

Das Eisenbahnglück zwischen Ludwigsdorf und Centnerbrunn

Am 25. Januar 1945, etwa 6.45 Uhr, wurden die Bewohner von Kunzendorf und Ludwigsdorf in weitem Umkreise durch eine furchtbare Explosion aufgeschreckt. An die Fenster eilend, galt den Blicken zuerst dem Ortsteil Mölke, wo für die Wehrmacht Zerknallstoffe in großer Menge hergestellt wurden. Der Feuerschein leuchtete jedoch mehr in Richtung der kleinen Landwirtschaften in der Nähe der Haltestelle Centnerbrunn. Wie aber vereinte sich das Getöse mit dem eventuellen Brande eines kleinen Gehöftes?

Es war nicht blanke Neugierde, die mich diese Ueberlegungen anstellen ließ. Da auf Anordnung des Regierungspräsidenten von Breslau seit wenigen Tagen sämtliche Schulen Niederschlesiens, einschließlich der Grafschaft, geschlossen worden waren, gehörte ich dem Katastrophenschutz an und mußte jederzeit einsatzbereit sein. Die entsprechende Ausbildung bei der Feuerwehr war bereits vorausgegangen. Als der Alarm erfolgte, war ich schon unterwegs, um auf Feldwegen durch tiefen Schnee und bei strenger Kälte das Ziel zu erreichen. Bald traf ich andere Kameraden der Kunzendorfer Wehr, doch wußte noch keiner, welches Geschehen uns vorantrieb. In Eile überkletterten wir dann den Bahndamm und sahen jetzt eine Reihe brennender Eisenbahnwagen übereinandergetürmt. Zu retten gab es hier anscheinend nicht mehr viel.

Wie aber war es zu diesem schweren Unglück gekommen, von dem man nie erfahren wird, wieviel Menschenleben es gekostet hat? Eine Stunde vorher waren diese Wagen noch im Verbands eines gemischten Zuges, in Stärke von etwa 120 Achsen, geruhsam ihren Weg in Richtung Dittersbach gezogen. Im Tunnel von Nieder-Königswalde riß unbemerkt die Hälfte des Zuges ab. Alle Sicherungen hatten versagt, was sich wohl durch Ueberbeanspruchung des Wagenmaterials im Kriege am leichtesten erklären läßt. Unter den 30 Wagen befand sich auch der Teil eines bemannten Lazarettzuges, der erst in Glatz angehängt worden war. Die übrigen Wagen enthielten Wehrmachtsgut aller Art: Munition, Sauerstoffflaschen, Uniformen, Leder usw.

In den geschlossenen Wagen befand sich außerdem eine unbekannte Zahl von Flüchtlingen, die aus Mitleid auf den Umsteigebahnhöfen mitgenommen worden war.

Obwohl der sich selbständig gemachte Teil des Zuges nur etwa 300 m vom Bahnhöfe Nieder-Königswalde entfernt abgerissen war, fuhr er mit zunehmender Geschwindigkeit bergab, daß die Möglichkeit, ihn aufzufangen, nur mit Hilfe einer schweren Lok gegeben gewesen wäre. Sie hätte den Wagenzug, in gleicher Richtung und nachlassender Geschwindigkeit fahrend, bremsen können. Eine solche Maschine hätte aber nur von Glatz aus kommen können.

Unglücklicherweise stand zur selben Zeit ein fahrplanmäßiger Personenzug im Bahnhöfe Neurode. Falls es die Unheilswagen bei ihrem Tempo nicht schon vorher aus einer Kurve geschleudert hätte, wäre ein Zusammenstoß kaum vermeidbar gewesen. Schnellstes Handeln war also geboten! So wurde die Wagenreihe auf das Anschlußgleis nach Mölke geleitet. Die Wucht des Anpralls war dann so stark, daß der Prellbock versagte, die Explosion erfolgte und die Wagen sich zu vieren übereinander türmten.

