Dampf, der die Lok vorne regelrecht einhüllte – also eine im Lokbetriebsdienst sehr ungewöhnliche Erscheinung, im Einsatz gesehen wurden. Die Ursache dafür war einfach: Durch den harten Gebrauch, die mangelnde Wartung und den Mangel an wichtigem Material wie gute Öle und Buntmetalle, die Richtung Rüstung und Wehrmacht wanderten, kam es zu Undichtigkeiten am besagten mittleren Zylinder, so dass während der Fahrt zwangsläufig Dampf



Personenwagen der Öchslebahn 1958 in Biberach: Während der linke Personenwagen der Originaltype von 1899 mit den filigranen Zwillingfenstern angehört, bildete der noch 1944 wieder aufgebaute Wagen 102 – rechts – mit den wiederverwendbaren restlichen schmalen Fenstern der zerstörten Wagen ein ständiges Relikt des Unglücks, mit einem spärlich belichteten, düsteren Innenraum. Während Wagen 102 noch vor 1964 ausschied, zeigt der rekonstruierte Wagen 166 bei der heutigen Öchsle-Schmalspurbahn den ursprünglichen Reisekomfort zu Königs Zeiten.
Foto: Ronald Copson, Slg. Knupfer.

entwich. Einsatzfähig war solch eine Maschine zwar im Prinzip immer noch, auch wenn das Problem durch fortlaufenden Einsatz ohne Reparatur immer größer wurde. Bei Sommerwetter mochte das nur lästig sein und kostbare zusätzliche Kohle fordern – bei kühler Witterung war es schlicht betriebsgefährlich, weil der hinter den Zylindern um den Kessel wabernde Dampf dem Lokpersonal die Sicht versperrte. Mit anderen Worten: Eine Lok wie beim Fall Warthausen war schlicht defekt. Der Betriebsdienst hätte sie erst gar nicht vor den Zug setzen lassen dürfen.

Die im Zweiten Weltkrieg nach Österreich abgegebenen Maschinen der Type württembergische K/Baureihe 59.0 der Reichsbahn litten unter dem gleichen Problem der undichten, aber aufwendig zu reparierenden Mittelzylinder. Die Reparatur der Maschinen war während des Krieges nicht möglich. Weil die Loks *durch die Sichtbehinderung durch den Dampf* nicht mehr als ziehende Maschinen eingesetzt werden konnten, leisteten sie Schiebedienst auf der Gebirgsstrecke über den Semmeringpass: *Die Sicht nach vorne (...) war vor allem bei kaltem Wetter fast unmöglich. Das Personal musste sich [was etwa die Signalbeobachtung angeht] fast ausschließlich auf das der Zuglokomotive verlassen*“.¹⁶ Doch selbst schon während des Krieges waren auch in Württemberg Maschinen derselben Type mit vergleichbarem Defekt noch immer als führende, alleinige Lok vor schweren Güterzügen im Einsatz, weil man auf die enorm leis-

tungsfähigen Maschinen nicht verzichten konnte.¹⁷ Bei deren Geschwindigkeit mit damals etwa 30 bis 40 Kilometern pro Stunde mochte dies eher angehen, war aber nicht minder ein krasser Verstoß gegen die Sicherheitsvorschriften.

Die Überlegung, ob der Ulmer Lokführer Strübel eine solche Fuhre hätte ablehnen dürfen, ist theoretischer Art: Er hätte zwar auf die Problematik hinweisen können – aber darüber wussten seine Vorgesetzten so oder so Bescheid. Als Beamter hatte er – Stichwort Befehlsnotstand – letztlich keine Möglichkeit, den Fahrauftrag mit der schadhafte Lok 18 112 zu verweigern, schon gar nicht in einer Diktatur, die darauf wartete, einen weiteren Mann mit Gewehr an der Front zu erhalten oder einen Lokführer im Partisanengebiet, wo die Lebensgefahr nicht weniger klein war. Vor allem aber hätte eine Weigerung der Sache nichts genützt, denn dann hätte ein Kollege der Einsatzreserve einspringen müssen – die schadhafte Maschine wäre dennoch unverändert vor ihren Zug gegangen.¹⁸

