



▲ Die ineinander verkeilten Schwertransportwagen des Panzerzuges und die Lage der Panzer lassen die ungeheure Wucht des Aufpralls erahnen. Es handelt sich um Panzer mittlerer Größe. Wikipedia gibt die Masse eines der »Sherman« mit etwas über 30 t an.

▲ Zuglok des auffahrenden Zuges war die kurz nach Kriegsende am 24.5.1945 abgenommene E 94 159 (AEC 5866/1945) des Bw München Ost. Die knapp zwei Monate alte Lok wurde wieder instandgesetzt und als 194 159 am 31.12.1984 von der DB ausgemustert. Leider ist das an der Unfallstelle aufgenommene Foto etwas unscharf, wir bitten um Verständnis. Bildquelle: welches Archiv??

Das Zugunglück von Aßling am 16. Juli 1945 von Simon Viktor

Der Unfall

▼ Die C-Wagen, in denen die ehemaligen Wehrmachtsangehörigen befördert wurden, bestanden aus einem Stahl-Untergestell und -Kastengerippe, der Rest war Holz. Von den Aufbauten des Wagens links blieb, soweit sichtbar, nichts übrig.

Mit der Kapitulation der Wehrmacht am 8. Mai 1945 endet der Zweite Weltkrieg in Europa, viele Soldaten geraten nun in Kriegsgefangenschaft – zum Beispiel im Gefangenenlager in Bad Aibling in Oberbayern, dem größten Lager in Süddeutschland. Im amerikanischen Prisoner of War Enclosure Number 26 sind zwischenzeitlich bis zu 100 000 deutsche Wehrmachtsangehörige festgesetzt. Aufgrund der desaströsen Versorgungssitua-

tion im Lager beginnen die Amerikaner schon bald mit der Entlassung der ersten Gefangenen. Am 16. Juli 1945 ist es für 1 200 Soldaten aus dem Rheinland und aus Westfalen so weit: Sie sollen per Bahn über Wunstorf bei Hannover in die Heimat transportiert werden. Für die Fahrt sind drei Tage veranschlagt. Am nahegelegenen Bahnhof in Heufeld werden die Soldaten zu je 40 Mann verteilt auf 30 gedeckte Güterwaggons, wie sie auch zum Viehtransport verwendet werden.

In Rosenheim wird der Zug auf die Hauptbahnlinie nach München rangiert, eine Elektrolokomotive der Baureihe E 75 wird vorgespannt. Auf der Strecke Richtung München hat die Lok wegen der stark schwankenden Fahrstromspannung Schwierigkeiten, die 30 hölzernen Waggons auf der bis Grafing kontinuierlichen Steigung zu ziehen. Kurz nachdem der Zug gegen 21 Uhr den kleinen Bahnhof Aßling passiert hat, bleibt er in einer bewaldeten Linkskurve wegen der Stromschwankungen und wegen des Aussetzens des Ölschalters der Lokomotive liegen. Der Zugführer und der Bahnwärter, dessen Haus sich etwa auf Höhe der Mitte des liegengebliebenen Zuges befindet, versuchen, den Zug durch eine Warnlampe abzusichern. Die elektrischen Streckensicherungsanlagen in Aßling sind seit einem amerikanischen Luftangriff am 21. April 1945 defekt. Deshalb hat man auf Handbetrieb umgestellt: Im gesamten Streckenbereich Aßling–Oberelkofen–Grafing gilt die fernmündliche Abnahme der Züge, das sogenannte Rückmelden. Ein Zug darf in

einen Streckenabschnitt erst einfahren, wenn der vorausfahrende Zug diesen bereits verlassen hat, was vorher vom jeweiligen Fahrdienstleiter seinem Kollegen auf der rückwärtigen Signalstelle gemeldet werden muss.

Nach einiger Zeit des Wartens erkundigt sich der Grafinger Fahrdienstleiter über den Streckenfernsprecher bei seinem Kollegen in Oberelkofen, wo der angekündigte Gefangenentransport bleibt. Der diensthabende Aßlinger Fahrdienstleiter, der nur noch wenige Worte des Telefonats mithört, versteckt das Gespräch als fernmündliche Abnahme des Zuges und verzichtet darauf, die Rückmeldung aus Oberelkofen abzuwarten. Stattdessen gibt er den vom liegengebliebenen Zug blockierten Gleisabschnitt Aßling–Oberelkofen für einen aus Richtung Rosenheim kommenden Zug frei. Dieser von einer Lokomotive der Baureihe E 94 (das »Deutsche Krokodil«) gezogene Transport ist mit 50 amerikanischen Sherman-Panzern beladen.

Mit einem ohrenbetäubenden Krachen, das in den umliegenden Dörfern zu hören ist, rast der Panzertransport um 21.40 Uhr bei Kilometer 43,4/5 nahezu ungebremst in den Zug mit den Kriegsheimkehrern. Die hinteren sechs Waggons des stehenden Zuges werden von der auffahrenden Lokomotive übereinander geschoben, die Insassen teilweise geradezu zermalmt. Durch die enorme Wucht des Aufpralls springen auch acht Waggons des Panzertransports aus den Gleisen, fünf Panzer stürzen die Böschung hinab. Als der Lärm der Kollision verklingt, durchdringen die Schreie der Verletzten die Nacht. 106 Menschen kommen bei dem Unglück ums Leben. Es ist bis heute das schwerste Eisenbahnunglück in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg.

