

# **Die letzte Fahrt meines Vaters**

**Ein Eisenbahnglück vor 80 Jahren in Schlesien**

Zu seinem Andenken geschrieben  
von seinem einzigen Sohn

**Hans Dieter Schneider**

Frankfurt am Main  
im Januar 2025



Für meine Töchter Doerte und Ursula  
und Enkeltöchter Isabel und Amelie



# Die letzte Fahrt meines Vaters

## Ausgehend von Nieder-Lindewiese (Lipova-lázně (CZ)) im Sudetenland - Das Bad unter dem Hochgebirge

Der Ort Bad Lindewiese (Lipová-lázně) liegt zwischen zwei Gebirgskämmen – Reichensteiner Berge (Rychlebské hory) und Altvatergebirge (Hrubý Jeseník) – etwa 5 km von der Stadt Freiwaldau (Jeseník) entfernt. Die 150-jährige Tradition der hiesigen Badekuren wurde von Johann Schroth begründet, ja die von ihm festgelegten Richtlinien werden bis heute noch angewendet. Die saubere Bergluft aus den nahegelegenen Bergen mit ihren breiten und sanft abfallenden Kämmen und waldreichen Hängen sind Balsam für jeden, der hier Heilung sucht.

Politisch gehörte der Ort bis 1919 zu Österreich-Ungarn als Österreich-Schlesien. Seit dem Jahre 1919 gehörte es zur Tschechoslowakischen Republik (CSR) und nach dem Münchener Abkommen von 1938 wurde es zusammen mit dem Sudetenland dem Deutschen Reich angeschlossen. Nach dem Ende des 2. Weltkrieges (1939/45) kam dieses Gebiet wieder zur CSR.

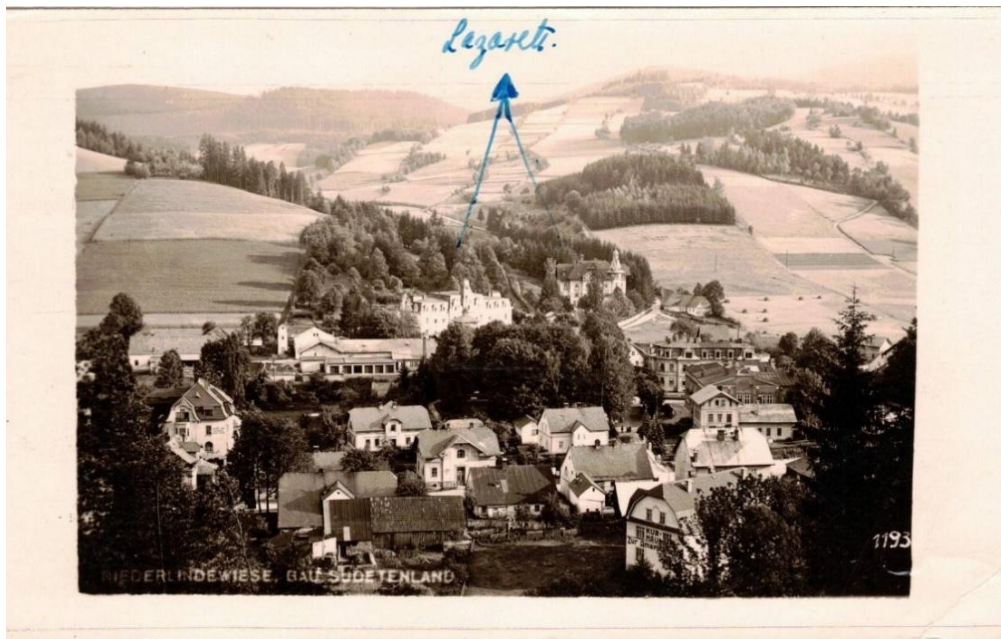


Mein Papa kam Mitte Dezember 1944 als Stabsarzt nach Nieder-Lindewiese. Er teilte dies am 18. Dezember 1944 in einem Brief an seinen Vater mit und beschrieb die dortige Situation wie folgt:

*„Seit über einer Woche bin ich nun in Nieder-Lindewiese, wo das Lazarett, wie ich Dir kürzlich schrieb, zum neuen Einsatz gekommen ist. Der Ort ist äußerst malerisch in einem flachen Gebirgstal mit sehr waldreicher Umgebung gelegen und besitzt ein vorzügliches Skigelände. Dies sind aber auch so die einzigen Vorzüge dieses Dorfes, das durch einen medizinischen Diätapostel in der näheren Umgebung hier Weltruf erlangt hat und noch heute von zahlreichen Leuten, die hunderttausend Leiden haben nur keine richtige Erkrankung, eifrig frequentiert wird.“*

*Die Unterbringung unseres Lazaretts hat sich, obwohl wir ein bereits hier bestehendes Ortslazarett der Luftwaffe übernommen haben, ziemlich schwierig gestaltet. So mussten die einzelnen Abteilungen auf mehrere, zum Teil recht kleine Kurhäuser verteilt werden. Bei der damit erforderlich gewordenen Aufteilung der Lazaretteinrichtungsgegenstände hat sich leider bei einigen neu zum Lazarett hinzugeetretenen Ärzten eine recht unerfreuliche Raffgier entwickelt, sodass mir ein weiteres Verbleiben in diesem Lazarett keine große Freude mehr macht“.*

Eine Woche später schickt er am 25. Dezember eine Postkarte an seinen Vater, auf der der Ort mit dem von ihm gekennzeichneten Lazarett abgebildet ist.



Niederlindewiese, Ostsudetenland - 1944



Schroth'sche Kuranstalt – heute

Am 24. Januar 1945 erging der Befehl, das Lw.-Lazarett in Nieder-Lindewiese zu räumen. Es sollte ins deutsche Reichsgebiet verlegt werden. Im Bericht (vom 6.2.1945) des Chefarztes des Luftwaffenlazaretts 8/XVII, Dr. med. Willgod, an seine vorgesetzte Dienststelle heißt es weiter: „Die erste Hälfte des Transportes, Transport-Nr. 157 451, wurde am 25. 1.1945 im Laufe des Tages auf dem Bahnhof Nieder-Lindewiese verladen. Er bestand aus einem C-Wagen und 4 O-Wagen. Die Wagen wurden von der Fahrdienstleitung des Bahnhof Nieder-Lindewiese einem Personenzug beigefügt und gingen am 26.1.1945 02 Uhr ab.“ Im Schutze der Dunkelheit gegen Luftangriffe fuhren die Züge nachts.



Bahnhof Niederlindewiese



Dieses Tal durchquerte die Eisenbahn



Streckenverlauf Nieder-Lindewiese nach Dresden

Die Streckenführung war: Nieder-Lindewiese – Lichkov, von dort nach Glatz. In Glatz wurde der aus ca. 15 Wagen bestehende „Zug mit 25 weiteren Wehrmachtstransportwagen zusammen in einem Zuge vereint“ Dieser Zug sollte dann weiter über Hirschberg nach Görlitz und von dort in Richtung Dresden fahren. „Am 27. 1 1945, 06:50 Uhr befand sich der Transport (aus 40 Wagen bestehend), in Gegend Ludwigsdorf – Neurode auf der Strecke Glatz – Waldenburg. Aus bisher unbekanntten Gründen hängten 60 Achsen des Zuges ab und rollten die ansteigende Strecke selbstständig zurück.“

Leiter dieses Lazarettzuges war mein Vater, Stabsarzt Dr. med. Hans Erich Schneider. Über seinen Tod wurde sein Vater noch am selben Tage aus Hirschberg telegrafisch durch den Chefarzt des Luftwaffenlazaretts 8/XVII in Kenntnis gesetzt. Ein Beileidschreiben des Oberstabsarztes Dr. med. Willgrod vom 7. Februar 1945 wurde am folgenden Tag mit einem Bericht über das Eisenbahnunglück vom neuen Lazarettstandpunkt in Dresden per Einschreiben abgeschickt.

32 * Telegramm		Deutsche Reichspost	
9332		S HIRSCHBERGRIESENBERG HBF 27/28 29 0015	
Aufgenommen Tag: 29.1.1945 Monat: 1 Jahr: 1945 Zeit: 16:45 Post: Kd d. d. S: 2-		3497 = AN DIE ORTSGRUPPENLEITUNG NEUSTADTANDEWEINSTR.	
Amt Neustadt (Weinstr)		Tag: 29.1.1945 Übermittelt Zeit: 16:45 ca: 16:45 d. d. S: 2-	
STABSARZT DR HANS SCHNEIDER SOHN DES FABRIKDOR SCHNEIDER AM 27.1.1945 DURCH EISENBAHNINGLUECK VERSTORBEN ERBITTEN WEITERLEITUNG AN ANGEOERIGE = CHEFARZT OBERSTABSARZT DR WILLGROD + 27 1 9311/94 1945 +			
Für dienstliche Rückfragen		HGS: 7. 48	
		* C 187 Din A 5 (Bl. 96)	

STABSARZT DR: HANS SCHNEIDER SOHN DES FABRIKD[IREKT]OR  
 SCHNEIDER AM 27.1.1945 DURCH EISENBAHNINGLUECK VERSTORBEN  
 ERBITTE WEITERLEITUNG AN ANGEOERIGE – CHEFARZT  
 OBERSTABSARZT DR WILLGROD + 27 1 1945 +  
 (eingegangen in Neustadt an der Weinstr. am 29.1., 16:45 Uhr)



In diesem Tunnel nahm das Unglück seinen Lauf



Blick in das Ludwigsdorfer Tal



Winteraufnahme von Ludwigsdorf mit Viadukt, Besitzer: Marek Cybulski

## Wie kam es dazu?

Der Lazarettzug hatte bereits die Kreisstadt Neurode und den Ort Ludwigsdorf hinter sich gelassen und fuhr nun auf einer stark ansteigenden Strecke von Ludwigsdorf in Richtung Dittersbach, wobei nach dem Ort Nieder-Königswalde ein Tunnel von 1.168 m Länge durchquert werden musste. In diesem Tunnel hatten sich 15 Waggons/60 Achsen, vornehmlich Güterwagen, aus unbekannter Ursache gelöst und waren nun infolge des Streckengefälles mit hoher Geschwindigkeit in Richtung Ludwigsdorf zurückgerollt. Das Höhengefälle zwischen Nieder-Königswalde und Bahnhof Ludwigsdorf beträgt ca. 250 m auf einer Länge von ca. 4 km. Das entspricht einem durchschnittlichen Neigungs-Gefälle von 6,25% .

Da zur gleichen Zeit ein planmäßiger Personenzug im Bahnhof Neurode abfahrbereit stand, wurden in großer Eile im Stellwerk Ludwigsdorf die abgelösten Waggons auf ein „totes Gleis“ geleitet, ein Rangiergleis zum Anschluss zur Wenzeslausgrube in Mölke (Orkany), das an einem Prellbock bei Gabersgrund endete. Die Ableitung auf das „tote Gleis“ wurde auch aus dem Grunde vorgenommen, weil die Strecke dort wenige Meter (ca. 200 m) auf einem Damm, parallel zur Strecke Richtung Neurode, ansteigend war und man hoffte, dass die Wagen dadurch ihre Geschwindigkeit reduzierten. In dem Bericht an die vorgesetzte Dienststelle schreibt Dr. Willgrod: dass *„die Wagen den Prellbock überrannten, das Gleis verliessen und sich an einem Abhang überfuhren. Die totale Vernichtung übernahm der sofort ausbrechende Grossbrand“*.

Sowohl in den lokalen Zeitungen, als auch in überregionalen Presseorganen wurde das Eisenbahnunglück von Ludwigsdorf (Ludwikowice) auf Anordnung der örtlichen Gestapo verschwiegen. In den lokalen Zeitungen von Neurode und Glatz war jedoch eine kurze Notiz zu lesen. Seitens der Eisenbahnverwaltung wurde auch kein Bericht über das Unglück verfasst. Im Eisenbahnarchiv in Nürnberg ist nichts dergleichen zu finden.