Angst und Schuld

Zudem hatte Strübel Mitte August 1943 auf Bahnhof Friedrichshafen ein Wiederholungssignal überfahren und deshalb eine Dienststrafe erhalten. *Führung und Leistung: befriedigend*, hatte die Reichsbahn für die Anklageschrift konstatiert. So war auch die Einschätzung des



Die nach dem Krieg in Österreich gebliebenen württembergischen Maschinen der Reihe K, Reichsbahnbaureihe 59, besaßen wegen des auslaufenden Unterhalts das gleiche Zylinderproblem wie die technisch verwandte C-Type. Deshalb fanden sie an sich nur noch als Schiebelok Verwendung – da muss das Lokpersonal nicht die Signale erkennen, die vorne für die ziehende Lok gelten. Hier ist Lok 659.23 ausnahmsweise an die Spitze eines Zuges gesetzt – die Problematik der Sichtbehinderung zeigt sich auch hier deutlich.
Foto: Harald Navé, Slg. Alfred Luft.

Gerichts weltfremd, Strübel hätte angesichts der schlechten Sichtverhältnisse vor jedem Signal langsamer fahren müssen, um das Signalbild zu erkennen: Durch eine solche wiederholte, eigenmächtig entschiedene Langsamfahrt auf der ganzen Strecke von Friedrichshafen, ab 5.12 Uhr, bis Ulm, an 9.04 Uhr, hätte der Mann eine solch horrende Verspätung eingefahren, dass er wohl schon in Aulendorf von der Lok geholt worden wäre, erneut einer Dienststrafe oder Degradierung entgegensiehend – wenn man sieben Kinder ernähren muss, keine gute Idee. So hatte Strübel auch vor Warthausen nolens volens erst 50 Meter vor dem Hauptsignal *den Dampf abgesperrt*, sprich den Dampfregler in Nullstellung gebracht. Dann erkannte er sein Problem, löste die Schnellbremse aus und betätigte den Sandstreuer, um die Bremswirkung zu erhöhen. Die konnte aber erst etliche Sekunden nach dem Aufprall wirksam einsetzen – um Sekunden zu spät.

Was die Verteidigung angebracht haben mag, ist nicht überliefert. Es wurde eine Maschine eingesetzt, die alle Beteiligten gefährdete – doch dies in einem Polizeistaat mitten im totalen Krieg vorzuwerfen, wäre den Vorbringenden nicht gut bekommen. Es liegt auf der Hand, dass die Reichsbahn von sich aus nach dem Februar 1945 kein Interesse mehr haben konnte – eigentlich schon zuvor nicht –, dem Fortgang des Verfahrens durch Wiederauffinden der Akten auf die Sprünge zu helfen. Nach dem Ende des Nazireiches hätte es für Beschuldigte und Verteidiger keine Hemmnisse mehr gegeben, den wahren

technisch-organisatorischen Mangel, eine Art gezielt ertragenes Staatsversagen, beim Namen zu nennen. Dann wären der Leiter des Bahnbetriebswerkes Ulm, wo die Lok 18 112 beheimatet war, der Technische Reichsbahnoberinspektor Max Goerlich, der Vorstand des Maschinenamtes Ulm, Oberreichsbahnrat Ricken, und der diensthabende Betriebsleiter der Reichsbahndirektion Stuttgart, Reichsbahnoberrat Fahrner, gemeinsam mit Lokführer Strübel auf der Anklagebank gesessen. Jene drei wären wohl kaum straffrei ausgegangen. Im Übrigen musste die Lok nach der Kollision zu Warthausen sicherlich nun wirklich in die Ausbesserungswerkstatt – dabei dürfte dann endlich auch der schadhafte Mittelzylinder repariert worden sein.

