

Bernhard Schäfer (Hg.)

NEUES AUS DER
GESCHICHTE VON
**GRAFING UND
UMGEBUNG (I)**

DER GRAFINGER WAPPENBÄR



BAND 2



Impressum

Herausgeber: Archiv und Museum der Stadt Grafing
Rathausgasse 1, 85567 Grafing bei München

Redaktion: Bernhard Schäfer

Copyright: © 2015 Archiv und Museum der Stadt Grafing

Druck: Bugl-Druck

Verlag: Verlag Lutz Garnies, Haar bei München

ISBN: 978-3-926163-90-5

VORWORT 6

BEITRÄGE

GERALD DOBLER 8

Endlich ein zweites Werk der Meister der Wandmalereien von 1408 in der Leonhardikirche in Grafing identifiziert! – Die Wandmalereien des frühen 15. Jahrhunderts in Grafing, Grassau, Högling, Haging und Mietraching

TONI STÜRZER 70

Die Wasenmeister von Öxing – Aus der Geschichte der Abdeckerei im alten Bayern

GEORG WEILNBÖCK 98

„Auf beschechene Hinrichtung Paulussen Huebers gewesten Burger und Pierschenkhs alhier zu Gräfing“ – Ein Fall von Gotteslästerung und seine Folgen

SEBASTIAN RIEPERTINGER 138

Die Zimmerer- und Baumeister-Familie Rieperdinger in Grafing

BERNHARD SCHÄFER 162

Jüdische Schicksale aus Grafing

BERNHARD SCHÄFER 196

Das Eisenbahnglück zwischen Aßling und Oberelkofen am 16. Juli 1945

MONIKA KRAEMER 214

Von Ostern bis Weihnachten – Alfred Schöpffe und seine religiöse Kunst

MITARBEITER DIESES BANDES 229

BERNHARD SCHÄFER

DAS EISENBAHNUNGLÜCK ZWISCHEN ASSLING UND OBERELKOFEN AM 16. JULI 1945*

Das Ende des Zweiten Weltkriegs und das Kriegsgefangenenlager Bad Aibling

Mit der bedingungslosen Gesamtkapitulation der deutschen Wehrmacht am 7. / 8. Mai 1945 in Reims und Berlin-Karlshorst ging der Zweite Weltkrieg auf europäischem Boden zu Ende. Für die als Einzelpersonen, Gruppen oder ganze Einheiten in Gefangenschaft geratenen deutschen Soldaten richteten die alliierten Kriegsgegner Deutschlands in den Monaten vor und nach Beendigung des militärischen Ringens allenthalben auf dem von ihnen besetzten Territorium Lager ein, in denen sie die Gefangenen auf ihr Verhalten im nationalsozialistischen Dritten Reich hin überprüften, zur Arbeitsleistung heranzogen und bis zu einer geordneten Entlassung festhielten. Die Formen der Gefangenenbehandlung waren dabei sehr stark von zeitgebundener Situation und grundsätzlicher Haltung der jeweiligen Besatzungsmacht abhängig.¹ Im US-amerikanischen Einflussbereich entstand eines der Kriegsgefangenenlager auf dem Gelände des ehemaligen deutschen Fliegerhorstes Bad Aibling.²

Das Prisoner of War Enclosure Number 26 (PWE No. 26), wie das Lager Bad Aibling offiziell hieß, wurde am 3. Mai 1945, zwei Tage nach der kampflosen Übergabe der Stadt und des Flughafens Bad Aibling eröffnet und sollte bis zum 1. September 1946 Bestand haben. Die Höchstzahl der dort festgesetzten Gefangenen bewegte sich in dieser Zeit zwischen 60.000 und 100.000 ehemaligen deutschen Wehrmachtsangehörigen. Viele von diesen hatten Truppenteilen angehört, die im südbayerischen Raum in die Hände der Amerikaner geraten waren. Unter ihnen befanden sich auch einstige Soldaten der Italienarmee, die sich bis in die Alpen durchgeschlagen hatten oder auf norditalienischem Territorium gefangen genommen worden waren. Bei so manchen von ihnen handelte es sich schließlich auch um Kriegsverwundete, die aus den Lazaretten des Alpenvorlandes stammten.³