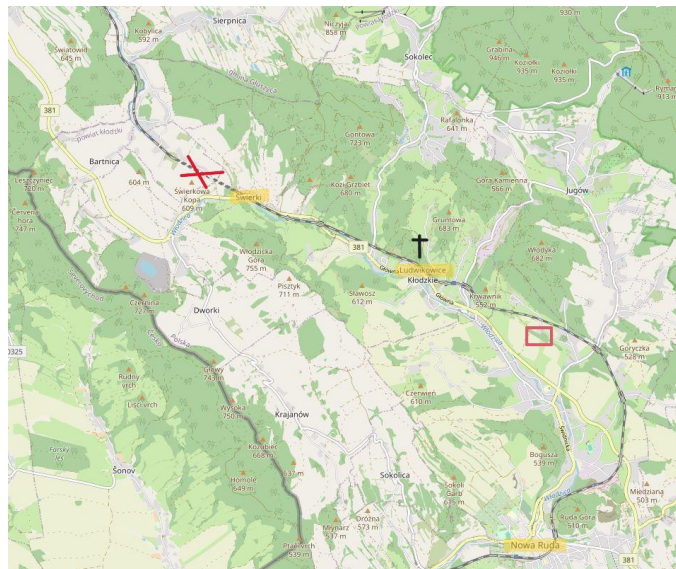


Der Prellbock heute, Aufnahme: Marek Cybulski

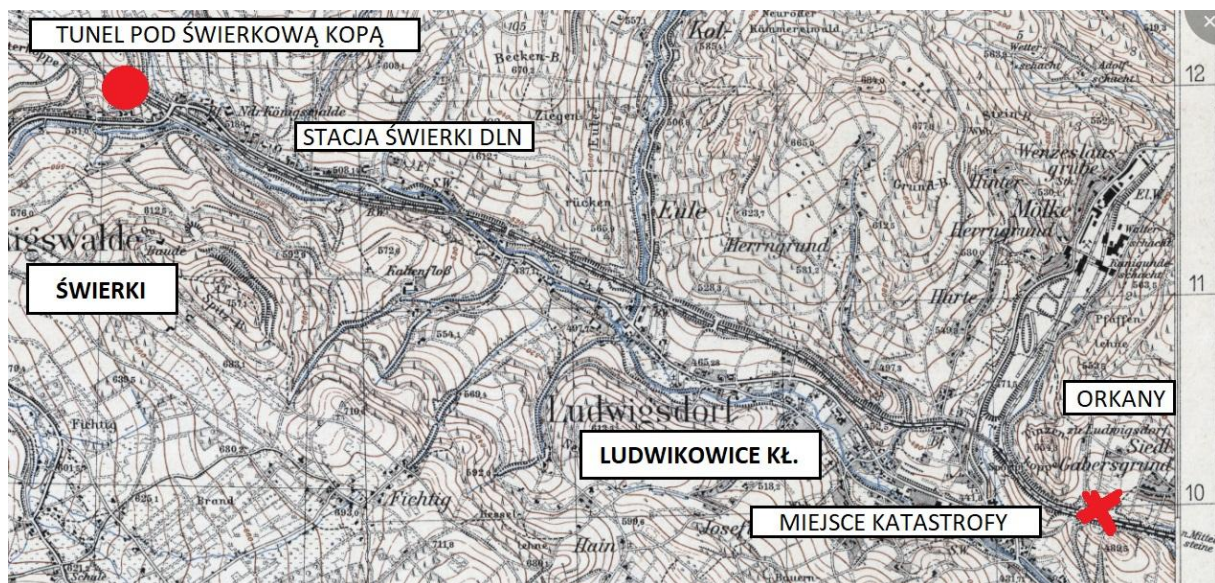
## Ein zweiter Beileidsbrief

Im Zug war auch die Röntgenassistentin Gertrud Reinecke aus Lachendorf bei Celle. Sie war ebenfalls ein Opfer des Eisenbahnunglücks. Ihre Mutter erhielt im Februar 1945 ebenfalls einen langen Brief ähnlichen Inhalts vom Chefarzt des Luftwaffenlazaretts 8/XVII.

„Das Unglück geschah dadurch, daß sich auf einer stark ansteigenden Strecke zwischen Ludwigsdorf und Neurode (Oberschlesien) nördl. Glatz, 60 Achsen von der Lokomotive selbständig lösten und ohne bemerktes Anhalten zurückfuhren. Um in einer Station ein Auffahren der herrenlosen Wagen auf einen Rückwanderer-Zug zu verhindern, wurden die Wagen auf ein Nebengleis geleitet, wo sie gegen einen Prellbock fuhren und hier zertrümmerten. An der Unfallstelle entstand sofort ein Großbrand, der dann schnell jedes noch vorhandene Leben in den verunglückten Wagen erstickte.“



Streckenverlauf Neurode und Tunnel von Nieder-Königswalde



Streckenverlauf auf einer historischen Karte (Kommentare von Marek Cybulski)

Martin Bollbach von der Samtgemeinde Lachendorf bei Celle schrieb im Mitteilungsblatt der Samtgemeinde vom Februar 2019 einen Bericht über den 2. Beileidsbrief des Oberstabsarztes Dr. med. Willgrod an die Mutter der ebenfalls tödlich verunglückten Röntgenassistentin Gertrud Reinecke:  
 „An diesem Morgen wurden die Bewohner von Ludwigsdorf und Kunzendorf durch eine weitere Explosion aufgeschreckt. War im Ortsteil Mölke die Fabrikationsstätte für Zerknallstoffe in die Luft geflogen? Nein, denn der Feuerschein kam aus Richtung der Haltestelle Centnerbrunn“.

(Die Wenzeslausgrube hatte 1939 die Förderung von Kohle aufgegeben und dafür war von der Fa. Dynamit Nobel an dieser Stelle eine Munitionsfabrik eingerichtet worden.)

In seinem Bericht stützt sich Martin Bollbach auf den Augenzeugenbericht des aus einem der nahegelegenen Gehöfte stammenden Jungen, J. Eser, und schreibt weiter:

„Nach der Alarmierung kämpften sich die Kameraden des Kunzendorfer Katastrophenschutzes durch die eisige Kälte und den tiefen Schnee. Erst als sie den Bahndamm erklimmen hatten, erkannten die jungen Männer, welches Unglück hier geschehen war. Brennende Eisenbahnwaggons türmten sich übereinander, dunkler Rauch stieg in den kalten Morgenhimmel auf. Die herbeigeeilten Männer ahnten sofort, dass dieses Drama Menschenleben gefordert hatte“.

Lt. Recherche von Marek Cybulski handelt es sich hier um die zwei in Kunzendorf (Drogoslaw) lebende Jungen, Walter Tesche und Walter Gernert.

## **Warum haben die Wagen nicht automatisch gebremst?**

Jeder Zug hat im Falle einer Störung eine automatisch selbsttätige „Kunze-Knorr-Bremse“, die Lokomotive magnetisch, die Wagen per Druckluft. Wenn nun die Bremsvorrichtung ordnungsgemäß angeschlossen gewesen wäre, hätte die „Kunze-Knorr-Bremse“ sofort beim Abreißen einsetzen, und der Zug hätte zwar unter starkem Quietschgeräusch zum Stillstand kommen müssen. Dieses System hat versagt.

In seinem amtlichen Bericht über das Eisenbahnunglück nennt Dr. Willgrod als Ursache des Ausfalls „Kupplungsriß“.

Gelegentlich eines Besuches im Mai 1950 bei Dr. Willgrod in Hoheneggelsen bei Hannover haben die Schwester meines Vaters, Frau Mariele Wagener, geb. Schneider und ihr Mann von den erschütternden Vorgängen bei dem Unglück erfahren. Dr. Willgrod erklärte: „Es handelte sich um einen Teiltransport von ca. 50 Wagen und es dürfte kein Zweifel unterliegen, dass das Unglück auf Grund eines Sabotageaktes erfolgte“. Dabei verwies er auf das Versagen der „Kunze-Knorr-Bremse“.

Der Zeitzeuge J. Eser schreibt in seinem Bericht von 1958, dass bei seiner „Repatriierung“ am 4.8.1947 „der Zug unter polnischem Maschinen-, Zug- und Wachpersonal dieselbe Strecke fuhr und dabei 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 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 ausreichenden Dampf seinen Weg fortzusetzen“.

Dies besagt, dass der Unglückszug von 1945 mit 50 Wagen zu lang war. Die Züge waren damals mit einer sogenannten „Schraubenkupplung“ ausgerüstet. Die „Zughakenlast“ wurde deutlich überschritten. Durch die Obergrenze bei der Belastung der Schraubenkupplung wird auch die Zuglänge festgelegt. Bei Nichteinhaltung dieser Obergrenze kommt es dann zu einer „Zugtrennung“, also dem nicht absichtlich herbeigeführten Abtrennen eines Teils des Zuges. Die abgetrennten Wagen des angehängten Lazarettzuges rollten somit den Berg Richtung Ludwigsdorf – Neurode mit zunehmender Geschwindigkeit zurück.

**Also kein Sabotageakt, sondern technisches Versagen!** Die Kunze-Knorr-Bremse konnte auch nicht ihre Wirkung tun, da die abgetrennten Wagen von der Lokomotive keine Druckluft mehr bekamen.



Die Grube Wenzelslaus bei Mölke. Gemälde eines unbekanntes Künstlers Anfang des 20. Jahrh.  
Quelle: <https://team-delta.de/wenzelslausgrube/>



Ausschnitt einer Karte von Königswalde – Neurode, Ludwigsdorf und Mölke.  
Quelle: SLUB, Dresden

## Ausmaß des Unglücks.

Der Prellbock am Ende des „toten Gleises“ hielt jedoch der Wucht der aufrollenden Wagen nicht stand, so dass sie – ineinander verkeilt – zerschellten und verbrannten. An der Unfallstelle entstand sofort ein Großbrand. Die später erfolgte Explosion hatte ihre Ursache durch die Sauerstoff-Flaschen, die in einem Waggon verladen und Inventar des Lazaretts waren. Eine Munitionsbeiladung soll nicht erfolgt sein. Durch die Gewalt der Explosion sei alles Leben ausgelöscht worden. Dies versicherte Dr. med. Willgrod der Schwester meines Vaters (Frau Mariele Wagener, geb. Schneider, Dortmund) in einem persönlichen Gespräch in Hoheneggelsen Mitte Mai 1950.

Durch das Unglück fanden 2 Stabsärzte, 2 Sanitäts-Unterroffiziere, 19 Schwestern, 4 technische Assistentinnen, 2 Sanitäts-Helferinnen und 8 sonstige weibliche Angestellte des Lazaretts den Opfertod. Sie wurden am 30. Januar 1945 auf dem Friedhof von Kunzendorf (heute: Drogoslaw) mit militärischen Ehren und kirchlichem Segen zur letzten Ruhe beigesetzt – so die schriftliche Mitteilung des Leiters des Lazaretts, Oberstabsarzt Dr. med. Willgrod.



