Hannover-Linden

22. Juni 1969 – Güterzug 57767 kam mit tödlicher Fracht

Der 22. Juni 1969 versprach auch in Hannover ein schöner Tag zu werden. Die Sonne strahlte schon am frühen Morgen vom Himmel, während sich die Frühaufsteher auf ihren Sonntagsausflug oder Kirchgang vorbereiteten – oder die Langschläfer sich einfach noch einmal umdrehten …

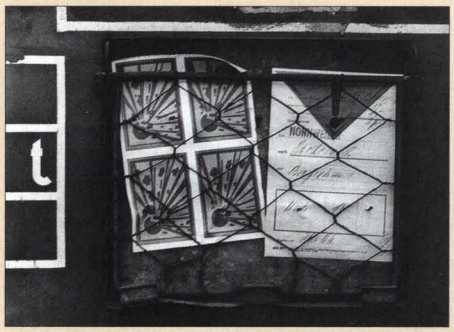
Plötzlich erschütterte eine donnernde Explosion die Stille – und jeder, der sie gehört hatte, ahnte, dass soeben etwas Furchtbares geschehen sein musste!

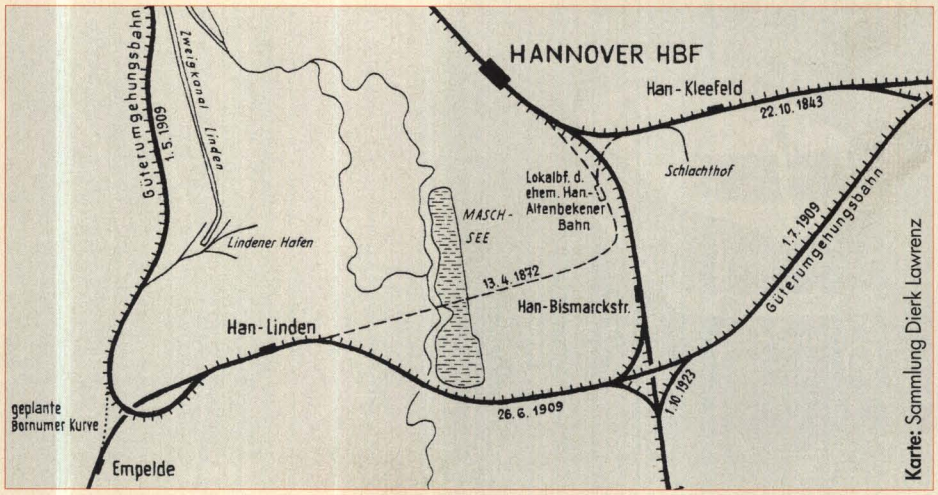
Nur bruchstückhaft und zunächst ungenau erfuhr man im Laufe des Tages, was sich zugetragen hatte, und bei vielen Einwohnern Hannovers wie auch bei ehemaligen Soldaten wurden dabei Erinnerungen an die dunkelsten Tage des Zweiten Weltkriegs wach.

Von Klaus Ridder

An diesem Morgen gegen 8 Uhr wurde auf freier Strecke beim Wagen eines Güterzuges Qualm festgestellt, der wahrscheinlich durch einen Heißläufer entstanden war. Den Zug führte man jedoch noch in den Rangierbahnhof Hannover-Linden/Bereich Bahnhof Fischerhof (in unmittelbarer Nähe zum Hanomag-Werk), stoppte ihn und verständigte vom Stellwerk aus die Berufsfeuerwehr Hannover, die sofort mit ihrem Löschzug 4 ausrückte – niemand ahnte, dass er sich auf dem Weg mitten in das größte Unglück der Nachkriegszeit in Hannover befand …

Unterdessen lief ein 26-jähriger Rangierer zu dem an den Aufbauten bereits brennenden Wagen und sah offensichtlich die in den Gitterkästen mitgeführten Wagenpapiere mit dem Symbol der explodierenden Bomben. Es gelang ihm – gerade passierte noch ein mit Ausflüglern vollbesetzter Personenzug die Stelle – den Wagen von den anderen abzukuppeln und gab dem Lokführer das Handzeichen zum Vorziehen. Inzwischen, etwa um 8.05 Uhr, traf der Löschzug 4 ein, und der Rangierer lief winkend den Feuerwehrmän-