Retten konnten sich nur sieben oder acht Personen, die vorübergehend ins Reserve-Lazarett Centnerbrunn aufgenommen wurden. Unter den Geretteten befand sich auch die Oberschwester, die in der frühen Mor-

genstunde schon mit Arbeiten bei der offenen Tür des Packwagens beschäftigt war. Fenster und Türen der anderen Wagen waren nach dem Zusammenprall so verklemmt, daß ein Ausstieg nicht mehr möglich war. Einige Leichen von Männern, Frauen und Kindern konnten geborgen werden. Sie waren bis zur Unkenntlichkeit zusammengeschrumpft und ihre Ausweispapiere verbrannt. Auf dem Friedhofe in Kunzendorf bekamen sie ihre letzte Ruhestätte. Man rechnete mit dem ungefähren Verlust von 65—70 Menschenleben, allein aus dem Lazarettzuge.

Bald waren genug Wehrleute, auch aus Ludwigsdorf, zusammengekommen, ebenso Polizei für die Nachforschungen und den Absperrdienst. Es konnte mit den Löscharbeiten begonnen werden. Bald zeigte sich aber, daß an dem Berghange nicht genug Wasser vorhanden war, die Motorspritze also nicht in Betrieb genommen werden konnte. Wir mußten uns deshalb damit begnügen, den Schnee, der reichlich vorhanden war, mit Schippen in den Brand zu werfen. Ein Verfahren, dem dürftiger Erfolg beschieden war. Von dem reichen Inhalt der Güterwagen waren in jener Zeit die schon angesengten Wolldecken und die großen Rollen Sohlenleder am wertvollsten. In den ersten Stunden schwirrten auch noch Schüsse aus den Munitionsabteilungen, doch ist niemand verletzt worden. Im übrigen brannten bis zum folgenden Morgen alle Wagen restlos aus. Nur die seltsam ineinander verkrampten stählernen Gerippe starrten später zum frostigen Winterhimmel.

Bis zum Einbruch der Dunkelheit war die Arbeit trotz aller Widerstände fortgesetzt

worden. Im Laufe des Nachmittags gesellte sich ein Soldat aus dem verunglückten Zuge zu uns, der durch Zufall dem grausigen Schicksale seiner Kameraden, Schwestern und Aerzte entgangen war. Da er sehr fror und deshalb nicht schlafen konnte, hatte er sich um ein wärmeres Plätzchen auf der Lok bemüht. Erst in Dittersbach erfuhr er, was sich inzwischen ereignet hatte. Nun war er zurückgekommen, um sich von dem tatsächlichen Geschehen zu überzeugen. Die Zeitungen von Glatz und Neurode brachten eine kurze Notiz über das Unglück, sonst herrschte Schweigen im ganzen deutschen Blätterwalde.

Trotzdem muß es sich in der Grafschaft und darüber hinaus herumgesprochen haben. Bei unserer „Repatriierung“, der Zug fuhr am 4. 8. 47 unter polnischem Maschinen-, Zug- und Wachpersonal dieselbe Strecke, hätte es im selben Tunnel beinahe eine Panik gegeben. Nachdem bereits mehr als die Hälfte unseres mindestens 100achsigen Zuges in den Tunnel eingefahren war, blieb er stehen und fing dann an, langsam rückwärts zu fahren. Wer nur irgendwie konnte, sprang aus den offenen Güterwagen, weil eine Wiederholung der Katastrophe von 1945 befürchtet wurde. Doch stellte sich bald heraus, daß der Heizer in Unkenntnis der ansteigenden Strecke zu wenig gefeuert hatte. Der ganze Zug fuhr also aus dem Tunnel, um eine Zeit später mit ausreichendem Dampfe seinen Weg fortzusetzen.