Friedhof Kunzendorf, Aufnahme vor 1945

In seinem Bericht an meinen Großvater schreibt der Leiter des Lazaretts, Oberstabsarzt Dr. med. Willgrod:

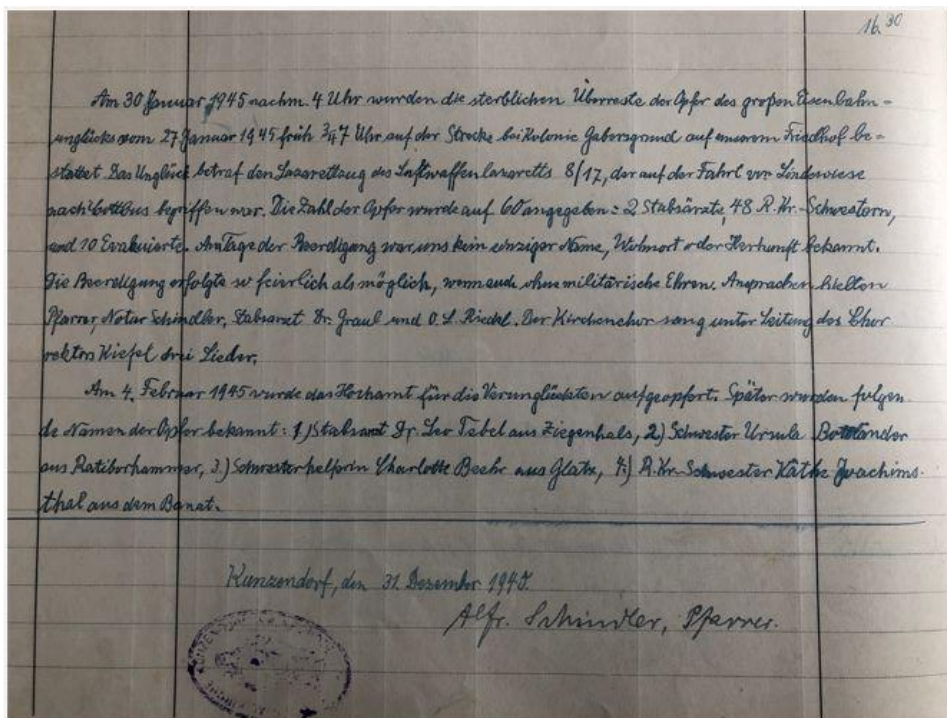
*„Nur sehr wenige, Drei unseres Transportes kamen mit dem Leben davon. – Ihr Sohn ist von einer überlebenden Schwester, Schwester Eva Gedigken, die z.Zt. noch in einem jetzt unbekanntem Lazarett liegt, noch aufrecht neben den Trümmern gesehen worden. Er hat dann seine Ueberkleidung fortgeworfen und ist – sicher zur Rettung Verletzter – in den brennenden Trümmerhaufen gelaufen. Hier müssen ihm die krepierende Munition ein Ziel gesetzt haben, denn seit diesem Augenblicke wurde ihr Sohn nicht mehr gesehen. So hat er getreu seiner letzten Pflicht als Führer des Transportes und als helfender Arzt den Opfertod erlitten“.*

Die Überlebenden dieses Unglücks waren der Sanitätsunteroffizier Ewald Ratz und die DRK-Krankenschwestern Eva Gedigkeit und Irene von Scheel. Eva Gedigkeit hat meine Großeltern mütterlicherseits in Lünen nach dem Krieg besucht und ihnen von diesem Unglück berichtet. Irene von Scheel hat ihre Oberin im Rittberghaus in Berlin noch am 29.1. 1945 über das entsetzliche Unglück schriftlich informiert. Nach dem Krieg ist sie nicht in ihr Mutterhaus zurückgekehrt, sondern lebte und arbeitete sie in Süddeutschland. Sie erhielt 1965 die höchste Auszeichnung des Internationalen Roten Kreuzes, die **Florence Nightingale-Medaille**.

## Eintrag im Kirchenbuch von Kunzendorf

Am Ende des Jahres 1945 hat Pfarrer Alfred Schindler von Kunzendorf nachstehenden Eintrag im Kirchenbuch von Kunzendorf eigenhändig geschrieben:

rk KB Kunzendorf, Tote 1945, pag. 192



Diese Ablichtung des Kirchenbucheintrags stellte die FGG Forschungsgruppe Grafschaft Glatz zur Verfügung.

„Am 30. Januar 1945 nachm. 4 Uhr wurden die sterblichen Überreste der Opfer des großen Eisenbahn-  
unglücks vom 27. Januar 1945 früh 3/4 7 Uhr auf der Strecke bei Kolonie Gabersgrund auf unserem  
Friedhof bestattet. Das Unglück betraf den Lazarettzug des Luftwaffenlazaretts 8/17, der auf der Fahrt  
von Lindewiese nach Cottbus begriffen war. Die Zahl der Opfer wurde auf 60 angegeben: 2 Stabsärzte,  
48 R.Kr.-Schwestern, und 10 Evakuierte. Am Tage der Beerdigung war kein einziger Name, Wohnort  
oder Herkunft bekannt. Die Beerdigung erfolgte so feierlich als möglich, wenn auch ohne militärischen  
Ehren. Ansprachen hielten Pfarrer, Pater Schindler, Stabsarzt Dr. Graul und O.L. Riedel. Der Kirchen-  
chor sang unter der Leitung des Chorrektors Kiefel drei Lieder.

Am 4. Februar 1945 wurde das Hochamt für die Verunglückten aufgeopfert. Später wurden folgende  
Namen der Opfer bekannt: 1.) Stabsarzt Dr. Leo Tebel aus Ziegenhals, 2.) Schwester Ursula Bottländer  
aus Ratiborhammer, 3.) Schwesternhelferin Charlotte Beehr aus Glatz, 4.) R.Kr.-Schwester Käthe  
Joachimsthal aus dem Banat.

Kunzendorf, den 31. Dezember 1945

Alfr. Schindler, Pfarrer“.

## Fotos von der Unglücksstelle

J. Eser schreibt als Nachtrag zu seinem Bericht über das Eisenbahnunglück zwischen Ludwigsdorf und Centnerbrunn:

„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.“

Es ist schon erstaunlich, dass erst am Jahresende 1945 – nachdem Polen die öffentliche Verwaltung übernommen hatte - der Pfarrer den Beerdigungseintrag der 60 Personen erwähnt. Warum hat er nicht den Eintrag am 30. Januar 1945 vorgenommen? Hatte auch er ein Veröffentlichungsverbot bekommen? Und dennoch ist es erstaunlich, dass bei der Beisetzung auch der Kirchenchor drei Lieder gesungen hatte; d.h. das Unglück hatte sich in der Bevölkerung herumgesprochen und es werden wohl einige der Bewohner von Kunzendorf an der Beerdigung teilgenommen haben.

## Telegramm an meinen Großvater über die Beisetzung in Glatz

70 \* Telegramm Deutsche Reichspost  
570 S HIRSCHBERG RSGB F 35/32 3 1800 =

AN WEHRMACHTSSTANDORTAELTESTEN  
NEUSTADTWEINSTR ZUR WEITERLEITUNG  
AN FABRIKDIREKTOR SCHNEIDER  
Wahrmachtsstandorteltester  
von Neustadt (Weinstr.)  
5. FEB. 1945

STASARZT DR HANS SCHNEIDER AM 30.1. IN GLAZ  
SCHLESIEN MIT MILITAERISCHEN EHREN BEIGESEZT EINZELHEITEN  
UEBER ZUGUNGLUECK BRIFLICH DURCH CHEFARZT STABSARZT  
DR DRESCHER LUFTWAAFENLAZ 8/ROEM17 +

VGL 30 1 8/ROEM17 +

Telegramm über Beisetzung am 30. Januar 1945

Einen Bericht des Stabsarztes Dr. Drescher haben weder mein Großvater noch ich erhalten.

## Mitteilungen des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V., Kassel

Lt. Mitteilung vom 10. Juli 1995 des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V., Kassel habe ich erfahren, dass mein Vater nicht in Glatz, sondern in Nowa Ruda-Drogoslaw, Fdh., Feld 8, S.Gr.49, früher Kunzendorf, Bezirk Walbrzych seine Grablege hat. (Diese Grabstätte wurde auch im Brief von Dr. med. Willgodt vom 7.2.1945 genannt.)

„Nach unseren Karteiunterlagen wurden in Drogoslaw ca. 50 namentlich bekannte Soldaten – darunter auch Ihr Vater – bestattet. Leider ist uns der heutige Zustand des deutschen Gräberfeldes sowie die genaue Lage nicht bekannt.

Zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen besteht kein Kriegsgräberabkommen“.



Blick auf den Friedhof in Nowa Ruda – Drogoslaw am 13. Oktober 2024



Mit Schreiben vom 16. Dezember 2024 teilte mir der Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V. folgendes mit:

„Die Grabstätte auf dem Pfarrfriedhof von Nowa Ruda Drogoslaw existiert heute nicht mehr in ihrer ursprünglichen Form, wie der Umbettungsdienst des Volksbundes feststellen musste. Auf der einzigen Freifläche des Friedhofes konnten keine Gebeine gefunden werden. Möglicherweise wurde auf der Fläche des Gemeinschaftsgrabes in den Jahren nach Kriegsende neu bestattet. Ein Hinweis hierüber liegt uns leider nicht vor.

Geplant war, die sterblichen Überreste der Opfer des Zugunglückes auf die Kriegsgräberstätte Nadolice Wielkie/Groß Nädlitz (süd-östlich von Wroclaw/Breslau) zu überführen. In unseren Unterlagen sind für Nowa Ruda Drogoslaw 40 namentliche Meldungen mit Todestag 27.01.1945 verzeichnet.

Die Personalien dieser Personen sind, wie die Namen ihres Vaters, im Gedenkbuch der Kriegsgräberstätte Nadolice Wielkie/Groß Nädlitz verzeichnet“.

**Dr. Schneider Hans**  
 \*20.3.1910 †27.1.1945  
 Zum Gedenken

Auszug aus dem Gedenknamenbuch des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V., S. 1525



Um dieses Gedenkkreuz habe ich Erde aus dem Garten des Neustädter Elternhauses meines Vaters verstreut, getränkt mit einer ganz speziellen Blume aus seiner pfälzischen Heimat.

Gedenkkreuz für die aus Kunzendorf stammenden Gefallenen des 1. Weltkrieges auf dem Friedhof von Kunzendorf (Drogoslaw)

## Zeugen:

Schwester Eva Gedigkeit, die das Unglück verletzt überlebt hat

Schwester Irene von Scheel, die das Unglück verletzt überlebt hat (Brief an die Oberin des Rittberg Mutterhauses in Berlin vom 29. 01.1945)

Oberstabsarzt Dr. med. Willgrod, Leiter und Chefarzt des Lazarets Lu.Laz. 8/XVII, der einen schriftlichen Bericht über das Unglück verfasste und den Vater des ums Leben gekommenen Stabsarztes Dr. med. Hans Erich Schneider telegrafisch am 29.1.1945 und 4.2.1945 benachrichtigte und sein Brief vom 7.2.1945 und mündliche Aussage von Mai 1950

J. Eser, „Das Eisenbahnunglück zwischen Ludwigsdorf und Centnerbrunn“ in „Grafschafter Bote“, April 1958

Schwester Patriziana OSB, OP-Schwester am St. Marienhospital in Lünen, die aus Ludwigsdorf stammte und das Unglück gesehen hatte.

## Weitere Quellen:

<https://www.bundesarchiv.de/> (Suche mit invenio, Signatur: **RL 16-14/4**)

<https://www.volksbund.de/>

<https://forschungsgruppe-grafschaft-glatz.de>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Kupplung\\_\(Bahn\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Kupplung_(Bahn))

<https://de.wikipedia.org/wiki/Schraubenkupplung>

<https://baer.tools/blog/wie-ueber-eine-schraubenkupplung-eisenbahnwagen-per-gewinde-verbunden-werden>

<https://drkschwesternschaftberlin.de/ueber-uns/tradition/historie>

<https://www.facebook.com/share/1BNjTF7mm9/> (Marek Cybulski, London/Nowa Ruda)

<https://www.facebook.com/novoruders/posts/pfbid0QM9c44Sg6iTJikLszpgL1W9TNUKiSyTaj36zjbzMZ4u2BheK2EfYEdmCcD7tXQKK1> - Teil 1

<https://www.facebook.com/novoruders/posts/pfbid02MpojGCWerwmpA1pTkS1v79wjWLAmmNLZcEgLjmPsm4K4xqABsqY8kpDASa5XCqnl> - Teil 2

[https://www.lachendorf.de/fileadmin/lachendorf/Mitteilungsblatt/MTB\\_02/2019.pdf](https://www.lachendorf.de/fileadmin/lachendorf/Mitteilungsblatt/MTB_02/2019.pdf)

<https://www.ursulaholz.de/schlesien-grafschaft-glatz>

<https://team-delta.de/wenzeslausgrube/>

<http://www.volpersdorf.de>

<http://www.straznicyzasu.pl/viewtopic.php?t=14222>

Bericht des Oberstabsarztes Dr. med. Willgrod vom 6. Februar 1945 an die  
vorgesetzte Dienststelle – Bundesarchiv Freiburg, Signatur RL 16 – 14/4

Luftwaffenlazarett 8/XVII  
C h e f a r z t

Dresden, am 6.2.1945.

