

Franz-Karl Nieder

Unglück in der Nacht: Dampf-Lok stürzte in die Lahn

Lokführer August Weil, Zugführer Otto Kalteyer, sowie Zugschaffner Josef Müller und Zugführer Johann Braun fuhren am 12. Februar 1946¹ in den frühen Morgenstunden, vom Frankfurter Hauptgüterbahnhof kommend, mit einer Lokomotive der Baureihe 50 nach Limburg zurück. Die Lokomotive war in Frankfurt restauriert worden. Johann Braun und Josef Müller hatten einen Schadwagenzug in Oberbrechen abgestellt und kletterten dann auf den Führerstand zu Lokführer August Weil und Otto Kalteyer, um mit ihnen heim nach Limburg zu kommen.

Die Lahn hatte Hochwasser²; im Bereich der Autobahnbrücke war der Bahndamm sehr nahe an der Lahn, so dass die Züge an dieser Stelle ihre Geschwindigkeit auf 20 km/h drosseln mussten. Nun hatte das Hochwasser inzwischen den Bahndamm sogar unterspült. Als nun die Dampflokomotive mit den vier genannten Personen die fragliche Stelle passierte, stürzte die 135 Tonnen schwere Lok die Böschung hinunter in die Hochwasser führende Lahn. Die Lokomotive lag nun mit dem Vorderteil im Wasser, der Tender ragte noch teilweise auf den Bahndamm. Die Kohlen aus dem Tender ergossen sich bei dem Unglück in den Führerstand und verschütteten die vier Eisenbahner.

Der Lokomotivführer Wilhelm Lehna³ wurde durch den Lärm geweckt; schnell lief er nach Limburg, um Hilfe anzufordern und Züge zurückzuhalten, damit kein weiterer Zug in den Gefahrenbereich fährt. Lehna wohnte Eschhöferweg 15, also in unmittelbarer Nähe der Unglücksstelle. Er war wegen der Zugehörigkeit zur NSDAP zunächst aus dem Bahndienst entlassen, später aber in einem der Frankfurter Betriebswerke wieder eingestellt worden.⁴

Kreis-Feuerwehrkommandant Aloys Perabo wurde noch in der Nacht über das Unglück informiert. Er alarmierte sofort die freiwillige Feuerwehr Limburg. Als Perabo zur Unfallstelle kam, war dort bereits der Hilfszug der Eisenbahn-Feuerwehr eingetroffen; sie hatte die Unfallstelle in der dunklen Nacht mit Karbidlampen beleuchtet. „Die Rettung der Verunglückten gestaltete sich durch den steilen gebrochenen Damm sowie durch die hochgehende Lahn äußerst schwierig. Die Besatzung des Hilfszuges weigerte sich, angesichts der gefährlichen Lage tatkräftig einzugreifen; so musste die Feuerwehr allein das Bergen der Verunglückten bewerkstelligen.“⁵

Perabo kletterte über den Tender bis zum Führerstand des Personals, wo er feststellte, dass der Führerstand mit der Kohle aus dem Tender gefüllt war. Mit Händen und Schaufeln versuchten Perabo und seine inzwischen eingetroffenen Helfer, zu den Verschütteten zu gelangen. Das Stöhnen der

¹ Der Bericht über das Unglück wurden entnommen: Helmut Kaleve, Ein Lokführer von der Lahn erzählt. In: Eisenbahn Journal, Spezial 5/1992 vom 1. Juli 1992, S. 44 – 46. Das Eisenbahn Journal wurde eingesehen im Stadtarchiv Limburg. – Nach dem Eisenbahn-Journal geschah das Unglück am frühen Morgen des 13. Februar 1946. Das ist ein Irrtum, da als Todestag des Johann Braun sowohl das Standesamt (Mitteilungen für Kreis und Stadt Limburg, 1946, Nr. 8 vom 23. Februar 1946, S. 4 - Sterbefälle) wie auch die „Öffentliche Belobigung“ (Mitteilungen für Kreis und Stadt Limburg, 1946, Nr. 25 vom 22. Juni 1946, S. 1) wie auch das Protokollbuch der freiwilligen Feuerwehr Limburg den 12. Februar 1946 nennen. – In den Schriften „100 Jahre Freiwillige Feuerwehr Limburg“ und 125 Jahre Freiwillige Feuerwehr Limburg“ ist jeweils das richtige Datum notiert: 12. Februar 1946, morgens gegen 4 Uhr.

² Das Eisenbahn-Journal, Spezial 5/1992, aber auch der Feuerwehrkommandant Aloys Perabo (Nassauische Neue Presse vom 13. Februar 1971) notieren, dass das Hochwasser seine Ursache in der Sprengung der alten Lahntal-Autobahnbrücke in der Nacht vom 25. zum 26. März 1945 hatte. Das ist ein Irrtum: Am 10. Februar 1946 führte die Lahn ein „natürliches“ Hochwasser, wie aus der Hochwassertafel am Steiger (1927 von Theodor Bogner geschaffen; vgl. Nassauer Bote vom 26. April 1962; Archiv Friedel Kloos, Bauwerke) zu ersehen, also unterhalb der gesprengten Autobahnbrücke.