Die anfänglich völlig unzureichende Ernährungslage, die katastrophalen sanitären Bedingungen und die prekäre Unterbringungssituation waren für die meisten der Gefangenen nur vor dem Erfahrungshintergrund des mehr oder minder heil überstandenen Zweiten Weltkrieges und mit dem Erwartungshorizont einer hoffentlich nicht zu fernem Entlassung in die Heimat zu den dort wartenden geliebten und vertrauten Menschen zu ertragen. Und tatsächlich gingen die Amerikaner noch im Mai 1945 damit an, die ersten deutschen Soldaten einzeln und in größeren Gruppen zu entlassen.⁴

Die Fahrt in den Tod

Am 16. Juli 1945 begann sich einmal mehr für 1.200 Gefangene des Lagers Bad Aibling der Traum von der Entlassung in die Heimat zu verwirklichen. Sie stammten vornehmlich aus dem Rheinland sowie aus Westfalen, Territorien, die nun von den Briten besetzt waren, und sollten deshalb zu ihrer endgültigen Entlassung per Bahn in das in der britischen Besatzungszone gelegene Lager Wunstorf bei Hannover überstellt werden. Der auf drei Tage veranschlagte Transport wurde am nahen Bahnhof Heufeld zusammengestellt, die Soldaten mit Marschverpflegung, Entlassungsgeld und Entlassungspapieren, denen nur noch der letzte Stempel und die letzte Unterschrift fehlten, in alphabetischer Reihenfolge ihrer Herkunftsgebiete (Aachen, Arnsberg, Aurich, Braunschweig, Düsseldorf, Hannover, ...) zu je 40 Mann auf 30 gedeckte Güterwaggons verteilt.⁵

Der von amerikanischen Wachposten begleitete Zug fuhr sodann zunächst auf der Nebenstrecke bis nach Rosenheim. Dort wurde er auf die Hauptbahnlinie nach München rangiert und ihm eine Elektrolokomotive vorgespannt. Auf der Strecke Richtung bayerischer Landeshauptstadt hatte die E-Lok, die für die lange Reihe der sogenannten Viehwaggons zu schwach war, wegen der stark schwankenden Fahrstromspannung Probleme, den Transport auf der bis Grafing geringen, doch kontinuierlichen Steigung zu ziehen. Kurz nachdem der Zug gegen 21 Uhr unter Gesang der Soldaten die Station Aßling passiert hatte, blieb er etwa eineinhalb Kilometer weiter in einer langgezogenen, seitlich bewaldeten Linkskurve wegen der Stromschwankungen und wegen des Aussetzens des Ölschalters der Lokomotive liegen. Nach einem Sommergewitter war es frühzeitig dunkel geworden und leichter Regen hatte eingesetzt. Während sich der Zugführer und der Bahnwärter, dessen Haus sich etwa auf Höhe der Mitte des liegendebliebenen Zuges befand, eiligst bemühten, den Transport durch eine Warnlampe und durch einen Anruf in Aßling abzusichern, legten sich viele Soldaten zum Schlafen auf ihren Decken nieder, während andere weiter Lieder der Heimat sangen.⁶



Abb. 1: Lokomotive des auf den Gefangenentransport aufgefahrenen Zuges.



Abb. 2: Die Böschung hinabgestürzter Waggon des Panzertransportzuges.

Da die elektrischen Bahnhofs- und Streckensicherungsanlagen in Aßling seit einem amerikanischen Luftangriff am 21. April 1945 defekt waren und man in Folge dessen auf Handbetrieb hatte umstellen müssen, galt damals im gesamten Streckenbereich Aßling – Oberelkofen – Grafing Bahnhof die fernmündliche Abnahme der Züge von Station zu Station, das sogenannte Rückmelden. Ein Zug darf in diesem Fall in einen Streckenabschnitt erst eingelassen werden, wenn der vorausfahrende Zug diesen bereits verlassen hat und selbiges vom dortigen Fahrdienstleiter seinem Kollegen auf der rückwärtigen Signalstelle respektive dem rückwärtigen Bahnhof fernmündlich gemeldet worden ist.⁷

Nachdem der Grafinger Fahrdienstleiter schon einige Zeit auf den Gefangenentransport gewartet hatte, erkundigte er sich über den Streckenfernsprecher bei seinem Kollegen in Oberelkofen, wo der angekündigte Zug bleibe. Der diensthabende Aßlinger Fahrdienstleiter Max Bittner, der nur noch einige wenige Worte des Telefonates mithörte, verstand das Gespräch offenbar als fernmündliche Abnahme des Zuges, verzichtete darauf, die Rückmeldung aus Oberelkofen abzuwarten, und gab statt dessen den vom liegendebliebenen Gefangenenzug blockierten Gleisabschnitt Aßling – Oberelkofen für einen von Rosenheim her kommenden Transportzug, der mit 50 amerikanischen Sherman-Panzern beladen war, frei. Eine tödliche Katastrophe nahm damit ihren Lauf.⁸

