

2733. Artikel zu den Zeitereignissen

17. 11. 1966: Eisenbahnunfall in Oberliederbach (3)

(Ich bekam den Hinweis, daß a. d. Nummernschild des LKWs [23. 5.: Zugunglück bei Turin] HTR-666 steht¹.)



(<http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/ungluecke/hessen-zugunglueck-bei-oberliederbach-vor-50-jahren-14529831.html>)

Die FAZ schrieb weiter:² *Manche Situationen von damals hat er (Herbert Köhler³) noch so deutlich vor Augen, als wären sie gestern geschehen, wie er sagt. Eine Frau, die mit dem Oberkörper aus dem Zugabteil ragt, umklammert ihre beiden Einkaufstaschen, die sie trotz allen Zuredens nicht loslassen will.⁴ Schließlich wird sie mitsamt der Einkäufe auf eine Trage gelegt, und auch den Ärzten gelingt es nicht, die Hände von den Taschen zu lösen.*

Köhler erinnert sich auch an einen Jugendlichen, der unverletzt und völlig entgeistert zwischen den Trümmern des Zuges steht. Und er denkt an eine sehr junge Frau, die an der Unfallstelle den Verletzungen erliegt. „Wenn Sie so etwas erleben, das geht nicht spurlos an Ihnen vorbei, da muss man schlucken“, sagt Köhler.

Spuren hinterlässt das Unglück auch bei Hannelore Weigelt. Sie sitzt im vollbesetzten Unglückszug, hat aber Glück im Unglück und kommt mit einem Schleudertrauma davon. Doch ihr Halswirbel schmerzt seit dieser Zeit immer wieder, wenn sie die seither nötige Gymnastik nicht macht. Dennoch habe sie einen Schutzengel gehabt, findet die Rentnerin und frühere Vorsitzende der Liederbacher Landfrauen.

¹ Siehe Artikel 2727 (S. 2)

² <http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/ungluecke/hessen-zugunglueck-bei-oberliederbach-vor-50-jahren-14529831.html>

³ Siehe Artikel 2732

⁴ Siehe Artikel 2732 (S. 2)

Und:⁵ *Als kaufmännische Angestellte im Rechnungswesen in Frankfurt habe sie (Hannelore Weigelt) noch Einkäufe für die dreijährige Tochter gemacht und sei deshalb erst in letzter Minute in Höchst in den vierten Waggon hinter der Dampflok gestiegen. Der Platz im zweiten Waggon, den ihr ein Bekannter aus Fischbach stets freihält, bleibt an diesem Abend unbesetzt.*

Abgehetzt sucht sich Weigelt stattdessen in dem hinteren Abteil einen freien Platz und döst nach eigenem Bekunden vor sich hin, während die einzige und letzte Dampflok der Königsteiner Bahn mit 45 Stundenkilometern durch das herbstliche Liederbachtal bummelt. Dann geschieht es: „Ein plötzlicher, lauter Knall und Dunkelheit“, erinnert sich die Siebenundsiebzigjährige. „Der Aufprall schob den gesamten Waggon in Schräglage, Bänke wurden aus ihrer Verankerung gerissen, aus der Decke rieselte Staub.“

Doch die Mutter aus dem Liederbacher Stadtteil Niederhofheim hat ihre Pappschachtel mit den Einkäufen unter ihre Beine geschoben, deswegen verkeilt sich die Bank in dem großen Paket und sie erleidet lediglich leichte Verletzungen, die ihr eine herausgebrochene Eisenstange am Hals zufügt. „Die Blessuren habe ich zunächst gar nicht gespürt“, sagt Weigelt.

In dem Zug 2177 aus Höchst sollte eigentlich auch der damalige Abschlusschüler der Pestalozzischule in Kelkheim, Ralph Armagni, sitzen, dessen Schulklasse an dem Nachmittag an einer Informationsveranstaltung der Farbwerke Hoechst teilgenommen hatte und die sich auf der Rückfahrt befindet – aber Armagni schwänzte. Er habe sich damals kein bisschen für Chemie interessiert und sei nicht mitgefahren, was ihm vielleicht das Leben gerettet habe, vermutet der 66 Jahre alte Kelkheimer. Eine seiner Mitschülerinnen verliert einen Unterschenkel, andere Schüler tragen eher kleine Blessuren davon. Eine der Schulkameradinnen, die ebenfalls in dem Zug sitzt, ist laut Armagni die Tochter jenes Triebwagenfahrers, dessen Zug sich (offiziell) führerlos in Bewegung gesetzt hat. „Was für ein Schicksal.“

Auch der frühere Kelkheimer Stadtbrandinspektor Wilhelm Hoppe, der damals bei der Hoechst AG beschäftigt ist, entkommt dem Unglück nur durch Zufall. Eine Betriebsstörung im Werk, die vor Beginn der Abendschicht noch behoben werden muss, hindert den damals 35 Jahre alten Mann daran, den Unglückszug zu nehmen. Die unerwartete Mehrarbeit verärgert ihn zunächst sehr, da am Kelkheimer Bahnhof schon seine Tochter auf ihn wartet, um gemeinsam seiner Frau ein Geburtstagsgeschenk zu kaufen, wie er sich erinnert. Hoppe nimmt erst den nächsten Zug – „und auch da wachte ein Schutzengel über mich“, sagt er.