³ Das Eisenbahn-Journal nennt seinen Namen irrtümlich „Lehnert“; Aenne Klump und Claus Schneider, beide Limburg, bestätigten den Namen „Lehna“.

⁴ „Der entlassene Lokführer Wilhelm Lehnert wurde wieder eingestellt, jedoch nicht in Limburg, sondern in einem der Frankfurter Betriebswerke.“ (Eisenbahn-Journal, S. 46)

⁵ Protokoll der Feuerwehr Limburg.

Verletzten trieb sie zur Eile an. Otto Kalteyer hatte einen Schädelbasisbruch und gebrochene Rückenwirbelknochen; seine Genesungszeit betrug knapp drei Jahre. Lokomotivführer August Weil konnte seinen Dienst nicht wieder antreten; sein rechter Arm war verkrüppelt. Dem Zugschaffner Josef Müller musste das rechte Bein amputiert werden. Für Zugschaffner Johann Braun aus Elz kam jede Hilfe zu spät; er war auf der Stelle tot.⁶

Bürgermeister Josef Schneider hat am 13. Februar 1946 „der freiwilligen Feuerwehr von Limburg [...] für ihren selbstlosen Einsatz bei der Bergung der vier Eisenbahnbeamten, die bei dem durch das Hochwasser verursachten Dammbbruch zwischen Limburg und Eschhofen verunglückten“, gedankt.⁷ In einer „öffentlichen Belobigung“ durch das Großhessische Innenministerium wurden die Namen der an der Rettung beteiligten Feuerwehrleute genannt:

Perabo, Aloys Karl, Kommandant der Freiwilligen Feuerwehren des Kreises Limburg

Kremer, Rudolf, Kommandant der Freiw. Feuerwehr der Stadt Limburg

Abel, Christian, geb. 12.5.08 Krepping, Josef, geb. 2.4.95 Scherer, Philipp, geb. 7.2.1900

Abel, Jakob, geb. 17.4.05 Orth, Josef, geb. 2.12.01 Sperl, Jakob, geb. 11.11.90

Fluck, Josef, geb. 26.3.94 Prokasky, Karl, geb. 30.12.90 Thomas, Aloys, geb. 12.05.05

Freitag, Fritz, geb. 10.12.01 Prokasky, Willi, geb. 21.5.29 Wenz, Peter, geb. 18.8.86

„Die Belobigung wurde im Auftrag des Innenministers durch den Inspekteur für das Feuerlöschwesen für Großhessen in Gegenwart der örtlichen Behörden am Sonntag, dem 16. Juni 1946, persönlich im Rahmen einer Schauübung überbracht.“⁸

Der Tender wurde wieder auf die Schienen gehievt. Die Lok wurde mit Zement ausgefüllt. „Sie liegt noch heute [1992] zugeschüttet zwischen Lahndamm und Lahnbett.“⁹ Das Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz teilte auf Anfrage mit, dass dort „nach Rücksprache mit den Kollegen ... im Außenbezirk Diez“ von einer Lok in der Lahn nichts bekannt sei.¹⁰ Limburg gehörte damals zur amerikanischen, Diez zur französischen Besatzungszone; Informationen dürften in jenen Jahren kaum ausgetauscht worden sein.

Ab 1972 fährt keine Dampflokomotive mehr von Limburg nach Frankfurt; 1972 wurde die Strecke elektrifiziert.

Anmerkungen zur Dampflokomotive der Baureihe 50

Die ab 1937 entwickelten und ab 1939 gebauten Einheits-Güterzuglokomotiven der Baureihe 50 zählen zu den gelungensten Konstruktionen der Deutschen Reichsbahn. Sie wurde im Lauf des zweiten Weltkrieges in mehreren Variationen gebaut. Auch nach dem Krieg wurde die Dampflokomotive der Reihe 50 eingesetzt; sie war geradezu das Rückgrat im Güterverkehr. Sie wurde jedoch auch im Personenverkehr verwendet. Die Lokomotive erreichte eine Geschwindigkeit von 80 km/h.¹¹



Dampf-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn
Baureihe 50
Osthafenbahnhof Frankfurt/Main, Juli 2009
Bild: Wikipedia

⁶ „Eisenbahn-Zugschaffner Johannes Braun aus Elz, Kurtrierischestr. 12, 48 Jahre alt“, starb am 12. Februar 1946 (Mitteilungen für Kreis und Stadt Limburg, 1946, Nr. 8 vom 23. Februar 1946, S. 4 - Sterbefälle).

⁷ Mitteilungen für Kreis und Stadt Limburg 1946, Nr. 7 vom 16. Februar 1946, S. 5.

⁸ Mitteilungen für Kreis und Stadt Limburg 1946, Nr. 25 vom 22. Juni 1946, S. 1.

⁹ Eisenbahn-Journal; Spezial-Heft 5/1992, S. 46. – Es gibt jedoch auch Stimmen, die vermuten, dass die Lok später doch geborgen wurde (so Dr. Jones am 23.10.2003 in Drehscheibe online, 02 Allgemeines Forum).

¹⁰ per Mail vom 6. Juli 2015.

¹¹ Wikipedia: DR-Baureihe 50 (20. Juli 2015).

Die Dampf-Lokomotive der Reihe 050 war 1975 sogar auf einer Briefmarke abgebildet.



Bild: Wikipedia