Was bleibt zu sagen? Wie so oft hätte in der Verkettung unglücklicher Umstände auch nur ein einziger andersartiger Sachverhalt genügt, die Tragödie zu verhindern, und daran mangelte es gewiss nicht. Doch so gut wie alle fatalen Gegebenheiten wurden letztlich durch einen einzigen Hauptfaktor verursacht oder begünstigt: den Krieg. Schon alleine die Verdunkelung bewirkte, dass ständig nicht nur Eisenbahner, sondern auch Reisende etwa deshalb schwer verunglückten oder ums Leben kamen, weil sie in der Dunkelheit – man sah ja keine Stationsschilder, und die Züge fuhren zunehmend unpünktlich, so dass die zeitliche Orientierung auch wegfiel – unzeitig ausstiegen, ausglitten und buchstäblich unter die Räder kamen. So holte der Krieg Zivilisten wie

Militärangehörige gleichermaßen nicht nur auf diese Art auch im Friedensgebiet ein.¹⁹

Bei allem gravierenden Fehlverhalten des Lokführers Strübel ist die Kausalkette nicht zu übersehen: Ohne Krieg keine untaugliche Maschine, auf die man gestellt wird; ohne Kriegsumstände, Furcht vor Bestrafung und Fronteinsatz oder Arbeitslager keine Fahrt, die man unter chaotischen Umständen mit einem Tempo unternehmen müsste, bei dem man kein Signal mehr sieht; ohne Verdunkelung kein Zug im feindlichen Fahrweg, den man nicht rechtzeitig wahrnehme. Insoweit wäre die Anklagebank auf jeden Fall noch zu verlängern gewesen, nicht nur für einen weiteren *Führer* ...