Der historische Roman zum Unglück: »Durch die Welt ein Riss«

Das Zugunglück begleitet mich, den in Aßling aufgewachsenen TV-Autor Simon Viktor, schon das ganze Leben: Obwohl das schreckliche Ereignis in der Geschichtsschreibung kaum vorkommt, ist die Nacht vom 16. Juli 1945 in Aßling noch immer präsent. Das erste Mal hörte ich die Geschichte des Unglücks von meiner Großmutter, die die Schreie der Verletzten hörte und deren Vater noch in der Nacht zur Unfallstelle eilte, um den Opfern zu helfen. Viele Jahre später beschloß ich, die tragischen Ereignisse der Unglücksnacht wieder ans Licht zu holen. Ich arbeite mich durch die Archive, durchforste Unterlagen der Reichsbahndirektion und der amerikanischen Militärverwaltung, vergleiche Todeslisten, stöbere in Briefen und Erinnerungen. Mein Debütroman »Durch die Welt ein Riss«, erschienen am 10.5.2022 im Battenberg Gietl Verlag, schlägt seither Wellen weit über die





« Zwei übereinander geschobene Mannschaftswagen. Der erkennbare Anschriftsrest am oberen Wagen (rechts) lässt eine tschechische Herkunft vermuten. Der europäische Güterwagenbestand war 1945 bunt durcheinandergewürfelt.

« Noch auf der Suche nach sterblichen Überresten? Helfer zwischen den am Unfallort verteilten amerikanischen Panzern.

Heimat hinaus: So spricht beispielsweise die Süddeutsche Zeitung von einem »beeindruckenden historischen Roman«, der Münchner Wochenanzeiger von »akribisch recherchierten historischen Fakten« und der Bayerische Rundfunk urteilt: »Ein atmosphärisch dichtes Buch, das beim Leser Spuren hinterlässt.« Es ist kein Sachbuch, sondern ein historischer Roman. Es treten fiktive Figuren auf, die Ereignisse sind dramaturgisch verdichtet und teilweise meinen erzählerischen Zielen angepasst. Zwar habe ich mich bemüht, so nah wie möglich an der Wahrheit zu bleiben und habe großen Recherche-Aufwand betrieben. Aber letztlich wollte ich nie etwas anderes, als eine auf einem historischen Ereignis basierende Geschichte erzählen. Eisenbahntechnische Details werden nur in geringem Umfang beschrieben. Es folgt ein gekürzter Auszug. In dieser Szene kommt der Aßlinger DorfTierarzt Fritz Marra als erster Dorfbewohner an die Unfallstelle.

Als Fritz aus dem Wald und auf den Bahndamm tritt, kann er das Bild, das sich ihm bietet, nicht einordnen. Vor ihm auf dem Gleis steht eine lange Reihe dunkler Waggon, zwischen denen sich schattenhafte Gestalten bewegen. Die Szenerie wird nur spärlich vom matten Mond beleuchtet. Milchig schimmert er durch die Wipfel der Bäume, die sich wie stumme Beobachter von beiden Seiten über die Gleise beugen. Unten entreißen die schwachen Lichtkegel einiger weniger Laternen der Dunkelheit immer neue Einzelheiten. Links von Fritz türmt sich ein unförmiger, schwarzer Berg auf. Er erkennt gesplittertes Holz, verbogene Eisenteile, geborstenes Blech. Dahinter ragen die Umrisse einer großen Lokomotive in den Nachthimmel. Noch während sein Bewusstsein versucht, die Bilder zu einem Eindruck zu ordnen, erblickt Fritz den ersten Körper. Vor ihm, ein paar Meter über den Gleisen, scheint ein Mensch zu schweben, seltsam verdreht, Arme und Beine recken sich in grotesken Winkeln in die Luft. Das Licht einer Laterne huscht über den Toten und Fritz sieht das Eisenteil, dass sich durch den Körper gebohrt hat und ihn nun wie ein Mahnmal in den Nachthimmel hebt. Fritz weicht zurück und stolpert über ein herausgerissenes Holzbrett, das auf dem Gleisbett liegt. Er strauchelt und stützt sich am Waggon direkt neben ihm ab. An seiner Hand spürt er eine warme, zähe Flüssigkeit. Er muss nicht hinsehen, um zu wissen, was da aus dem Wagen

auf den Schotter tropft. Durch das Holz hört er ein Geräusch. Fritz atmet tief ein. Schreie. Gestalten ziehen Körper aus den Trümmern. Schreie. Fritz erkennt Wehrmachtsuniformen. Schreie. Fritz presst beide Hände gegen seinen schmerzenden Schädel. Da hastet eine Gestalt mit einer rötlichen Signallaterne an ihm vorbei. Fritz packt sie am Arm. »Wie viele?« Der Andere schaut ihn aus schreckgeweiteten Augen an. Er trägt eine Eisenbahnermütze und Uniform. Es sieht aus, als bräuchte sein Blick einen Moment, um sich auf Fritz zu fokussieren. »Ich weiß nicht«, stößt der Mann hervor. »Viele.« Er will sich losmachen, doch Fritz' Hand schließt sich wie ein Schraubstock um seinen Oberarm. »Da drüben ist das Bahnwärterhaus.« Fritz zeigt nach Norden. Der Mann nickt. »Da muss es einen Tisch geben. Bring ihn her.« Der Eisenbahner schaut ihn verständnislos an. »Beeil dich, Mann!«, schreit Fritz in das aschfahle Gesicht. Der Mann setzt sich in Bewegung. »Und bring jedes Messer mit, das du finden kannst!«, brüllt Fritz ihm hinterher.

▼ Gedenkort an der Unfallstelle



Simon Viktor
Durch die Welt ein Riss. Das Zugunglück von Aßling 1945 – Geschichte einer Tragödie
 200 Seiten, Format 13,5 x 20,5 cm, Softcover,
 Regenstauf 2022, 16,90 €
 ISBN 978-3-95587-799-6