

Der größte Gefahrgutunfall in Deutschland

Langenweddingen, ein Dorf in Sachsen-Anhalt, an der Bahnstrecke Magdeburg-Halberstadt. Am 6. Juni 1967 gegen acht Uhr vormittags, hält ein mit 15.000 Litern Benzin gefüllter Tankwagen der VEB Minol vor dem Überweg im Bahnhofsgebiet. Da die Schranken nicht ganz geschlossen sind, entschließt sich der Fahrer, die Gleise zu überqueren. Sein Fahrzeug wird von dem mit 540 Personen besetzten Personenzug Salzwedel - Thale erfasst. Vier Doppelstockwagen des Zuges geraten in Brand, zwei werden völlig zerstört. 77 Personen, davon 44 Kinder, die sich auf die Zeit im Ferienlager im nahe gelegenen Harz gefreut hatten, sterben unmittelbar bei dem Unfall, 54 Reisende werden schwer verletzt, so dass sich die Zahl der Getöteten bis Ende August auf 94 erhöht.

Auslöser der tragischen Ereignisse war ein nicht ordnungsgemäß verlegtes Postkabel; die sommerliche Hitze hatte das Freileitungskabel so gedehnt, dass es durchhing und gelegentlich einen Schrankenbaum behinderte. Er musste mitunter mehrfach bewegt werden, damit das Kabel beiseite schwang. Auch am 6. Juni öffnete der Schrankenwärter kurz vor dem einfahrenden Zug die Schranke, weil sie am Telefonkabel verhakt war und er sie durch Hochkurbeln wieder vom Kabel lösen wollte. Das irritierte den Lkw-Fahrer: Als die Schranke wieder hochging, um von der Leitung freizukommen, interpretierte er das als Öffnen der Schranke.

Ursache für das intensive Feuer war auch der austretende Dampf. Bei dem Zusammenstoß waren Dampfleitungen der Lok zerstört worden und der Dampf zerstäubte praktisch das austretende Benzin.

Bei der Kollision war der Lkw vom rechten Puffer der Lok erfasst und mitgerissen worden. Dann wurde der Lkw gegen den Zug geschleudert, wobei der Tank platzte und sich das Leichtbenzin in und über die ersten beiden Wagen sowie das Bahnhofs-Gelände ergoss und vermutlich durch einen Schleifkunzen explosionsartig entzündete. Der Brand brach hinter dem Stellwerksgelände aus und verbreitete sich schlagartig, wobei Temperaturen um 1.000 °C entstanden. Man nahm an, dass der Tod der Reisenden in den ersten beiden Wagen schockartig eintrat. Ein Zeitraum von fünf bis

sechs Minuten wurde als oberste Grenze vermutet. Nach einer Anfahrt von 15 km traf 8.32 Uhr die Feuerwehr aus Magdeburg ein. Zu diesem Zeitpunkt brannten die Leichen teils noch, zum Teil waren sie schon erheblich verkohlt. Die Löscharbeiten dauerten bis 8.47 Uhr. Auch danach konnten die Wagen der Hitze wegen nur mit Schutzkleidung betreten werden.

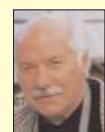
Bei der leichten Bekleidung der meisten Fahrgäste und den verheerenden Brandfolgen war die Identifizierung äußerst erschwert. Der Lkw-Fahrer erlitt nur leichte Verbrennungen, er starb aber an den Folgen des Zusammenpralls. Das Lokpersonal kamen mit Verletzungen davon.

Wer war zuständig: Gerüchte rankten sich nach dem Unglück um die herabhängende Fernsprechleitung. Immer wieder ging es um die Frage: Warum war das rechtzeitige Ersuchen um Reparatur nicht behandelt worden? Folglich mutmaßte man, die Leitung sei ein Verbindungskabel von Dienststellen der Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD) gewesen. DDR-Behörden hätten darüber keine Verfügungsgewalt besessen.

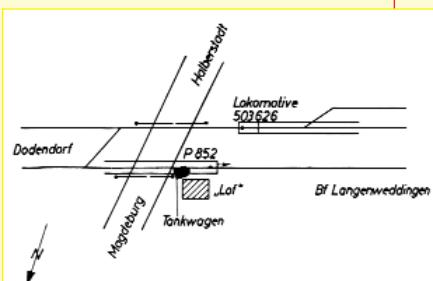
Konsequenzen: Bald nach dem Unglück führten Volkspolizisten den Schrankenwärter aus seiner Wohnung ab. In einem Schauprozess wurden er und der übergeordnete Bahnhofsvorsteher zu einer Gefängnisstrafe von fünf Jahren verurteilt, weil sie angeblich versäumt hatten, eine länger vorhandene Störung des Schrankenschließvorgangs zu beseitigen.

Um die Gefahr ähnlicher Unglücksfälle so gering wie möglich zu halten, wurde in der ganzen DDR die Schließdauer für Bahnschranken verlängert, so dass Wartezeiten bis zu einer Viertelstunde vor einem Bahnübergang nicht selten waren. Schon längere Zeit in der Schublade lag eine Regelung zum Transport gefährlicher Güter. Mit dem Rückenwind von Langenweddingen wurde die Transportordnung gefährlicher Güter (TOG) am 28. Dezember 1967 verkündet, sie trat am 1. März 1968 in Kraft. Für die Opfer von Langenweddingen kamen diese Sicherheitsmaßnahmen zu spät.

Anmerkung der Redaktion: Unsere Reihe „GeBe-Unfallmerkblatt“ erinnert an Ereignisse, die die Gefahrgut-Gesetzgebung beeinflusst haben und zeigt, welche Konsequenzen sie hatten. Der Autor Klaus Ridder war seit 1973 im Gefahrgutreferat des Bundesverkehrsministeriums tätig und hat die Entwicklung in den letzten 30 Jahren aktiv begleitet und sein Wissen mit zahlreichen Veröffentlichungen weitergegeben.



Aufräumarbeiten nach dem Inferno von Langenweddingen.



Vier Doppelstockwagen gerieten in Brand, zwei davon brannten völlig aus.