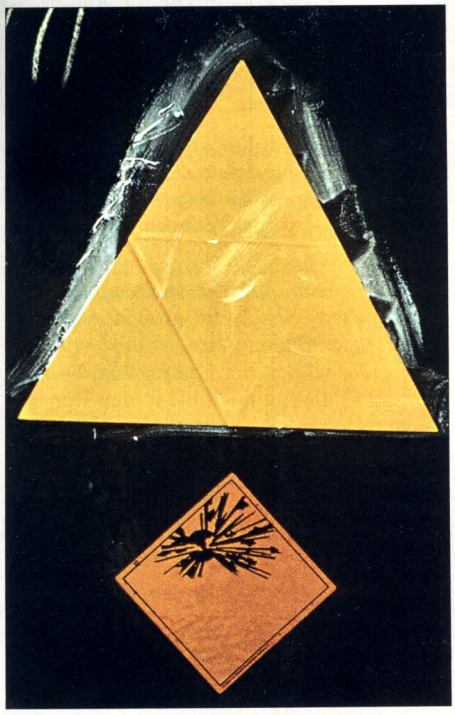




Karte: Sammlung Dierk Lawrenz

Übersichtsaufnahme des Rbf Hannover-Linden (oben und linke Seite oben sowie unten) nach der Explosion von 216 Granaten der Bundeswehr: Keines der hier zu sehenden Eisenbahnfahrzeuge und Gebäude blieb ohne Schäden, selbst das Haus am linken Bildrand (linke Seite) weist schwere Schäden auf.

nern mit dem Einsatzleiter an der Spitze entgegen, um sie zu warnen – doch es war zu spät: In diesem Augenblick flog der Wagen in die Luft und zerstörte und zerfetzte alles in weitem Umkreis. Die furchtbare Detonation tötete auf der Stelle den 26-jährigen Rangierer sowie drei weitere Eisenbahner und acht Feuerwehrleute. Vom Löschzug 4 überlebten nur zwei Männer: Einer, weil der Einsatz während des Schichtwechsels erfolgte



und er hinter einem Fahrzeug noch seine Zivilschuhe gegen Feuerwehrstiefel wechselte und ein anderer, weil er sich in seinem von Granatsplittern und Schottersteinen durchlöcherten Fahrzeug gerade gebückt hatte.

Noch am Sonntag wurden erste Ermittlungen aufgenommen, aber – wie meistens bei solchen Unglücksfällen – war auch hier der Ablauf der Ereignisse zunächst noch völlig unklar. Klar war inzwischen allerdings, dass der brennende Wagen mit 216 Granaten des Kalibers 17,5 cm für die Haubitze M107 der Bundeswehr beladen war. Drei weitere, jeweils mit ebensovielen Granaten beladene Güterwagen konnten dank der Umsicht des ums Leben gekommenen Rangierers im letzten Augenblick aus der Gefahrenzone geführt werden – kaum vorstellbar der Gedanke, wenn auch diese explodiert wären!

Das Ausmaß der Katastrophe war verheerend, denn es gab außer den Toten noch 38 Verletzte. Das Bahnhofsareal in Hannover-Linden einschließlich der gesamten Umgebung sah aus wie nach einem Bombenangriff. An der Explosionsstelle klafften zwei riesige Krater. Im Rbf Hannover-Linden stehende Züge mit neuen Lieferwagen, Lkw und Pkw bestanden – von Eisenteilen, Schotter und Granatsplittern völlig durchsiebt – nur noch aus Schrott wie die Feuerwehren und sogar Schienen. Ringsherum brannten Eisenbahnfahrzeuge, Lagerhallen und sonstige Gebäude. Auch in einer Entfernung von über drei Kilometern fanden sich Granatsplitter.

Der Einsatzleitwagen des Löschzugs 4 der Feuerwehr Hannover (oben, ein Opel-Rekord P2 Caravan) wurde durch die Luft gewirbelt und landete neben dem ebenfalls zerstörten Magirus-Deutz-Lkw einer Speditionsfirma. Links: Ein Bild der Verwüstung von der Magirus-Deutz-Feuerwehr über Güterschuppen und umgestürzte Wagen bis zum beschädigten Hanomag-Werk.

Tausende von Fensterscheiben waren zertrümmert und zahlreiche Dächer abgedeckt. Der Schaden wurde später auf 40 Millionen DM beziffert – damals eine riesige Summe.