Betr.: Besonderes Vorkommnis.  
Bezug: Ohne.

An  
Luftgauarzt VIII  
Finsterwälder.

Luftgauarzt III  
Eingang 15. Feb. 1945  
Egb.-Nr. Sachg.  
Anlagen

Das Lw.-Lazarett 8/XVII meldet folgendes besonderes Vorkommnis:  
Die Räumung des Lw.-Lazaretts 8/XVII in Nieder-Lindewiese ( Ost-  
sudetengau ) wurde am 24.1.1945 befohlen. Die erste Hälfte des  
Transportes, Transport-Nr. 157 451, wurde am 25.1.1945 im Laufe  
des Tages auf dem Bahnhofs Nieder-Lindewiese verladen. Er bestand  
aus einem G-Wagen und 4 O-Wagen.

Der G-Wagen wurde besetzt mit:  
2 Stabsärzten  
3 San.-Dienstgraden  
13 Vollschwestern  
7 DRK-Hilfsschwestern  
1 DRK-Schwesternhelferin  
4 techn. Assistentinnen  
2 San.-Helferinnen  
6 Stabshelferinnen  
8 Angestellte  
3 sonstige zivile Personen

Die 4 O-Wagen wurden beladen mit:

med.chirurg. Gerät für die Abt.I,II,IV,V und IX  
der Apotheke  
3 Röntgen-Geräten  
Rundfunkempfängern  
Verpflegungs- und Marketenderwaren  
Privater Ausstattung und Ausrüstung  
des gesamten Lazarettpersonals.

Die Wagen wurden von der Fahrdienstleitung des Bahnhofs Nieder-  
Lindewiese einem Personenzug beigelegt und gingen am 26.1.1945  
02 Uhr ab. *Wohm*

Am 27.1.45 06.30 Uhr befand sich der Transport - mit etwa 25 weite-  
ren Wehrmachtstransportwagen zusammen in einem Zuge vereint -  
in Gegend Ludwigsdorf - Neurode auf der Strecke Glatz-Waldenburg.  
Aus bisher unbekanntem Gründen hängten 60 Achsen des Zuges ab und  
rollten die ansteigende Strecke selbstständig zurück. Um ein Auf-  
treffen der führerlosen Waggonen auf einem stark besetzten Rück-  
wandererzug in einer Station zu verhüten, wurden die Waggonen auf  
ein Nebengleis geleitet, wo sie einen Frellbock überrannten, das  
Gleis verließen und sich an einem Abhang überfahren. Die totale  
Vernichtung übernahm der sofort ausbrechende Grossbrand.

- 2 -

27490

Durch das Unglück starben den Opfertod: ( Namen als Anlage )

2 San.-Offz.  
2 San.-Dienstgrade  
11 Vollschwestern  
7 DRK-Hilfsschwestern  
1 Schwesternhelferin  
4 techn. Assistentinnen  
2 San.-Helferinnen  
6 Stabshelferinnen  
8 Angestellte  
3 sonstige zivile Personen

Durch das Unglück wurden leicht verletzt: (Namen als Anlage)

1 San.-Dienstgrad  
2 Vollschwestern

Durch das Unglück wurde an Gerät zerstört:

Die gesamte Ladung der O-Wagen ( siehe umstehend ).

Ferner wurden durch das Unglück vernichtet:

sämtliche VS-Sachen ( Geheim, G.Kdos. und N.f.D.)  
sowie sämtliche Druckvorschriften ( offen, geheim, g.kdos.  
und N.f.D.)

Auf Befehl des Chefarztes des Lw.Laz.8/XVII wurde nach Bekanntwerden des Unfalles der Stabsarzt Dr. Graul vom Lw.Laz.8/XVII zum Unglücksort befohlen. Es wurden an der Unfallstelle die sterblichen Reste einiger Personen geborgen. Eine genaue Identifizierung der Leichen war nicht möglich. Es wurde nur unwesentliches, zum Teil beschädigtes Wehrmachts- und Privatgut geborgen. Die Bestattung fand am 30.1.45 auf dem Friedhof in Kunzendorf im Beisein des Stabsarztes Dr. Graul statt.

- 1 Anlage -

*Stillegrad*

Oberstabsarzt und Chefarzt.

Nachrichtlich:

Luftgaurzt III/IV

Feldgericht d.Kom.Gen.LGK III/IV

27491

# Verlustliste

Verlustliste ( 27.1.45 06.45 Uhr Fahrt-Nr.157 451 )

- 1.) Stabsarzt Dr. Hans Schneider
- 2.) Stabsarzt (Z) Dr. Leo Tebel
- 3.) San.-Feldwebel Michael Martini
- 4.) San.-Uffz. Adolf Löpmann

---

- 5.) DRK-Schwester Hildegard Scholz ✓
- 6.) " " Barbara Rall ✓
- 7.) " " Ruth Taubach ✓
- 8.) " " Käthe Krause ✓
- 9.) " " Gertrud König ✓
- 10.) " " Reinelde Summer ✓
- 11.) " " Ilse Becker ✓
- 12.) " " Lore Peters ✓
- 13.) " " Annegret Grobe ✓
- 14.) " " Gertraud Luipold ✓
- 15.) " " Annemarie Gregor ✓
- 16.) DRK-Hilfsschw. Gretel Gayk ✓
- 17.) " " Lore Höffgen ✓
- 18.) " " Charlotte Reinhold geb. Saborosch ✓
- 19.) " " Gerda Seibt ✓
- 20.) " " Elisabeth Lore ✓
- 21.) " " Elisabeth Lichtenberg ✓
- 22.) " " Gertrud Ebal ✓
- 23.) Schw.Helferin Elisabeth Springhardt ✓
- 24.) RÖ.-Ass. Gertrud Reinecke ✓
- 25.) " " Margarethe Rosskath ✓
- 26.) techn. Ass. Josefina Griesenbrock ✓
- 27.) Diät-Ass. Dorothea Müser ✓

---

- 28.) San.-Oberhelf. Charlotte Bär
- 29.) " " Hermine Frisch
- 30.) Stabshelferin Annelotte Urban
- 31.) " Edith Schubert
- 32.) Wehrm.Helferin Martha Sobotta
- 33.) " " Hilde Schäfer
- 34.) " " Anni Prefetzki
- 35.) " " Progezba

27492

36.)	Angestellte	Käthe	Joachimsthal
37.)	"	Ilonka	Kolleth
38.)	"	Dora	Werbein
39.)	"	Herta	Ehrlich
40.)	"		Kammacher
41.)	"		Weidenfeld
42.)	"		Ritter geb. Weidenfeld
43.)	"		Gräfin Plauen
44.)	Kind ( 6 Jahre )		Martin Kolleth
45.)	Kind ( 7 Jahre )		Konrad Werbein
46.)	Kind ( 10 Jahre )		Ehrlich

Leichtverletzte:

1.)	San.-Ofw.	Ewald	Ratz
2.)	DRK-Schwester	Eva	Giedigkeit
3.)	"	Irene	von Scheel

27493

## Wagentypen der Deutschen Reichsbahn 1920 – 1945

### C-Wagen



„Der C-Wagen wurde mit 49 Personen besetzt.“ (Namen siehe Verlustliste).

### O-Wagen



Der „kurze Oppeln“ war der meistgebaute gedeckte Güterwagen der Deutschen Reichsbahn

„Die O-Wagen wurden mit med. chirurg. Gerät für die Abt. I, II, IV, V und IX, Apotheke, 3 Röntgen-Geräte, Rundfunkempfänger, Verpflegung und Marketendereiwaren, privater Ausstattung und Ausrüstung des gesamten Lazarettpersonals belegt“.

Brief des Oberstabsarztes Dr. med. Willgodt vom 7. Februar 1945 an meinen Großvater

W.P.A. L 56747 Kgl. Breslau

O. 10, 7. Februar 1945

Mein verehrtester Herr Onkel Schneider!

Bei Befahrt der Karrette 8/1711. hatte ich die traurige Pflicht, Sie über den Tod Ihres Bruders, des Wabarztes Dr. Hannu Schneider, in Kenntnis zu setzen. Ich telegraphierte Ihnen daher am gleichen Abend, an dem es uns zu schmerzlicher Gewissheit wurde, daß Sie Sohn unter den Opfern der Eisenbahnunglücke war, welches den ersten Halbtagstransport unseres besetzten Karrettes am 27. I. um 6 Uhr 45 Min. heimensetzte.

Hunde, vom neuen Einsahrt, möchte ich Ihnen ausführlicher berichten. Durch das Unglück fanden 5 Wabärzte, 2 San.-Hff., 11 Schwestern, 4 techn. Praxistimmen, 2 San.-helferinnen und 8 sonstige weibliche Angestellte der Karrette den Opfertod. Das Unglück geschah dadurch, daß sich auf einer stark ausliegenden Strecke zwischen Ludwigsdorf und Heurde, nord-nordwestl. Gleis, 30 Meter, vornehmlich vom Gütersagen, aus unbekannter Ursache lösten und ohne bemerktes Haltens selbsttätig zurückfahren. Nun nun in einer Nation ein Auffahren der fahrlosen Wagen auf einen Feuertümpel zu verhüten, so wurden die Wagen auf ein Hebengeleis geleitet, wo sie einen Dreilocher überstauten, hier sich ineinander verwickelten oder sich überfahren. In der Unfallstelle entstand sofort ein Großbrand, unmittelbar krepitierte und schnell war jede noch vorhandene Lebewesen in den Trümmern erstickt. Nur sehr wenige, drei unseres Transportes kamen und dem Leben davon. - Ein Sohn ist von einem überlebenden Schwesster, Schwesster von Gedigkeit, die z. St. noch in einem jetzt unbekanntem Karrett liegt, noch aufrecht neben den Trümmern gesehen worden. Er hat dann seine Abkleidung fortgeworfen, und ist - sicher zur Rettung beabsichtigt - in den brennenden Trümmern herumgelaufen. Hier muß ihm die krepierende krepierende ein Ziel gesetzt haben, denn wird diesem Augenblicke wurde der Sohn nicht mehr gesehen. Er hat es getan seines letzten Pflicht als Führer des Transportes und als helfender Hand den Opfertod erlitten. -

Meine Kameraden, alle Zugehörigen der Lazarette und ich,  
als sein Chef, sind von diesem Vericksalweg ihres Volkes bezaudert  
tief beindmet. Wir alle haben von ihrem Volke, unserem Freunde  
und Kameraden Johann Schneider, immer wieder und höchste ethische,  
moralische Kraft, stete Hilfe und ständigen Einsatz für die höchsten  
menschlichen Tugenden erfahren. Wenn eines unter uns ergriffen und  
kollunntig wurde, so war es Johann Schneider, der auftriet.  
In jedem und in jeder Stunde gab er aus vollem Herzen das  
rechte Wort. Nicht sein persönliches Leben war ihm wichtig, sondern  
interpersönliche Werte bestimmen zu jeder Zeit sein Leben, sein  
Arbeiten und Opfern. Unsere Besetzung und unsere Zuneigung  
für den Kameraden Johann Schneider, unsere Gefühle vor dem  
aus der Zeitlichkeit unporgehobenen werden unsere Gedanken  
und unser Gedenken immer wachhalten. Auch der begabter  
Volke wird in dankbarem Gedächtnis vieler Kranken und be-  
wunderter dieses Krieges weiterleben, weil er ihnen und seinen  
überdurchschnittlichen ästhetischen Kenntnissen und noch mehr und  
seinem tiefen, ästhetischen Gemüt Hilfe und Heilung brachte.