Mit einem furchterregenden, gleichsam explosionsartigen Krachen, das noch in den umliegenden Dörfern zu hören war, prallte der Panzertransport um 21.40 Uhr bei Kilometer 43 / 4-5 nahezu ungebremst auf den Gefangenenzug. Die Folgen waren entsetzlich. Die hinteren sechs Waggons des stehenden Zuges wurden von der auffahrenden Lokomotive in- und übereinander geschoben, die darin befindlichen Soldaten verletzt, getötet, bis zur Unkenntlichkeit zerstückelt, ja teilweise geradezu zermalmt. Nur wenigen Gefangenen, die an den offenen Wagentüren gestanden und das rasche Herannahen des Folgezuges bemerkt hatten, war es gelungen, sich durch einen Sprung auf die Bahnböschung in Sicherheit zu bringen. Durch die enorme Wucht des Aufpralls sprangen auch acht Waggons des Panzertransportes aus den Gleisen, fünf Tanks, die sich aus ihrer Verankerung losrissen, stürzten die Böschung hinab. Nachdem der ohrenbetäubende Lärm der Kollision verklungen war, durchdrangen die gellenden Schreie der Verletzten die Nacht.⁹ (Abb. 1 u. 2)

Die Bergung, Versorgung und Identifizierung der Opfer

Unverzüglich nach dem Unglück begann die Bergung und Versorgung der Opfer. Zunächst halfen zahlreiche Gefangene ihren betroffenen Kameraden. Unter ihnen befand sich auch ein Arzt, der, obzwar selbst verletzt, mit Taschenmesser und Kleidungsstücken ausgerüstet, zur ersten Hilfe schritt. Von Hunger geschwächt und von Entbehrungen gezeichnet, leisteten viele Soldaten schier Übermenschliches. Andere dagegen, vom zurückliegenden Krieg abgestumpft, spielten ungerührt weiter Karten, als ob nichts geschehen wäre, oder durchwühlten die Trümmer der Waggonen nach Essbarem.¹⁰

Um 22.30 Uhr trafen, durch das Streckentelefon alarmiert, von Aßling her amerikanische Truppen mit sechs Lastkraftwagen an der Unglücksstelle ein. Mit dabei hatten sie Sanitätspersonal und Hilfsmannschaften aus den umliegenden Dörfern, insbesondere von dem noch nicht aufgelösten Technischen Bataillon mot 36 der Wehrmacht, das, von den Amerikanern für Eisenbahn-Instandsetzungsarbeiten vorgesehen, damals gerade in der Umgebung von Lorenzenberg behelfsmäßig untergebracht war. Den Einsatzkräften bot sich vor Ort ein Bild des Grauens und der Verwüstung.¹¹ (Abb. 3)

Die geborgenen toten und verletzten Soldaten, die zum Teil eingeklemmt oder in den Trümmern eingeschlossen gewesen waren und erst mühsam hatten befreit werden müssen, wurden beim nahen Bahnwärterhaus zusammengetragen. Dort kümmerten sich die Sanitätskolonne Rosenheim sowie sechs Ärzte aus dem Reservelazarett Oberelkofen, drei Ärzte aus Rosenheim, ein Arzt aus Aßling, ein Arzt aus Ostermünchen und ein amerikanischer Arzt um die Erstversorgung der Verletzten. Bei völlig ungenügender Ausleuchtung mussten bis in die Morgenstunden des Folgetages Notoperationen und Amputationen unter freiem Himmel an der Bahnböschung und auf dem Küchentisch des Bahnwärters vorgenommen werden.¹²

Noch in der Nacht wurden viele der etwa hundert Leicht- und Schwerverletzten mit den amerikanischen LKWs in die umliegenden Krankenhäuser und Lazarette gebracht, so in das Krankenhaus München rechts der Isar, in das Krankenhaus Bad Reichenhall, in das Städtische Krankenhaus Rosenheim, in das Lyzeum-Reserve-Lazarett Rosenheim, in das Militärhospital Kirchseeon und in das Krankenhaus Ebersberg, in denen elf der Eingelieferten ihren erlittenen Verletzungen erlagen.¹³ (Abb. 4)



Abb. 3: Aus der Verankerung gerissener und umgestürzter Sherman-Panzer.