J. Eser.

Für die Bildaufnahmen ist damals Herr Ulrich Bock, von der Barbara-Drogerie in Kunzendorf bestellt worden. Wahrscheinlich hat er die Negative abgeben müssen; denn man hat nie ein Foto zu sehen bekommen. Seine Anschrift ist mir leider nicht bekannt, er soll in Niedersachsen sein.

Die Bedeutung Grafschafter Heimatgruppen

Seit Jahren bestehen erfreulicherweise in allen größeren Städten, z. T. auch in Kreisgebieten, Grafschafter Gemeinschaften oder Zirkel. Zwanglos, ohne alles Vereinsmäßige, trifft man sich monatlich oder bei gegebenen Anlässen, plaudert, hört einen Vortrag, z. T. auch mit Lichtbildern, und geht mit neuen Impulsen wieder auseinander. Wer den „Boten“ liest, wird feststellen, daß solche Gruppen in Braunschweig, Osnabrück, Frankfurt, Bielefeld, Düsseldorf, München, usw. bestehen.

Höhere Stellen der Vertriebenen-Organisationen, auch unserer Schlesischen Landsmannschaft, sahen diese Entwicklung nicht gerne. Inzwischen hat sich aber gezeigt, wie notwendig sie sind. Die erschreckenden Zerfallerscheinungen innerhalb unserer schlesischen Landsmannschaft verpflichten uns direkt, unsere Grafschafter Landsleute in eigenen Gemeinschaften zusammen zu halten. Verantwortungsbewußte Schlesier sehen in den Zusammenschlüssen nach Heimatgebieten Bollwerke gegen den Zerfall und Ausgangspunkte für eine Reform. So haben die Breslauer, Waldenburger, Liegnitzer, Riesengebirgler ihre Heimatgemeinschaften.

Wir können nicht dankbar genug sein, daß sich allenthalben noch Grafschafterinnen und Grafschafter finden, die weder Zeit noch Mühe scheuen, unsere Landsleute in ihrem jetzigen Wohngebiet zusammenzuhalten, die Heimat lebendig erhalten und unser heimatliches Brauchtum in der Gemeinschaft pflegen. Dies ist nicht immer leicht. Es möchte Neues geboten werden, wozu oft Unterlagen und Hilfsmittel fehlen. In seiner letzten Arbeitsbesprechung hat sich das Präsidium der

Volksgemeinschaft Grafschaft Glatz entschlossen, all denen, die eine Heimatgruppe leiten oder in ihr aktiv tätig sind, und allen jenen, die aus der Erkenntnis der gegenwärtigen Situation sich verpflichtet fühlen, unsere Grafschafter zusammenzuhalten, d. h. neue Grafschafter Heimatgruppen zu gründen, durch Uebersendung von Material, Vortragsunterlagen, Programmanschläge und Hinweise unentgeltlich behilflich zu sein.

Wir bitten alle an dieser Aktion Interessierten sich an Direktor Alfred Hitzte, Rheydt-Odenkirchen, Duvestraße 268, unter Angabe ihrer genauen Anschrift bzw. der Gruppe zu wenden. Er ist für jede weitere Anregung dankbar und wird sich, sobald die Anschriften vorliegen, in einem ersten Rundbrief mit den sich Gemeldeten in Verbindung setzen.

Redaktionsschluß

Um für die Zukunft ein pünktliches Erscheinen des „Grafschafter Boten“ jeweils zum 1. des Monats zu gewährleisten, ist es notwendig geworden, für alle Beiträge redaktioneller Art, also Nachrichten aus den Heimatgemeinschaften, Berichte über Treffen, Voranzeigen, Aufsätze und Arbeiten, die für eine besondere Nummer bestimmt sind usw. und für Inserate den 15. jeden Monats als letzten Termin für die Einsendung, also als Redaktionsschluß anzusetzen.

Die Schriftleitung bittet, diesen Termin zu beachten und dankt für die bisherige treue Mitarbeit. Anschriften bitte beachten!