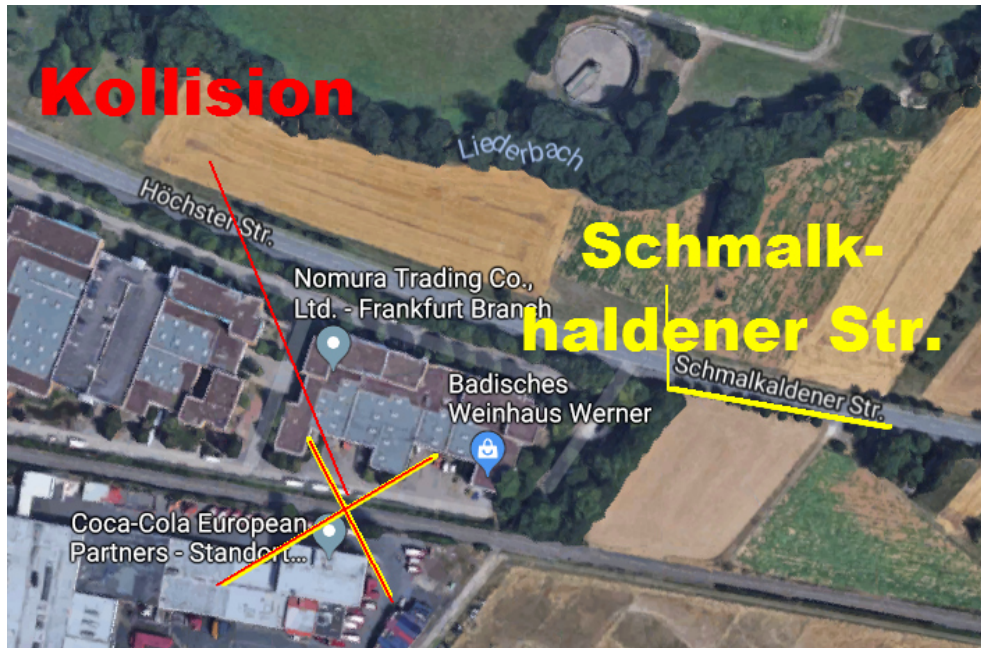
Denn am Bahnhof Oberliederbach sieht er bei dem Zwischenstopp einen aufgereggt winkenden Mann, der auf das Führerhaus zustürmt und den Lokführer gerade noch von der Weiterfahrt abhält. Wenige Sekunden später wäre der Zug losgefahren gewesen und kurz darauf in die Unglücksstelle gerast, wie Hoppe sagt. Der Familienvater steigt aus und fährt per Anhalter nach Hause.

Einem weiteren Zusammenstoß hat auch die größte Sorge von Hannelore Weigelt gegolten. „Denn es dauerte lange, bis Hilfe zu den eingeschlossenen Passagieren kam“, erinnert sie sich. Die Menschen klagen laut und schreien um Hilfe, wie sie schildert. „Es ist schrecklich gewesen.“ Ihr Mann, der sie am Bahnhof in Oberliederbach abholen will, wird wie viele andere auch vom Knall des kilometerweit hörbaren Zusammenstoßes aufgeschreckt. Er fährt

⁵ <http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/ungluecke/hessen-zugunglueck-bei-oberliederbach-vor-50-jahren-14529831-p2.html>

in Panik zur Unfallstelle, sucht überall nach seiner Frau – und findet sie nicht. Was er nicht wissen konnte: Die Feuerwehr hat Hannelore Weigelt schon aus dem Zugwrack befreit, und sie läuft nach Hause und schließt dort die dreijährige Tochter fest in die Arme.

14 Wochen lang kann Weigelt nicht arbeiten gehen, ein schweres Schleudertrauma hindert sie daran. Monatelang hört sie nachts immer wieder das „Sch-Sch-Sch“-Schnaufen der Dampflok und deren schrillen Signalton. Doch sie sagt: „Ich habe unverschämtes Glück gehabt.“ Denn jener Bekannte, der im zweiten Triebwagen saß und ihr wie immer einen Platz freigehalten hat, zählt zu den sieben Todesopfern.