Abb. 4: Das Sanatorium Kirchseeon, das in der Nachkriegszeit den amerikanischen Besatzungstruppen als Militärhospital diente.

Unter Schock entfernten sich so manche deutsche Soldaten im Schutz der Dunkelheit von der Unfallstelle, in Sorge, sie könnten, falls der Zug seine Fahrt nicht fortsetzen würde, ins Lager Bad Aibling zurückgebracht werden. Tatsächlich aber fuhr der Gefangenentransport gegen drei Uhr morgens weiter und erreichte schließlich am 20. Juli Wunstorf, wo nach wenigen Tagen die endgültigen Entlassungen begannen.¹⁴



Abb. 5: Der Bahndamm neben der Unglückstätte, auf dem die Toten zur Identifizierung aufgereiht wurden.

Am Morgen des 17. Juli legten die Einsatzkräfte am Unglücksort 95 tote Unfallopfer, unter denen sich auch ein amerikanischer Soldat befand, in langer Reihe am Bahndamm nieder und der Aßlinger Gendarm Josef Petzinger begann mit der schwierigen Aufgabe der Identifizierung der Getöteten, die sich bis in die Nacht hinein hinzog. In der Reihenfolge, in der die Toten lagen, erhielten sie Nummern zugeteilt. Alles, was bei ihnen gefunden und festgestellt wurde, nahm man in einem detaillierten Verzeichnis auf. (Abb. 5) Acht Tote konnten dabei zunächst nicht identifiziert werden. Immerhin erhielten fünf davon später wieder ihren Namen, wohingegen drei bis auf den heutigen Tag unbekannt blieben. Da sich die Tragödie auf Loitersdorfer Gemeindeflur ereignet hatte, wurden die Toten in das Sterbebuch des Standesamtes Loitersdorf eingetragen.¹⁵ Über seine Probleme bei der Feststellung der Identität der Todesopfer schrieb Petzinger am 18. Juli in seinem Bericht an die amerikanische Militärregierung in Ebersberg:

„Die Identifizierung gestaltete sich teilweise sehr schwierig, da viele Tote stark verstümmelt waren oder die Leiber zum Teil von ihren Bekleidungsstücken und damit Ausweispapieren getrennt lagen. So konnten die Namen von 8 Verunglückten bisher nicht festgestellt werden.

Viele Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke lagen herrenlos an der Unfallstelle herum. Sie wurden gesammelt und Wehrmachtsgut vom Privatgut getrennt. Die Sichtung der vorhandenen herrenlosen Ausweispapiere et cetera wird von der Gendarmerie Aßling fortgesetzt. Es ist anzunehmen, daß die Eigentümer solchen Privateigentums in den Krankenhäusern liegen oder dort mittlerweile verstorben sind. Sollten sich dort irgendwelche Schwierigkeiten in der Identifizierung der Toten oder Feststellung der Personalien ergeben, so kann von Fall zu Fall bei der Gendarmerie Rückfrage gestellt werden.“¹⁶

Die Bestattung der Toten und die Trauerfeier

Da bei den Toten auf Grund der feucht-heißen Witterung sehr rasch der Verwesungsprozess einsetzte, war Eile geboten. Die Leichen der deutschen Soldaten wurden nach der Identifizierung auf Anordnung des Ebersberger Landrats Eugen C. Mayer mit einem Fahrzeug des Technischen Bataillons 36 zur

Einsargung nach Grafing gebracht, die privaten Habseligkeiten der Getöteten vom Aßlinger Bürgermeister Ludwig Gruber in Verwahrung genommen und die militärischen Ausrüstungsgegenstände dem Technischen Bataillon überlassen.¹⁷

Nachdem sich Wolfgang Graf von Rechberg auf Schloss Elkofen einer Anfrage des Landrates entsprechend namens seiner Familie bereit erklärt hatte, ein östlich der Kirche von Oberelkofen gelegenes Grundstück als dauerhafte Grabstätte für die Todesopfer des Zugunglücks zur Verfügung zu stellen, und nachdem die örtliche amerikanische Militärregierung den Plänen des Landratsamtes zugestimmt hatte, konnte am 20. Juli auf dem in Aussicht genommenen Areal die Beerdigung der Toten erfolgen. Die Wahl des Ortes war dabei keineswegs willkürlich gewesen: zum einen schloss sich das Gelände für das Sammelgrab unmittelbar an einen kleinen Bestattungsplatz für 17 in den Jahren 1944/45 im Reservelazarett Oberelkofen verstorbene Weltkriegsteilnehmer an, zum anderen lag es nur drei Kilometer nördlich der Unfallstelle.¹⁸ (Abb. 6)