Leider vermögen wir ihnen zum Trost um dieses hohen Lied  
höchster Besetzung, die wir für ihren Volke im hohen Kargen,  
zu sorgen. Billigst liebt ihnen, wie uns, zu inneren Nähe  
die Erkenntnis, daß sich im Opfertod ihres Volkes ein Schicksal  
und sein letzter Wille gleichsam erfüllt. —

Die sterblichen Rinde ihres Volkes wurden zusammen und dem  
Friedhof des besunglichsten auf dem Friedhof in Kunsendorf,  
Feld 8, Grab 49, am 30. 7. im Beisein von Wabart Dr. Graub,  
Lio.-Bez. 8/XIII., und kirchlichen und militärischen Ehren  
beigesetzt.

Wir vom huziglich verschauten Zugehörigen der Lazarette  
gedenken am Montag, den 13. 11. eine Feiersunde für die  
Opfer des Kargigen Unfalls abzuhalten. Bei dem Namen  
Johann Schneider werden wir auch ihrer, sehr besetzten Frau Dierke,

Gedenken.

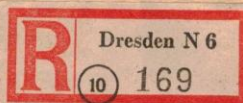
Nur rechtliche Punkte und Nacharbeiten id z. Zt. noch keine Lösung zu erhalten. Sie werden später von mir darüber unterrichtet. Heute kommen noch weitere technische Schwierigkeiten die letzte Erkundung.

Im Hitzgefühl und im Namen meines Kameraden  
bin ich

der

Wiegand

Oberstabsarzt u. Chefarzt des Lio.-Laz. 8/XVII



(Einschreiben)



Herrn Dietrich Schneider

(Vater des Stabsarztes Dr. Hannes Schneider)

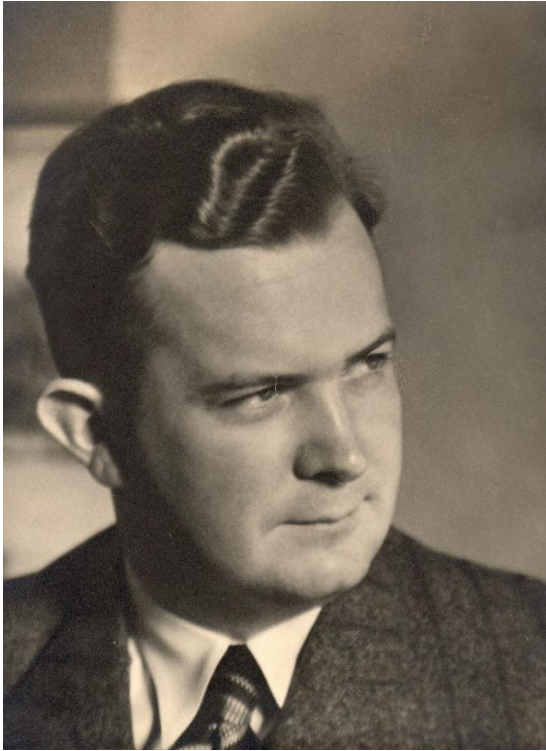


18

Neustadt a. d. Weinstraße

in der Pfalz

## Zum Gedenken



20. März 1910 – 27. Januar 1945



Vater und Sohn 1942 in Dortmund



**+** **Gedenket der Toten** **+**  
**des Eisenbahnunglücks vom 27. Januar 1945**  
**bei Ludwigsdorf**

**R.I.P.**

Stabsarzt Dr. Hans Erich Schneider, Stabsarzt Dr. Leo Karl Tebel  
San.-Feldwebel Michael Martini, San.-Unteroffizier Dr. Wilhelm Bernhard Adolf Löpmann

**+** DRK-Schwestern: Hildegard Scholz, Barbara Rall, Ruth Taubach, Käthe Marie Ruth Krause, Gertrud König, Reinolde Summer, Ilse Bäcker, Lore Peters, Annegret Grohe, Gertrude Luipold, Annemarie Gregor

**+** DRK-Hilfsschwestern: Gretel Gayk, Lore Höffgen, Charlotte Marie Reinhold, geb. Saborosch, Elisabeth Charlotte Gerda Seibt, Elisabeth Lohre, Elisabeth Lichtenberg, Gertrud Maria Anna Ebel

Schwestern-Helferin: Elisabeth Springhardt  
Röntgen-Assistentinnen: Gertrud Dora Anna Reinecke, Margarethe Henriette Roßkath, gesch. Heel  
technische Assistentin: Theresia Josephine Griesenbrock  
Diät-Assistentin: Dorothea Eugenie Edith Müser  
San.-Oberhelferin: Charlotte Bär, Hermine Frisch  
Laborhelferin: Maria Agnes Ritter, geb. Weidenfeld und ihre Schwester Käthe Weidenfeld  
Stabshelferinnen: Annelotte Urban, Edith Schubert  
Wehrmachts-Helferinnen: Martha Sobotta, Hildegard Anna Schäfer, Anna Berta Prefetzki, Helene Pogrzeba  
Angestellte und Evakuierte: Käthe Joachimsthal, Ilonka Kollath mit Sohn Martin (6 Jahre), Dora Werbein mit Sohn Konrad (7 Jahre), Herta Ehrlich mit Kind (10 Jahre), Hildegard Kammacher, Nina Gräfin von Plauen, Ursula Bottländer.

3 weitere DRK-Schwestern und 10 weitere Personen konnten nicht identifiziert werden.

## Abschrift eines Briefes von Schwester Irene von Scheel

Neurode, d. 29. I. 45

Liebe Frau Oberin,

Noch nie ist mir ein Brief so schwer gefallen wie dieser. Bitte verzeihen Sie die Schrift und die Kür,, ze. Es geht nicht anders, aber Sie sollen das Fürchterliche von einer Ihrer Schwe,, stern zu erst hören. Mitte Januar wurde ich zum L.W. Laz 8/XVII versetzt. Ich kam dort mit Schw. Gertrud König,

Schw. Ilse Becker und Hilfsschwester Gertraud Ebelt zusammen. Am 25. I. Nachts verlegten wir mit einem Teil des Lazarettmaterials. Ein Personenwagen mit 35 Schwestern 2 Ärzten 3 Dienstgraden 14 San- und Stabshelferinnen wurde angehängt. Am 27. I. früh 6<sup>30</sup> passierte bei Centerbrunn ein entsetzliches Eisenbahnunglück bei dem wie durch ein Wunder Schw. Eva Gedigkeit von Märkischen Haus und ein Feldwebel aus dem Fenster geschleudert wurden.

Der Feldwebel zog mich dann im letzten Moment unter den schon brennenden Trümmer vor. Alle anderen sind tot. Auch unsere Rittbergschwestern Das sollten Sie zuerst von einer Ihrer Schwester hören. Schw. Eva und ich liegen recht elend mit Gehirner,, schütterungen und Prellungen usw. hier auf der Zivilabteilung des Laz in Neurode sollen aber sobald ein Lazarettzug geht verlegt werden, in ein Lw- Laz. So ist der Befehl. Ich gebe Ihnen gleich meine Anschrift und wenn

es mir besser geht ausführlicher Nach,,  
richt. Unser Gepäck ist alles hin  
auch Verwendungsbuch und Ausweis  
Diesen Brief schreibe ich flach liegend  
heimlich, die Schwestern sind nett, die  
ärztliche Versorgung sehr schlecht. Ich bin  
froh wenn wir in ordentliche Hände  
kommen. Würden Sie bitte Frau Oberin  
vom Märkischen Haus benachrichtigen.

Für heute will ich schließen.

Es war zu entsetzlich.

Mit vielen lieben

Grüßen

bin ich Ihre dankbare

Schwester Irene-Maria

v. Scheel

L 55747

Lz. R II Breslau

Bei weiterer Recherche zum Gedenkbuch hat Frau Astrid Kreuz auf der Seite der Topothek der Gemeinde Ernstbrunn/Niederösterreich folgenden Beitrag über das Tagebuch der Mitverunglückten Rote-Kreuz-Schwester Annemarie Gregor gefunden. In seinem Nachwort übernimmt der Verfasser Dr. Dr. Anton Kummerer dieser Gedenkschrift ein Schreiben der überlebenden Roto-Kreuz-Schwester Irene v. Scheel über das Geschehen direkt nach dem Unglück.

<https://ernstbrunn.topothek.at/?doc=574292>

Die Gemeinde Ernstbrunn hat dankenswerterweise den Abdruck dieses Berichts mit Schreiben vom 11. Juli 2025 genehmigt.

26. Jänner. Wir stehen in Mittelsteine. Alles wartet und vertreibt sich die Zeit. Wir sind ohne Lokomotive. Aber wir sind in Gottes Hand.

#### NACHWORT

„Wir stehen in Mittelsteine. Wir sind ohne Lokomotive.“ Das sind die letzten Sätze. Was dann geschah? Eine Rote-Kreuz-Schwester, Augenzeugin des Unglücks, berichtet uns, wie am 27. Jänner 1945 Annemarie Gregor mit 56 Gefährten den Tod fand.

„Als ich mit den beiden Elisabethen nach etwas umständlicher und abenteuerlicher Fahrt in Niederlindewiese ankam, wurden wir von Gertraud und Annemarie (Gregor) herzlich empfangen. Plötzlich und überraschend kam der Befehl zum umgehenden Verlegen des Lazaretts. Unsere Einheit verlegte in drei Abteilungen. Sämtliche Helferinnen und ein Arzt fuhren im Lazarettzug, in dem unsere Patienten lagen. Dann packten auch wir in Eile und am 25. Jänner abends standen neun Güterwagen mit Lazarettgut und ein Personenwagen bereit zur Abfahrt. Seltsam, wir hatten alle das Empfinden, daß diese Fahrt irgendwie ein gewaltsames Ende finden würde. Wir fünf beschlossen, eine Gruppe zu bilden. Gertraud gelang es, einen Schlitten zu organisieren, ein paar Bretter hatten wir auch, Riemen, Bindfaden usw. und die Rucksäcke so gepackt, daß wir abkochen konnten und alles. So stiegen wir nachts in den Unglückswagen, der den

meisten zum Grab werden sollte. Wie gut ist es aber, daß der liebe Gott uns die Zukunft verhüllt. Es war ein Personenwagen, der zwei Abteilungen II. Klasse und die andern III. Klasse hatte. Im I. Abteil II. Klasse lag gleich beim Ausgang unser netter Zahnarzt, der eben auf der Höhe eines Malariaanfalles war, als man ihn in den Zug packte. Gegenüber in der Fensterecke saß ich, neben mir Gertraud. Dann kamen im Gang auf Stühlen zwei Dienstgrade. Jenseits des Ganges auf unserer Bankseite Annemarie, eine Schwester Bärbel und gegenüber eine Schwester Eva. Nebenan unsere beiden Elisabethen. Die erste Nacht rollten wir bis Glatz durch. Es war uns zwar allen ein bisserl kalt, aber wir waren guter Dinge. Im ganzen befanden sich von unserem Lazarett 30 Schwestern, 2 Stabsärzte, 3 Dienstgrade, 25 Sanitäter und Helferinnen, also zusammen 60 Menschen, im Zug. Den 26. Jänner standen wir meistens und brachten den ganzen Tag zu, wie man eben einen solchen Transport verbringt, uns in dieser Rechnung mit Unbekannten mehr auf die eigene Kraft verlassend. Am Abend kamen wir bis Mittelsteine und dort hieß es, es könne spät werden, bis eine Lok aufzutreiben wäre. Stabsarzt Schneider machte den Vorschlag, wir fünf sollten mit dem nächsten Personenzug nach Hirschberg fahren. Warum die Oberschwester das nicht wollte, weiß ich nicht. Wir nahmen die Aussicht, über Nacht in Mittelsteine zu stehen, nicht allzu tragisch, sondern trugen es mit Humor. Wir dachten nicht im entferntesten daran, was in wenigen Stunden geschehen würde. Außer uns standen noch zwei Munitionstransporte am Bahnhof. Sie sollten unser Verhängnis werden. Mitten in der Nacht kamen dann zwei große Loks und wir wurden als Schluß an die beiden Munitionstransporte angehängt. Und zwar so, daß unser Personenwagen der vorletzte Wagen des Zuges war. Es ging also los. Wir schliefen vor Müdigkeit alle ein. Plötzlich erwachte ich, weil mir etwas aus dem Gepäcksnetz auf den Kopf gefallen war. Der Wagen raste in schnellem Tempo über irgendwelche in einem Tunnel verlaufende Weichen und plötzlich überkam mich das maßlose Grauen, daß etwas nicht stimme! Auf einmal gab es einen so wahnsinnigen