Bemerkenswert ist auch, daß sich die Kollision direkt bei der *Schmalkaldener Straße* ereignete. Die Stadt *Schmalkalden* ist geschichtlich bedeutend und ein Hassobjekt des Katholizismus/Jesuitismus.⁶

In einem weiteren *FAZ*-Artikel⁷ heißt es, daß der Bahnhof Kelkheim-Hornau ... 224,5 Meter über dem Meeresspiegel liegen würde. *Wikipedia* gibt für den Kelkheimer Ortsteil Hornau 213 Meter an.⁸ In einer Karte (s.u.⁹) ist in der Nähe des Bahnhofs die Höhenangabe von 216 Meter eingetragen, was der Realität wahrscheinlich am nächsten kommt. Entsprechend dürfte der Höhenunterschied zwischen Bahnhof Kelkheim-Hornau und Kelkheim (190 Meter)¹⁰ 26



⁶ Siehe Artikel 428 (S. 4/5). Siehe auch die Artikelserie *Ist das Erdloch von Schmalkalden natürlichen Ursprungs?* (Artikel 426-429).

⁷ <https://www.zeit.de/1966/48/tote-mann-bremse-brachte-den-tod/komplettansicht>

⁸ Siehe Artikel 2731 (S. 2)

⁹ <https://hvb.g.hessen.de/F1179>

¹⁰ Siehe Artikel 2731 (S. 2)

Meter sein. Das entspricht bei einer Distanz von 1300 Meter: 1,15 Grad oder 2% Gefälle.

Aber selbst ein angenommener Höhenunterschied von 500 Metern (zwischen Bahnhof Kelkheim-Hornau und Kelkheim) und damit ein Gefälle von 21 Grad oder 38,5% wäre unerheblich, weil kein Bahnhof und die dazugehörigen Gleise, bzw. Bahnsteige in der Schräge gebaut werden.¹¹

An diesem Punkt stürzt die verlogene offizielle Version wie ein Kartenhaus in sich zusammen, weil sie vorgibt, daß der ... *im Leergang wartende dreiteiliger Triebwagen in Kelkheim-Hornau in Richtung Frankfurt (sich) von selbst in Bewegung gesetzt (hätte), da die Feststellbremse nicht angezogen war. Durch das Gefälle der Strecke beschleunigte der Zug auf weit über 100 km/h.*¹²

Ich glaube auch nicht, daß der *Triebwagenführer* tatsächlich die *Feststellbremse nicht angezogen* hatte.¹³ *Alfred Otto stellt den Motor auf Leerlauf, er zieht den Bedienungshebel ab und steckt ihn in die Tasche; auch den Bremsschlüssel steckt er ein. Er hat eine Viertelstunde Aufenthalt und geht in das Bahnhofsgebäude. Als er wiederkommt, ist sein Triebwagen verschwunden und nicht mehr aufzuhalten.*¹⁴

So geräuschlos, wie der *Zeit*-Text vorgibt, setzt sich kein Zug in Bewegung. Was passierte mit *Alfred Otto* im *Bahnhofsgebäude*?

Jemand muß also den Zug absichtlich in Bewegung gesetzt haben, damit die Kollision erfolgte.

Warum gab es nur einen *einzigsten Passagier des führerlosen Triebwagens*? Warum war es dem *zweiundzwanzigjährigen Passagier* (Heinz Paß) ... *nicht gelungen, die Notbremse zu ziehen, um das Unglück zu verhindern?* Wurde Heinz Paß obduziert und die genaue Todesursache festgestellt? Warum *missglückte der Versuch, den Zug in Kelkheim-Münster gezielt entgleisen zu lassen?*¹⁵

Zu Heinz Paß heißt es:¹⁶ „*Der Heinz Günter Pass, der jeden Abend mit diesem Triebwagen nach Frankfurt fährt, ist wie vom Erdboden verschwunden. Er ist nicht bei seinen Eltern und nicht an seinem Arbeitsplatz.*“ *Dem Triebwagenführer war der junge Mann bekannt; die Zeit bis zur Abfahrt vertrieb er sich nicht im Wartesaal, er setzte sich in den Zug, las dort oder schlief. Hat er versucht, die Notbremse zu ziehen?* Wurde der einzige Zeuge Heinz Paß ermordet, damit er weder *die Notbremse zu ziehen*, noch aussagen konnte? Höchstwahrscheinlich. Man konnte offensichtlich damit rechnen, daß Heinz Paß auch am 17.11.66¹⁷ besagten Zug nehmen würde.

Es dürfte zudem kein Zufall gewesen sein, daß sich die ... *Tochter jenes Triebwagenfahrers, dessen Zug sich (offiziell) führerlos in Bewegung gesetzt hatte*, in dem entgegenkommenden Zug (von Frankfurt-Höchst) saß (s.o.). (Ende der Artikelserie.)

¹¹ Ich kenne keinen einzigen.

¹² Siehe Artikel 2731 (S. 2)

¹³ Siehe Artikel 2731 (S. 2)

¹⁴ <https://www.zeit.de/1966/48/tote-mann-bremse-brachte-den-tod/komplettansicht>

¹⁵ Siehe Artikel 2731 (S. 2/3)

¹⁶ <https://www.zeit.de/1966/48/tote-mann-bremse-brachte-den-tod/komplettansicht>

¹⁷ Qs = 22. Entspricht dem Alter von Heinz Paß. Die Qs des Datums 17.11.1966 = 32.