Untersuchung durch den Gewerbetechnischen Beirat

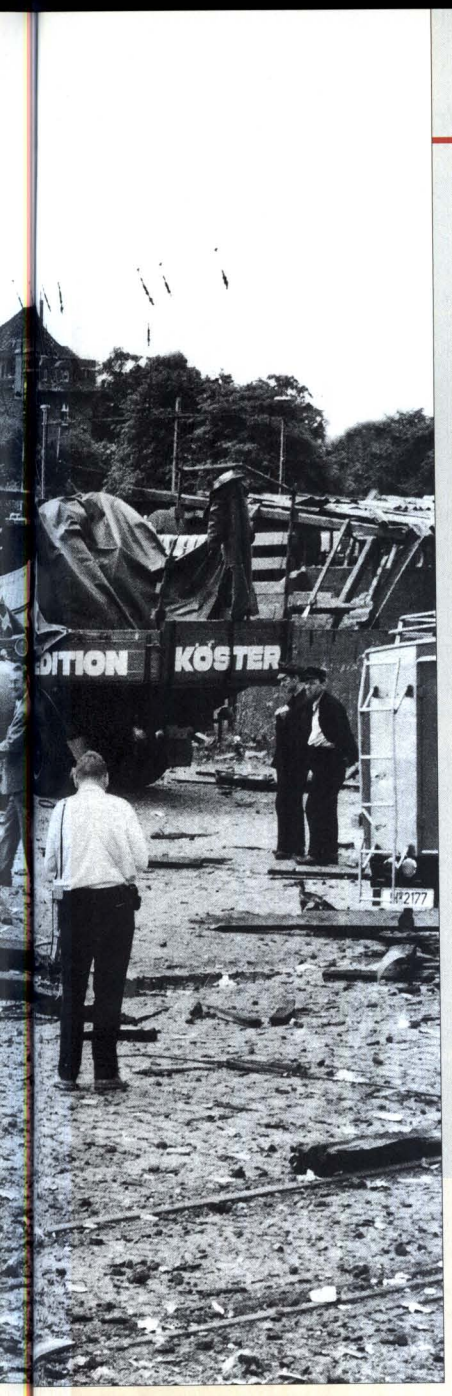
Ministerialrat Dr. Fritz Gömmel – seinerzeit Leiter des für Gefahrguttransporte im Eisenbahnverkehr zuständigen Referats im Bundesverkehrsministerium – beorderte sofort eine Abordnung von Sachverständigen des Gewerbetechnischen Beirats nach Hannover. Diese recherchierten gemeinsam mit den Ermittlern über mögliche Unfallursachen. Bis der ganze Ablauf der Ereignisse bzw. die Unfallursache geklärt werden konnten, vergingen Monate:

Der Güterzug 57767 musste bereits auf seinem Laufweg mehrere Male wegen defekter Bremsschläuche gestoppt werden. Versuche mit baugleichen Wagen und Aussagen von Zeugen ergaben, dass tatsächlich unterwegs eine Bremse am linken Vorderrad des Unglückwagens heiß gelaufen sein musste. Die dabei entstandenen Temperaturen waren derart hoch, dass der Holzboden des mit Granaten beladenen Wagens in Brand geriet.

Hinzu kam ein weiteres Verhängnis: Die brisante Fracht des Wagens war von außen kaum zu erkennen (schon gar nicht bei einem fahrenden Zug), denn lediglich einer der üblichen, 10 x 20 cm großen Aufkleber mit einer explodierenden Bombe wies auf die Gefährlichkeit der Ladung hin. Deshalb fuhr der Güterzug noch bis in den Rangierbahnhof Hannover-Linden, obwohl Streckenposten schon 10 km zuvor Qualm bemerkt und gemeldet hatten. Und deswegen rannten Eisenbahner und Feuerwehrleute ahnungslos in die Katastrophe.

Konsequenzen

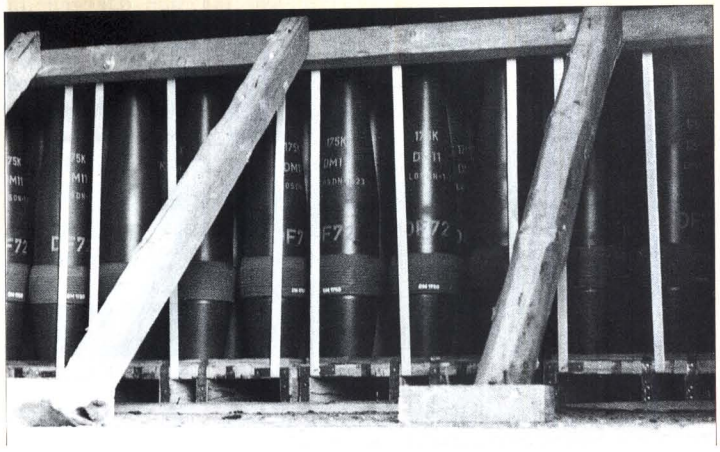
Der Unfall war die beispielhafte Demonstration einer Massenexplosion. Aus ihm wurden – nach eingehenden Untersuchungen