Stoß, wie man ihn gar nicht beschreiben kann. Alles krachte, barst, splitterte. Wieder flog mir etwas auf den Kopf und ich dachte, jetzt ist es aus. Wie lange ich ohne Besinnung war, weiß ich nicht. Als ich wieder erwachte, lag ich inmitten eines Trümmerfeldes, Schreien, Stöhnen und Jammern um mich herum. Vor dem Fenster eine grausige Flammenglut, die schon den Wagen ergriff und sich immer näher fraß. Die Luft war rauchig und heiß. Unter mir stöhnte Gertraud. Ich tastete mit den Händen nach ihr, aber sie gab kein weiteres Zeichen, sie war besinnungslos. Bärbl rief andauernd um Hilfe. Da Annemarie neben ihr saß, bat ich sie, weil Annemarie nicht antwortete, nach ihr zu tasten. Aber Annemarie gab kein Zeichen, sie atmete wohl. Auch von den beiden Elisabethen hörte ich nichts. Stabsarzt T. gab noch leise Antwort. Sicher waren es nur Minuten, mir schienen es Stunden zu sein. Als ich wieder erwachte, war das Unfaßliche geschehen. Jemand hatte mich an den Füßen aus dem Wagen gezogen und ich lag im Schnee. Wieder tastete ich mit letzten Kräften zum Wagen und suchte zu helfen, aber umsonst. Ich spielte eine Statistenrolle in diesem Inferno. Da sah ich im Schein des zuckenden Feuers Annemarie zum letztenmal. Leise hob sich die Brust über dem sterbenden Herzen, ein Stück der schneeweißen Schürze war sichtbar, das Antlitz durch einen Mantel verdeckt, die Hitze trocknete ihre Tränen ab. Fortwährend explodierte Munition. Es war ein grausiges Bild. Brennende und ineinandergeschobene Wagen, alles glühend rot. Der Himmel nachtschwarz, es war gegen 7 Uhr morgens. Später traf ich auf Schwester Eva und einen Dienstgrad. Eine hohle Pause bohrte sich in die Luft. Gegen 10 Uhr vormittags holte uns ein Krankenwagen nach Neurode ab.

Erst einige Tage später erfuhren wir, wie das Unglück geschehen war. In der Mitte des 60 Wagen langen Zuges hatte sich eine Kopplung gelöst und etwa 30 schwerbeladene Wagen sind dann auf dem sehr abschüssigen Gelände ohne Lok nach rückwärts gerollt, wobei sie, den Schweregesetzen folgend, in ein immer schnelleres Tempo kamen. Ein Weichensteller bemerkte dies und um einen

Zusammenstoß zu vermeiden — es kam eben ein vollbesetzter Flüchtlingszug daher — leitete er uns kaltblütig auf ein totes Geleise. Die Wagen aber überrannten den Prellbock und stürzten eine 8—10 m hohe Böschung hinunter. Unser Wagen wurde dabei von anderen zertrümmert. Was man an Leichen bergen konnte, war so furchtbar verstümmelt, daß man keine einzige wirklich identifizieren konnte. Alle sind im nahen Kunzendorf gemeinsam bestattet worden. Die Bevölkerung hält das Grab rührend in sauberer Ordnung.“

So lautet der Bericht der geretteten Schwester.

Allen aber, die davon hörten, ging es wie ein Stich durch das Herz. Der Verstand mußte die Nachricht wohl glauben, das Herz aber faßte es nicht.

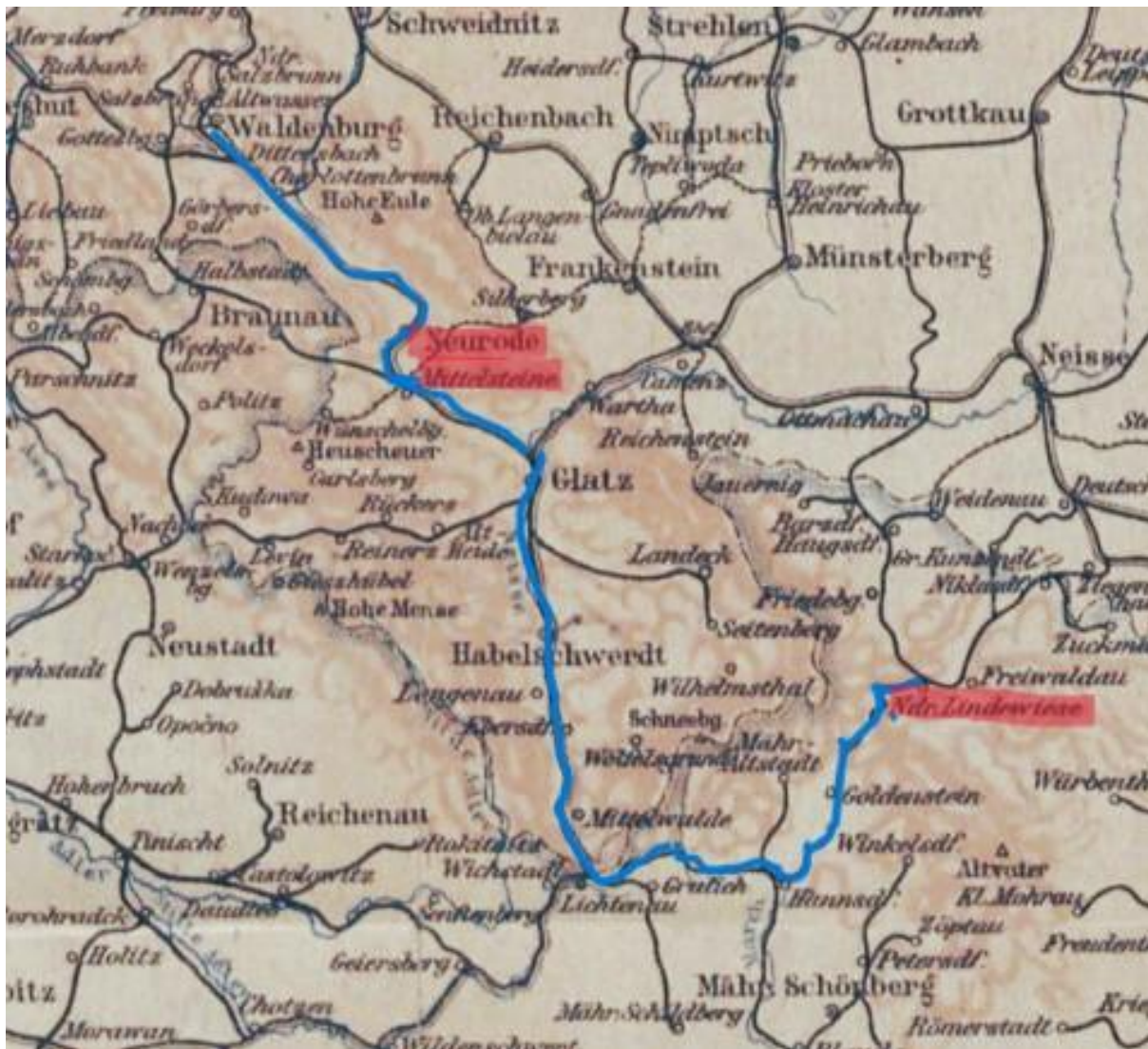
Annemarie Gregor aber lebt weiter in unserer Erinnerung. Ein Monument von Sittlichkeit und Redlichkeit. Gesegnet sei ihr Andenken!

## Eisenbahnunglück 27.1.1945 bei Ludwigsdorf / Grafschaft Glatz.

Bericht Chefarzt und Oberstabsarzt Dr. Willgodt v. 6.2.1945 an Luftgaurzt III:

„Die Räumung des Lw.-Lazarett 8/XVII in Nieder-Lindewiese (Ostsudetengau) wurde am 24.1.1945 befohlen. Die erste Hälfte des Transportes, Transport-Nr.157 451 wurde am 25. 1. 1945 im Laufe des Tages auf dem Bahnhof Nieder-Lindewiese verladen. Er bestand aus einem O-Wagen und 4 C-Wagen“.

„Die Wagen wurden von der Fahrdienstleitung des Bahnhofs Nieder-Lindewiese einem Personenzug beigefügt und gingen am 26.1. 1945 um 02 Uhr ab.“



Brief einer Rote-Kreuz-Schwester, Augenzeugin des Unglücks. Sie berichtet in einem Brief an Dr. Dr. Anton Kummerer, Pfarrer in Ernstbrunn (Niederösterreich):

„Die erste Nacht rollten wir bis Glatz durch. Es war uns zwar allen ein bisserrl kalt, aber wir waren guter Dinge. ... Den 26. Jänner standen wir meistens und brachten den ganzen Tag zu,

wie man eben einen solchen Transport verbringt, uns in dieser Rechnung mit Unbekannten mehr auf die eigene Kraft verlassend. Am Abend kamen wir bis Mittelsteine und dort hieß es, es könne spät werden, bis eine Lok aufzutreiben wäre. ... Außer uns standen noch zwei Munitionstransporte am Bahnhof. ... Mitten in der Nacht kamen dann zwei große Loks und wir wurden als Schluß an die beiden Munitionstransporte angehängt. Und zwar so, daß unser Personenwagen der vorletzte Wagen des Zuges war. Es ging also los“.

**Tagebucheintrag der Rote-Kreuz Schwester Annemarie Gregor aus Ernstbrunn:**

„26. Jänner. Wir stehen in Mittelsteine. Alles wartet und vertreibt sich die Zeit. Wir sind ohne Lokomotive. Aber wir sind in Gottes Hand“.



Mittelsteine, Grafschaft Glatz



Bahnhof Mittelsteine, heute

**Bericht Chefarzt und Oberstabsarzt Dr. Willgod v. 6.2.1945 an Luftgaurzt III:**

„Am 27.1.45 06:50 Uhr befand sich der Transport – mit etwa 25 weiteren Wehrmachtstransportwagen zusammen in einem Zuge vereint – in Gegend Ludwigsdorf – Neurode auf der Strecke Glatz – Waldenburg. Aus bisher unbekannten Gründen hängten 60 Achsen des Zuges ab und rollten die Ansteigende Strecke selbstständig zurück. Um ein Auftreffen der führerlosen Waggons auf einen stark besetzten Rückwandererzug in einer Station zu verhüten, wurden die Waggons auf ein Nebengleis geleitet, wo sie einen Prellbock überrannten, das Gleis verliessen und sich an einem Abhang überfuhren. Die totale Vernichtung übernahm der sofort ausbrechende Grossbrand“.

Anmerkung: 5 Waggons (1. Halbzug) + 25 Waggons (2. Halbzug inkl. 2 Munitionswaggons)  
= 30 Waggons, also mindestens 60 Achsen bei 2 Achsen pro Waggon.

Somit konnten sich keine 60 Achsen abgehängt haben, denn der vordere Teil (der 2. Halbzug) fuhr weiter, u. a. mit Dr. Willgod,

## **Schreiben der Rote-Kreuz-Schwester Irene v. Scheel an ihre Oberin in Berlin vom 29.1.1945:**

„Am 25.1. Nachts verlegten wir mit einem Teil des Lazarettmaterials. Ein Personenwagen mit 35 Schwestern 2 Ärzten 3 Dienstgraden 14 San- und Stabshelferinnen wurde angehängt. Am 27.1. früh um 6:30 passierte bei Centnerbrunn ein entsetzliches Eisenbahnunglück bei dem wie durch ein Wunder Schw. Eva Gedigkeit von Märkischen Haus und ein Feldweibel aus dem Fenster geschleudert wurden.

Der Feldweibel zog mich dann im letzten Moment unter den schon brennenden Trümmer vor. Alle anderen sind tot. Auch unsere Rittbergschwestern“.