ANMERKUNGEN

- 1 Deutsche Bundesbahn, Bahnamtlicher Lageplan Bahnhof Warthausen, Signatur Jsl 638 a, Stand 1979 mit Nachträgen bis 1982. – Nach Art der Eintragung ist nicht anzunehmen, dass sich die Signalstandorte seit 1944 verändert hatten, zumal es keinen Grund dafür gab.
- 2 Hopfenzitz, Egon: Staatseisenbahn in Württemberg 1845–1994. Organisation, leitendes Personal und Dienststellen (Auswertung der Amtsblätter). Heidenheim/Stuttgart 1993
- 3 Das Amtsblatt der Reichsbahndirektion Stuttgart, Jahrgang 1933, Ausgabe 25. August, bringt Härings bedeutsamste Anweisung: *Nach besonderer Verfügung ist durch Erheben des rechten Armes mit dem Deutschen Gruß zu grüßen. Der Beauftragte des Führerstabs Reichsbahn der NSDAP bei der RBD Stuttgart hat neustens darauf aufmerksam gemacht, dass nach den Beobachtungen, die seit dieser Anordnung gemacht worden seien, der erhobene rechte Arm vielfach nur lässig gewinkelt statt nach vorne schräg aufwärts gestreckt werde; auch werde die Erhebung des rechten Arms mit dem Zusatz Guten Tag oder gar Mahlzeit verbunden, während für den Fall, dass das Erheben des Armes von einem Zusatz begleitet werden wolle, die Verbundenheit des deutschen Volkes mit seinem Führer nur mit den Worten Heil Hitler zum Ausdruck gebracht werden könne.*
- 4 Amtsblatt der Reichsbahndirektion Stuttgart, Jahrgang 1934, mit Wirkung vom 2. November 1934
- 5 Herrmann Stroebe, Präsident, 1942 von der maschinentechnischen Abteilung kommandiert, 1945 abgelöst. Dr. jur. Robert Ebersbach, Reichsbahndirektor, seit 1938 Chef der Verkehrs- und Finanzabteilung der RBD Stuttgart, bis 1953. ‚Fuchs‘: Personalie nicht feststellbar. – Alle Angaben zu Personalien der RBD Stuttgart aus: Hopfenzitz, siehe (1)
- 6 Amtsblatt der Reichsbahndirektion Stuttgart, Hinweis im Jahrgang 1944
- 7 Siehe diverse Standortangaben bei Hopfenzitz, Staatseisenbahn
- 8 Scherer, Die Baureihe 18.1, S. 104, nennt Leutkirch, was nicht widerspricht, da der Befehlzug bewusst wiederholt seinen Standort wechselte.
- 9 Die Darstellung bei Kurt Seidel, Schmalspur in Baden-Württemberg, Schwäb. Gmünd 1977, S. 274, nach der Abfahrt beider Züge sei es für weitere Handlungen zu spät gewesen und der Zusammenstoß unvermeidlich, ist insofern gegenstandslos.
- 10 Heinrich Bierau, Reichsbahnrat, seit 1941 Vorstand des Reichsbahnbetriebsamtes Friedrichshafen, zuvor 1941 kurz Leiter des Betriebsamtes Calw, zuvor aus Ludwigshafen. 1943 Kriegsverdienstkreuz zweiter Klasse mit Schwertern als Sonderführer. 1952 als Bundesbahnrat in Ruhestand.
- 11 Vgl. Brief des langjährigen Fahrgastes Erwin Besenfelder, Reinstetten, vom 6.12.1956 an die Bundesbahndirektion Stuttgart. Hauptstaatsarchiv Stuttgart, Bestand EA 2 904, Büschel 231. – Vgl. Stubenrauch, Öchsle, S. 66, dort als gefährlicher Übergang und S. 205 als kritische Stelle bezeichnet. Aus bahnfachlicher Sicht kann einer solchen Einschätzung nicht gefolgt werden.
- 12 Laut den amtlichen Meldungen wurden die Personenwagen Stg 103, 104 und 167 der Schmalspurbahn zertrümmert, die Wagen Stg 102 und 108 beschädigt. Tatsächlich schied jedoch, wie Kurt Seidel richtig anfügt (Schmalspur, S. 275), auch der Wagen 168 offenbar irreparabel beschädigt aus. Der erste Wagen hinter der Schmalspurlok wurde so getroffen, dass sein Wagenkasten komplett vom Fahrgestell kippte. Wagen 102 wurde in veränderter und vereinfachter Form mit noch brauchbaren Schmalfenstern der Vorgänger wieder aufgebaut.
- 13 Immerhin rettete diese Tatsache dem nach Oberschwaben evakuierten Stuttgarter Schüler Rolf Steegmüller wohl das Leben – siehe Zitat Steegmüller am Schluss von Folge 1 dieses Beitrages.
- 14 Wetterdaten für 1944 für den Raum Biberach sind heute auch aus den digitalen Wetterarchiven nicht mehr abrufbar.
- 15 Dass Strübel während der ganzen Zeit die Zylinderentwässerung der Lok betätigt hätte, die ein ähnliches Dampfphänomen erzeugt wie ein undichter Zylinder, kann ausgeschlossen werden.
- 16 Siehe Röder, Rudolf: Die Baureihe 59.0, Freiburg 2007, S. 103 u.a. – Röder bestätigte im persönlichen Gespräch 2018 die übereinstimmende Problematik der Mittelzylinder bei den Dampflokomotiven württembergischer Bauart Type C (wie in Warthausen) und K sowie die Einschätzung, dass der Einsatz solcher Maschinen in diesem Zustand als führende Lok – aus „Sicht“ des Lokpersonals – betriebsgefährdend war.
- 17 Röder, s. Abbildung auf S. 102/Bildtext S. 103
- 18 vgl. Brandt, Harm-Hinrich: Nationalsozialismus und Bürokratie. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1935, Nürnberg 1985, S. 698: *Die strukturellen Bedingungen [in einem Behördenapparat] begünstigen ein solches Verhalten [der Verweigerung unrechtmäßiger Anordnungen] nicht (...), je weiter man in den bürokratischen Hierarchien nach unten gelangt.* Brandt bestätigt weiter das Problem *relativer Unwirksamkeit individueller Akte gegen den Apparat, gerade bei relativ rangniedrigen Positionen* (wie der eines Lokführers) im Vergleich zu den höheren Instanzen, nicht zuletzt unter dem Aspekt der damit verbundenen persönlichen Nachteile.
- 19 vgl. Bauer/Hölscher/Knupfer/Niederich: Fahren an der ‚Heimatfront‘. Stuttgarts Straßenbahn im Krieg. Stuttgart 2015, Bildzeile S. 40 u.a.