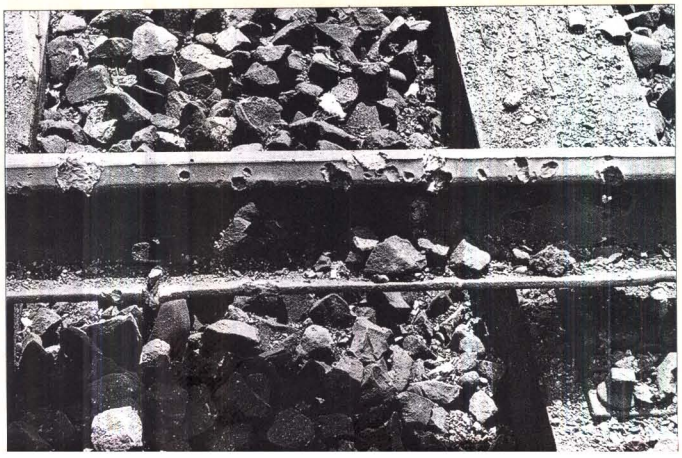


Die zerstörten Feuerwehrfahrzeuge des Löschzugs 4 (oben), vorne der Mercedes-Benz mit der Kfz-Nummer H-2177. Dieses Fahrzeug ist auch unten abgebildet, zu sehen sind hier die unzähligen Granatsplitter- und Schotterstein-Einschläge.

Unten: In Reih und Glied aufgestellte Granaten des Kalibers 17,5 cm für die Bundeswehr-Haubitze M107, aufgenommen in einem der unzerstörten Wagen.

Unten rechts: Die ungeheure Wucht der Detonation bzw. von unzähligen Granatsplittern und Schottersteinen durchschlug bzw. beschädigte sogar die Gleise in der gesamten Umgebung des Unglücksortes.





konnten einige technische Vorkehrungen wie Rollenachslager der Munitionswagen und Funkenschutzbleche für die Wagenböden international eingeführt werden.

Auch die Feuerwehren haben aus der Katastrophe gelernt und schnell für mehr Sicherheit gesorgt, beginnend mit den Alarmstufen: Eine Alarmstufe ist eine Einteilung in einem sicherheitsbewertenden Mechanismus (auch beim Militär). Alarmstufen oder Sicherheitsstufen können je nach Gefährdungslage verändert werden. Außerdem werden die Einsatzkräfte heute speziell für solche Unglücksfälle geschult und würden sich einem solch gefährlichen Transport entsprechend nähern. Voraussetzung ist jedoch, dass die Ladung bekannt ist – und dies erfuhren sowohl der 26-jährige Rangierer und seine drei Eisenbahner-Kollegen als auch die Männer des Löschzugs 4 erst in einem Augenblick,

und Beratungen im Gewerbetechnischen Beirat – sehr schnell die nötigen Folgerungen gezogen, um die Ursachen für einen solchen Unfall (Hitzeentwicklung/Feuer) auszuschalten und deren eventuelle Folgen zu mindern, so u.a. Verwendung von Wagen mit Rollenachslagern, Funkenschutzblechen, Bildung von möglichst kleinen Gruppen von Munitionswagen sowie die Reihung der Wagen in Zügen. Mit der „79. Verordnung zur Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung" wurden die Erkenntnisse in gesetzliche Vorschriften umgesetzt, die ab dem 1. Mai 1970 in Kraft traten. Die in diesem Fall viel zu lange Dauer des Gesetzgebungsverfahrens war mit ein Grund dafür, dass in das „Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter" eine Vorschrift über Sofortmaßnahmen aufgenommen wurde. Außerdem gab der Unfall Veranlassung, die Anstrengungen für die bessere Information der Rettungs- und Hilfsmannschaften zu verstärken.

Auf deutsche Initiative hin fand vom 9. bis zum 12. November 1971 in München eine besondere RID-Tagung (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr) statt. Auf dieser gelang es trotz nachdrücklicher Bemühungen jedoch leider nicht, andere europäische Staaten zur Übernahme der neuen Vorschriften zu veranlassen. Lediglich über die UIC (Union Internationale des Chemins de Fer/Internationaler Verband der Eisenbahnen)

Die Trauerfeier für die ums Leben gekommenen Männer fand in Hannover unter großer Anteilnahme der Kollegen bzw. Kameraden von DB, Feuerwehr sowie der Bevölkerung statt.
Alle Aufnahmen dieses Beitrags: Feuerwehr Hannover, Sammlung Klaus Ridder

als es zu spät für sie war, sich vor den überhitzten Granaten und deren großer Explosionsgefahr in Sicherheit zu bringen.

Der Unfall in Hannover-Linden hat vieles verändert – aber das Dreieck, das zumindest in Deutschland auf massenexplosionsfähige Güter hinwies, ist aus den Vorschriften im Rahmen der Angleichung an das internationale RID gestrichen worden. Auch die Schutzwagenvorschrift gibt es nicht mehr. Deutlich verbessert hat sich dagegen die Technik der Wagen. ❑

Informationen über den Unfallablauf wurden aus einem damals erschienenen Artikel von Siegfried Volz – mit freundlicher Genehmigung des Autors – entnommen.

Unser Autor, Dipl.-Ing. Klaus Ridder, war seit 1973 im Gefahrgutreferat des Bundesministeriums für Verkehr tätig und hat dort in über 30 Jahren die Entwicklung in diesem Bereich aktiv begleitet.