Ludwigsdorf – Neurode, Rangiergleis mit Prellbock  
@ Jakob Feisthauer

## **Brief einer Rote-Kreuz-Schwester, Augenzeugin des Unglücks. Sie berichtet in einem Brief an Dr. Dr. Anton Kummerer, Pfarrer in Ernstbrunn (Niederösterreich):**

„Es ging also los. Wir schliefen vor Müdigkeit alle ein. Plötzlich erwachte ich, weil mir etwas aus dem Gepäcknetz auf den Kopf gefallen war. Der Wagen raste in schnellem Tempo über irgendwelche in einem Tunnel verlaufende Weichen und plötzlich überkam mich das maßlose Grauen, daß etwas nicht stimmte. Auf einmal gab es einen so wahnsinnigen Stoß, wie man ihn gar nicht beschreiben kann. Wieder flog mir etwas auf den Kopf und ich dachte jetzt ist es aus. Wie lange ich ohne Besinnung war, weiß ich nicht. Als ich wieder erwachte, lag ich inmitten eines Trümmerfeldes, Schreien, Stöhnen und Jammern um mich herum. Vor den Fenstern eine grausige Flammenglut, die schon den Wagen ergriff und sich immer näher fraß. Die Luft war rauchig und heiß. ... Als ich wieder erwachte, war das Unfaßliche geschehen. Jemand hatte mich an den Füßen aus dem Wagen gezogen und ich lag im Schnee. ... Fortwährend explodiert Muniton. Es war ein grausiges Bild. Brennende und ineinandergeschobene Wagen, alles glühend rot. Der Himmel nachtschwarz, es war gegen 7 Uhr morgens.

Erst einige Tage später erfuhren wir [die einzigen Überlebenden: Schwester Irene v. Scheel, Schwester Eva Gedigkeit und San. Ufz. Ewald Ratz, sic!], wie das Unglück geschehen war. In der Mitte des 60 Wagen langen Zuges hatte sich eine Kopplung gelöst und etwa 30 schwerbeladene Wagen sind dann auf dem sehr abschüssigen Gelände ohne Lok nach rückwärts gerollt, wobei sie, den Schweregesetzen folgend, in ein immer schnelleres Tempo kamen“.

Anmerkung 1: Der Zug hatte keine 60 Waggons. Wohl um die 60 Achsen. Hiervon haben sich 7 Waggons abgehängt, der 1. Halbzug, bestehend aus 5 Waggons und die beiden Munitionswagen als letzte Wagen. Die Waggons haben den Prellbock überrollt, bzw. sind nach links auf die Böschung umgekippt.

Auf die rechte Seite des Bahndamms ist kein Waggon gefallen, denn sonst wäre die Strecke Neurode – Ludwigsdorf für lange Zeit für jeden Eisenbahnverkehr gesperrt gewesen.! Die Strecke Neurode – Centnerbrunn – Ludwigsdorf ist/war eingleisig.

Die krepierende Munition hat den Großbrand verursacht, unterstützt von explodierenden Sauerstoff-Flaschen, die in einem jeden Lazarettzug waren.

Anmerkung 2: Die Strecke Mittelsteine – Königswalde beträgt lt. Kursbuch Strecke 124c 19 km. Ein Personenzug fährt die Strecke mit Halt in Centnerbrunn, Ludwigsdorf, und Nieder-Königswalde 34 Minuten. Dabei ist die Steigung zwischen Ludwigsdorf und Niederkönigswalde zu berücksichtigen. Danach kommt der Tunnel, in dem der Kupplungsriß das Unglück verursachte.

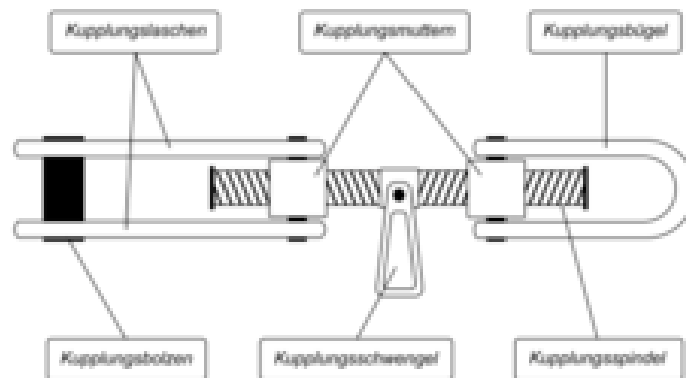
Lt. Kursbuch sollte in Mittelsteine um 5:52 Uhr ein Personenzug in Richtung Waldenburg-Dittersbach abfahren. Um 6:56 Uhr sollte er planmäßig in Königswalde eintreffen.

Anmerkung 3: Über das Geschehen im Tunnel gibt es unterschiedliche Mutmaßungen: Rattern über Weichen – Anhalten des Zuges, da Lok zu wenig Dampf im Kessel - Personen, die aus Angst ausgestiegen sind, um sich zu retten – langsame Durchfahrt ohne Halt – es gibt keinen Beweis für diese Überlegungen.

Lt. Dr. Willgrod, der nach eigenen Angaben vorne im Zug saß, habe man vorne nichts von dem Kupplungsriß bemerkt. In einem persönlichen Gespräch mit der Schwester des verunglückten Stabsarztes Dr. Schneider im Mai 1950 hat Dr. Willgrod diese Aussage gemacht. Weiter führte er aus, daß, wenn die Bremsvorrichtung ordnungsgemäß angeschlossen gewesen wäre, hätte die Kunze-Knorrbremse sofort beim Abreißen einsetzen müssen, und der Zug hätte zwar unter starken Quietschgeräuschen zum Stillstand kommen müssen.

Von den 60 tödlich verunglückten Menschen, darunter 3 minderjährige Kinder, sind 49 namentlich bekannt, bei den nicht bekannten Personen dürfte es sich um kranke Personen handeln, die im Lazarett einquartiert waren, u.a. ein „netter Zahnarzt, der eben auf der Höhe eines Malariaanfalls war, als man ihn in den Zug packte“. Sie wurden auf dem Friedhof von Kunzendorf in einem Sammelgrab beigesetzt. RIP.

## Schraubenkupplung bei Eisenbahnzügen



Bauteile einer Schraubenkupplung

Die in Europa am weitesten verbreitete Kupplung bei Eisenbahnen ist die Schraubenkupplung. Sie beinhaltet an jeder Fahrzeugstirnseite einen mittig angeordneten Zughaken, an dem mit einem Bolzen die „Kuppelkette“ befestigt ist. Sie besteht aus zwei Laschen, die mit einem Bolzen links und rechts des Zughakens angeschlagen sind und am anderen Ende gelenkig mit einer Mutter verbunden sind. In dieser Mutter ist das eine Ende der Spindel eingeschraubt, auf deren anderes Ende wiederum eine Mutter geschraubt ist, welche gelenkig mit dem Zugbügel verbunden ist. Beide Rundgewinde sind gegenläufig, damit die Kuppelkette durch einfaches Drehen der Spindel ge- und entspannt werden kann.



Gekuppelte Wagen mittels Schraubenkupplung

Zum Kuppeln wird bei einem Fahrzeug der Zugbügel aus dem Haken ausgehängt und in den Zughaken des anderen Fahrzeuges eingelegt. Darauf wird durch Drehen der Spindel die Kuppelkette verkürzt. Obwohl zwischen zwei Fahrzeugen immer zwei Zughaken und zwei Kupplungen zur Verfügung stehen, wird jeweils zum Kuppeln nur ein Zughaken und eine

Kupplung benutzt. Im ungenutzten Zustand wird die Kuppelkette in einen Haken an der Pufferbohle unter dem Zughaken eingehängt.

Die Schraubenkupplung erfordert es, jedes Fahrzeug durch eine Person von Hand an- oder abzukuppeln. Je nach Art der Fahrzeuge müssen zusätzlich noch elektrische und pneumatische Verbindungen hergestellt werden. Auch ist die Arbeit – zwischen den Puffern und mit der fettgeschmierten Kupplung – eine sehr schmutzige und gefährliche Angelegenheit. Bei europäischen Eisenbahnfahrzeugen mit Schraubenkupplung ist der freizuhaltende Arbeitsraum um die Kupplung herum als Berner Raum normiert.

Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Kupplung\\_\(Bahn\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Kupplung_(Bahn)), Abruf: 17.8.2026, 09:00 Uhr

## **Kupplung gerissen? Übersicht mit KI**

Ein Riss in einer Eisenbahnkupplung kann zu erheblichen Problemen führen, da die Kupplung für die Verbindung der Waggons und die Übertragung von Zug- und Bremskräften verantwortlich ist. Es ist wichtig, Risse frühzeitig zu erkennen und zu beheben, um sicherheitsrelevante Risiken zu vermeiden.

Mögliche Ursachen für Risse:

- **Ermüdungsbruch:**  
Durch ständige Belastung und Vibrationen während des Betriebs kann es zu Materialermüdung und schließlich zu Rissbildung kommen.
- **Überlastung:**  
Extreme Zugkräfte oder plötzliche Stöße können die Kupplung überlasten und zu Rissen führen.
- **Materialfehler:**  
In seltenen Fällen können Materialfehler in der Kupplung selbst zu Rissen führen.
- **Korrosion:**  
Korrosion kann das Material schwächen und Risse begünstigen, insbesondere bei älteren Kupplungen oder in feuchten Umgebungen.
- **Falsche Montage oder Wartung:**  
Fehlerhafte Montage oder mangelnde Wartung können ebenfalls zu Rissen führen.

Abruf: 17.8.2025, 09:25 Uhr

## Das Eisenbahnungsglück 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, galten die Blicke 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 Verande eines gemischten Zuges, in Stärke von etwa 120 Achsen, geruhsam ihren Weg in Richtung Dittersbach gezogen. Im Tunnel von Nieder-Königswalde riß unbemerkte 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 unbekannt Zahl von Flüchtlingen, die aus Mitleid auf den Umsteige-Bahnhöfen mitgenommen worden war.

Obwohl der sich selbständig gemachte Teil des Zuges nur etwa 300 m vom Bahnhofe 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 Bahnhofe 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 verklemt, 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 Ausweisepapiere 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 Absperredienst. 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 Woldecken 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 verkrampften stählernen Gerippe starteten 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.

Aus: "Grafschafter Bote"  
4/58

## Dank

Seit diesem verheerenden Unglück sind inzwischen 80 Jahre vergangen. In wenigen Tagen werde ich 85 Jahre alt. Es war mein sehnlichster Wunsch, einmal in meinem Leben am Grab meines Vaters zu stehen und ein stilles Gebet und Gedenken zu halten. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands war mir die Möglichkeit gegeben, dieses Vorhaben zu realisieren. Eine Busfahrt eines Ahnenforscherfreundes von Dresden zur Kriegsgräberstätte Nadolice Wielkie (Groß Nädlitz bei Breslau), organisiert vom Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge, gab mir den Anstoß zu einer Reise nach Breslau im Oktober 2024. Die Reiseplanung sah auch eine Fahrt von Breslau nach Kunzendorf vor.

Als erstes bedanke ich mich recht herzlich bei meiner Frau Hilde und meiner Tochter Ursula, die mich begleitet haben. Die Fahrt hatte einen enormen Symbolcharakter, wie es mir selten in meinem Leben ergangen ist. Dazu später.

Diese Fahrt veranlasste mich, nochmals alles zu diesem Unglück zu recherchieren. Allen Helfern gebührt mein aufrichtiger Dank. Besonders möchte ich mich bei Frau Ursula Holz, Frau Astrid Kreuz und Herrn Gerold Wenzel von der Forschungsgruppe Grafschaft Glatz (FGG) für die gemeinsame Suche nach Informationen zum Eisenbahnunglück bedanken. Sie gaben mir die entscheidenden Hinweise auf einen Artikel des Zeitzeugen J. Eser, der in der unmittelbaren Nachbarschaft des Zugunglückes beheimatet war und der 1958 seine Erinnerungen im „Grafschafter Bote“ veröffentlichte. Frau Astrid Kreuz nannte mir die Signatur eines Aktenstückes im Bundesarchiv in Freiburg/Breisgau: **RL16-14/4, Lw-Luftwaffenlazarett 8/XVII – Meldung über Eisenbahnunfall bei Verlegung am 27. Jan. 1945 bei Neurode, mit Verlustliste**. Über die Webseite von Frau Ursula Holz (Königswalde) wurde der Kontakt mit der FGG hergestellt und sie gab mir Hinweise auf den Neuroder Heimatforscher Marek Cybulski, der in London lebt und über dieses Unglück ein Buch veröffentlichen möchte. Frau Ursula Holz hat mir zuerst eine Kopie des Eintrags im Kirchenbuch von Kunzendorf über die Beisetzung der Unfallopfer in einem Sammelgrab übersandt. Über Frau Ursula Holz wurde auch der Kontakt zu Herrn Gerold Wenzel hergestellt, der mir auch entscheidende Tipps gegeben hat. Für diese uneigennützigte Hilfe bedanke ich mich recht herzlich.