Abschrift

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Stuttgart

Postanschrift:
Reichsbahndirektion Stuttgart
Stuttgart N, Heilbronner Straße 7

Drahtwort:
Reichsbahndirektion
Stuttgart

Fernruf:
221 31, 222 31, 290 46
(Sammelnummern)

Bankkonten:
(Bezeichnung: Hauptkasse der
Reichsbahndirektion Stuttgart):
Konto Nr 79 700 bei der Deutschen
Reichsbank - Kredit - Bank AG;
Sammelkreditkonto Stuttgart;
Reichsbahnkreditkonto Nr 188
bei der Reichsbank in Stuttgart;
Postsparkonto Stuttgart Nr 12705

An den
Herrn
Oberstaatsanwalt bei
dem Landgericht

/4 R a v e n s b u r g

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Nachricht vom	Unsere Zeichen	Tag
2 Js 35 und 164-65/44	31.1.1944	31. B 1.	Bu Warthausen	9.2.1944

Betreff: Unfall am 6.1.1944 auf Bahnhof Warthausen. Es wird gebeten, in der Antwort Tag und Zeichen dieses Schreibens anzugeben.

Anlagen: 1 - 4
und 1 Dienstvorschrift

Am Donnerstag, dem 6. Januar 1944, etwa um 7.07 Uhr ist der Reisezug P 1521 Friedrichshafen - Ulm auf dem Bahnhof Warthausen beim Stellwerk 2 auf der Gleisüberschneidung der Schmalspurbahn von 0,75 m Spurweite mit der zweigleisigen Hauptbahn in Bahnkm 128 + 930 dem ausfahrenden Güterzug mit Personenbeförderung (Gmp) 303 Ochsenhausen - Biberach (Riss) in die Flanke gefahren (Siehe die Lageplan-Skizze Seite 47 der Beilagen).

Hierbei wurden 3 Personenwagen der Schmalspurbahn zertrümmer
ferner 2 " " " "
und die Lokomotive des Zugs P 1521 beschädigt.
Der Sachschaden beträgt rund 23 000 RM.
Von den Reisenden des Zugs Gmp 303 wurden
8 sofort getötet
4 weitere starben im Krankenhaus } = 12 Tote
ausserdem wurden 17 Reisende
schwer } = 17 Schwerver-
letzte
und 62 Reisende sowie
1 Zugbegleitbediensteter leicht } = 63 Leichtver-
verletzt. } letzte

Siehe das beiliegende Verzeichnis /2.

Die Hauptbahn zwischen Ulm Hbf und Friedrichshafen Stadtbahnhof ist zweigleisig. Bei Stellwerk 2 des Bahnhofs Warthausen wird diese Hauptbahnstrecke von der schmalspurigen eingleisigen Nebenbahn Ochsenhausen - Biberach (Riss) gekreuzt. Die Weichen und die Signale in Warthausen sind so in Abhängigkeit voneinander gebracht, dass während der Stellung des Ausfahrtsignals F auf "Fahrt" von Warthausen nach Biberach (Riss) das Einfahrtsignal D aus Richtung Biberach (Riss) nicht auf "Fahrt frei" gestellt werden kann. Einfahrt eines Hauptbahnzugs aus Richtung Biberach (Riss) und Ausfahrt eines Nebenbahnzugs nach Richtung Biberach (Riss) sind signalmässig nicht gleichzeitig möglich, weil diese Fahrten nicht getrennt voneinander verlaufen. Siehe Fahrdienstvorschriften § 24 (1) erster Absatz.

Gegenüber der Staatsanwaltschaft Ravensburg war die Reichsbahndirektion Stuttgart auskunftspflichtig. Neben dem amtlichen Bericht mussten auch die Dienstvorschriften übersandt werden.

Vorlage: Archiv Bahn-Sozialwerk Stuttgart, Außenstelle Neustadt-Hohenacker (2010).