Herr Marek Cybulski bestätigte mir inzwischen gewonnene neue Erkenntnisse und stellte mir Aufnahmen vom Unfallort zur Verfügung. Für seine Arbeit sage ich Dank und Anerkennung.

Schlussendlich bedanke ich mich auch beim Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V. für seine Arbeit der Pflege von Kriegsgräbern in aller Welt und seine Arbeit für Frieden und Versöhnung unter den Völkern. Vor vielen Jahren wurde mir vom Volksbund die genaue Lage des Grabes auf dem Kunzendorfer Friedhof mitgeteilt: **Feld 8, S Grab 49**. Es ist für mich seit Jahren eine Selbstverständlichkeit, die Arbeit des Volksbundes zu unterstützen.

## Bilder unserer Reise nach Schlesien

Vom 12. bis zum 15. Oktober 2024 reiste ich nach Breslau und in die Grafschaft Glatz. Meine Frau Hilde und meine Tochter Ursula begleiteten mich. Vom Flughafen Breslau nahmen wir ein Mietauto und fuhren zum Hotel in der Innenstadt. Von dort erreichten wir alle Sehenswürdigkeiten fußläufig. Zuerst den Dom. Auf dem Rückweg kamen wir an einem Platz vorbei, wo eine Statue des Papstes Johannes Paul II, früher Erzbischof Karol Wojtyła von Krakau, steht. Zu seinen Füßen ein Spruchband mit einer Inschrift in polnischer und deutscher Sprache – ein Mahnmal, das uns angesichts der unrühmlichen deutschen Vergangenheit (nicht nur in Polen) – zum Erinnern und Nachdenken veranlasst hat.



**Wir vergeben und bitten um Vergebung:** Bekenntnis und Wunsch – Hoffen wir das Beste, wir Menschen haben es verdient. Reichen wir uns die Hände!



Der Breslauer Dom

Abends habe ich mir noch die Marktkirche St. Elisabeth angesehen, Diese Kirche fiel mir auf durch ihre wunderbaren großen, modernen Fenster, in der Dunkelheit von innen beleuchtet. Sie hat unter anderem ein Fenster, das an die vielen Toten der letzten Kriege erinnert. Ein weiteres Fenster zeigt ein Bildnis des toten Papstes Johannes Paul II, wie er leicht lächelnd, verständnisvoll auf die Menschen herabschaut.



Im Inneren der Kirche erkennt man beim Blick auf den Hochaltar im Zentrum eine Abbildung der Gnadenmutter von Tschenstochau. Diese Muttergottes wird von den Polen sehr verehrt und viele Menschen pilgern deshalb nach Tschenstochau. Das Bild darüber gibt eine Szene aus dem Leben der hl. Elisabeth wieder.

Sonntag, der 13. Oktober



Die St. Barbara-Kirche in Kunzendorf  
mit dem daneben liegenden Friedhof

Ziel unserer Reise war der Besuch des Friedhofs von Kunzendorf, wo mein Vater nach dem Eisenbahnunglück vom 27. Januar 1945 zusammen mit den anderen Unfallopfern beigesetzt wurde.

Die Autofahrt von Breslau nach Kunzendorf war recht abenteuerlich, zumal wir – je näher wir zum Eulengebirge kamen – von einem Unwetter überrascht wurden. Es stürmte sehr stark und der Regen prasselte gewaltig hernieder. Die kurvenreiche Fahrt über das Eulengebirge war für mich sehr strapaziös, weil ich in Gedanken an den Unfalltod meines Vaters sehr verängstigt war.

Gegen Mittag erreichten wir unser Fahrtziel. Es hatte aufgehört zu regnen und als wir den Friedhof betraten schien plötzlich die Sonne – mein Vater hat sich gefreut, dass wir zu ihm gekommen sind! In der benachbarten St. Barbarakirche war die Sonntagsmesse noch nicht zu Ende. Wir konnten so ohne großes Aufsehen über den Friedhof gehen. Einen Gruß aus der Pfälzer Heimat meines Vaters hatte ich mitgebracht: Erde aus dem Garten seines Elternhauses in Neustadt/Weinstraße und einen guten Tropfen Wein aus dem Neustädter Ortsteil Gimmeldingen. Weil das Grab – nach 80 Jahren – nicht mehr vorhanden ist, wurde die Erde neben dem Gedenkkreuz für die Kunzendorfer Gefallenen des 1. Weltkrieges verstreut und der Wein vergossen.

Die Kirche St. Barbara wurde 1910 – 1911 als Kuratiekirche (von Neurode) errichtet und am 12. September 1912 vom Prager Erzbischof Leo Skrbensky von Hriste geweiht. Der Entwurf im Stil der Neuromanik stammt vom Architekten Ludwig Schneider (mit mir nicht verwandt und nicht verschwägert), die Decken- und Wandgemälde schuf der Schlegler Maler Leo Richter. Der Hochaltar zeigt in barocken Formen ein Bild der Patronin der Bergleute über der Rubengrube, daneben Statuen des Hl. Paulus und des Hl. Isidor als Patrone der Weber und Bauern.

Die Kirche ist heute die Pfarrkirche von Kunzendorf.



Nach der Sonntagsmesse hatten wir noch die Gelegenheit mit dem Pfarrer, Pater Julian Rafalko zu sprechen. Die Sprachbarriere wurde gelöst, indem Ursel mit ihrem Handy einen ihr bekannten Polen anrief und um Übersetzungshilfe bat. Der Lautsprecher wurde eingeschaltet und die Verständigung war da.

Bei schönem Wetter sind wir am frühen Nachmittag entlang der Eisenbahnlinie bis Waldenburg gefahren, aber vor der Ortseinfahrt nach Schweidnitz abgebogen, wo wir uns die dortige Friedenskirche ansehen wollten. Die Kirche wurde 2001 in die UNESCO-Weltkulturerbe-Liste aufgenommen.



Die Friedenskirche im niederschlesischen Schweidnitz gehört zu den herausragenden Zeugnissen evangelischer Kulturgeschichte. Sie wurde nach den Bestimmungen des Westfälischen Friedens (1648) erbaut und ist die größte Fachwerkkirche der Welt.

Nur wenige evangelische Kirchen haben eine derartige Symbolkraft wie die Friedenskirche von Schweidnitz im polnischen Niederschlesien. Friede und Hoffnung, Trauer und Versöhnung, Verzweiflung und Stolz – hier kommt alles zusammen.

Mit einer Länge von 44 Metern und einem Fassungsvermögen von 7.500 Personen ist sie die größte Fachwerkkirche der Welt, ein Gotteshaus, das aus konfessionellem Zwist geboren und keinesfalls mit einem Anspruch auf die Ewigkeit gebaut wurde.

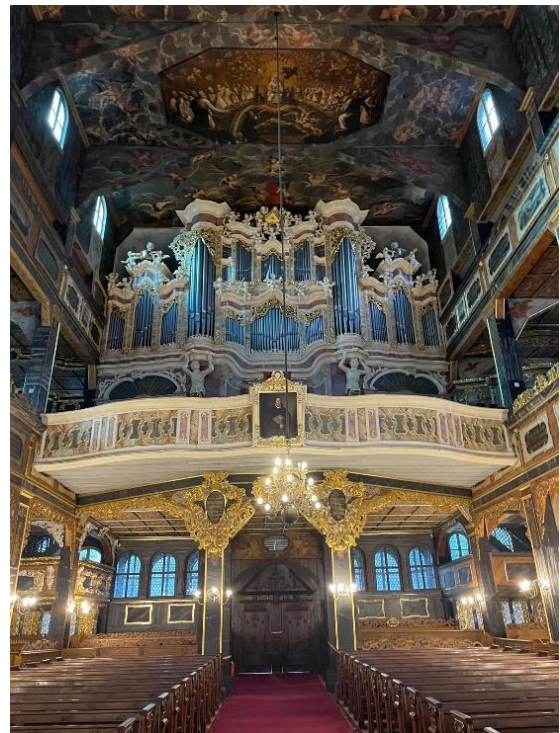
Weite Teile Schlesiens, das damals zur böhmischen Krone gehörte, schlossen sich der Reformation an. Im Westfälischen Frieden von 1648 musste Kaiser Ferdinand III. in Schlesien ein vorerst einzigartiges Zugeständnis machen: Man erlaubt den Protestanten, in den drei Erbfürstentümern Glogau, Jauer und Schweidnitz je eine sogenannte Friedenskirche zu errichten.

Spätere Ausführungsbestimmungen der Staatskanzlei in Prag, von wo aus Schlesien verwaltet wurde, definierten diesen neuen Typus des Kirchenbaus: Als Baumaterial durfte ausschließlich

Holz, Sand, Lehm und Stroh verwendet werden, Türme und überhaupt das äußere Angesicht einer Kirche, auch die bei den Protestanten besonders wichtige Schule neben der Kirche, waren verboten. Gebaut werden durfte nur außerhalb der Stadtmauern



Im Innern voller Schätze: Hochaltar



Orgel

Die Friedenskirche „Zur heiligsten Dreifaltigkeit“ zieht viele Touristen und herausragende Politiker an. Zu Gast waren Bundeskanzler Helmut Kohl und die Bundeskanzlerin Angela Merkel, König Karl XVI. Gustav von Schweden und seine Frau Silvia sowie der 14. Dalai Lama, der hier 2016 gemeinsam mit Vertretern christlicher Kirchen, des Judentums und des Islams den Friedensapell unterzeichnete.

Montag, den 14. Oktober

Besuch der Jahrhunderthalle in Breslau

Die Breslauer Jahrhunderthalle im Szczytnicki Park steht auf der Weltkulturerbe-Liste der UNESCO.

Die Halle wurde zwischen 1911 und 1913 unter der Leitung des deutschen Architekten Max Berg errichtet. Der Bau der Jahrhunderthalle brach gleich zwei Rekorde. Mit einer freien Spannweite von 65 Metern bildete die Kuppel der Halle zu der damaligen Zeit die größte ihrer Art. Außerdem beherbergte die Jahrhunderthalle die größte Orgel der Welt, bis sie nach dem 2. Weltkrieg auf drei neue Orgeln aufgeteilt wurde. Eine der neuen Orgeln ist die Breslauer Domorgel, die heute größte Orgel Polens.

Anlass des Baus der Halle war die Jahrhundertausstellung zur Erinnerung an die preußischen Befreiungskriege gegen Napoleon I, die vom 20. Mai bis zum 26. Oktober 1913 stattfand.

Nach dem 2. Weltkrieg, welche die Halle, im Gegensatz zu Breslau, fast unbeschadet überstanden hatte, änderte die nun polnische Verwaltung den Namen in Hala Ludowa (dt. Volkshalle), um damit ihre deutsche Vergangenheit zu verwischen.

Insgesamt gibt es rund 6.000 Sitzplätze und 20.000 Stehplätze. Die Halle wurde unter anderem in den 70er und 80er Jahren als Kino „Gigant“ genutzt. Heute wird die Jahrhunderthalle hauptsächlich für Messen, Sportevents und kulturelle Veranstaltungen benutzt.



Wasserspiel vor der Jahrhunderthalle in Breslau zur Musik von Ludwig van Beethovens „Fünfte Sinfonie in c-moll“, bekannt unter dem Namen „Schicksalssinfonie“