Die Trauerfeier, bei der die 94 noch am Ort des Unglücks verstorbenen deutschen Soldaten und ein wenig später im Ebersberger Krankenhaus seinen Verletzungen erlegener Kamerad ihre letzte irdische Ruhe fanden, vollzog sich unter großer Beteiligung der Bevölkerung.¹⁹ Den Toten zum letzten Geleit war mit Genehmigung der Militärregierung eine 25-köpfige uniformierte Ehrenformation aus ehemaligen Wehrmatsangehörigen angetreten.²⁰ Die Grabreden hielten der katholische Grafinger Pfarrer Dr. Johann Fuchs und sein evangelischer Amtsbruder Ottmar Dimmling. Kaplan Josef Rathspieler sprach die Gebete. Im Beisein führender Repräsentanten der Besatzungsmacht hielten Vertreter des bayerischen Ministerpräsidenten und der Behörden sowie der früheren Wehrmacht kurze Ansprachen.²¹ Unter anderem äußerte Landrat Mayer:

„Das Schicksal hat, rätselhaft grausam, die deutschen Soldaten, vor deren Särgen wir stehen, aus dem Leben gerufen. Nach langen Jahren des Krieges und nach einer Zeit der Kriegsgefangenschaft hatten sie gehofft, in die Heimat zurückkehren zu können, um ihre Familien endlich wieder zu sehen und nun ein Leben in Frieden und Arbeit führen zu können. Wir alle sind über die Tragik des Schicksals aufs Tiefste erschüttert.

Im Namen des von mir vertretenen Landkreises Ebersberg spreche ich und auch als Mensch und Arzt, der weiß, wie groß die Leiden in der Welt sind. Ich

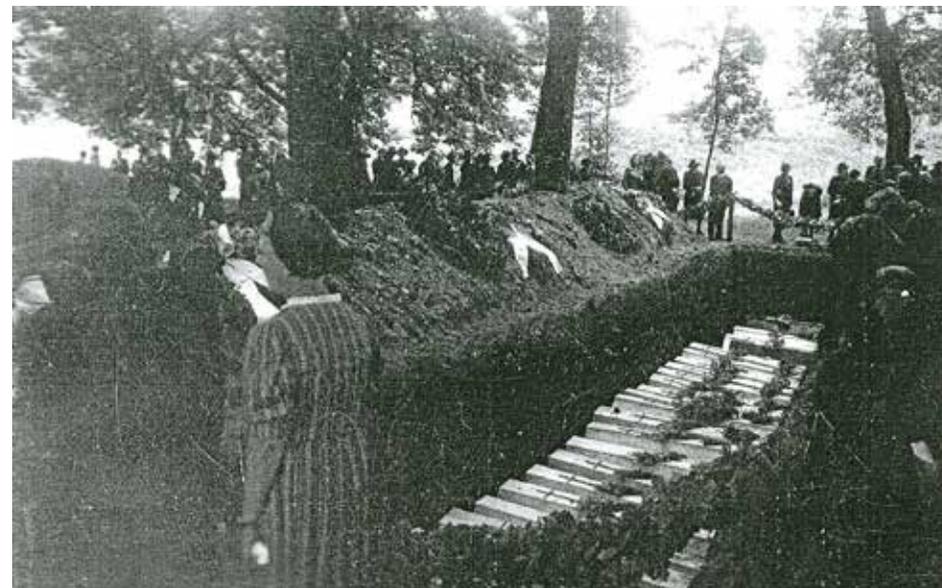


Abb. 6: Die Bevölkerung nahm am 20. Juli 1945 am offenen Massengrab von den Toten des Zugunglücks Abschied.

verspreche Euch in dieser Stunde, deutsche Soldaten, daß wir Euere Ruhestätte würdig halten werden und daß wir alles versuchen werden, Euere Angehörigen in der Heimat zu benachrichtigen, um ihnen zu sagen, daß Ihr in unserem Bayernland in Frieden ruht.

*Ich nehme Abschied von Euch und grüße Euch!*²²

Für den Stab des Technischen Bataillons 36 ergriff Major Dr. Rudolf Beyer das Wort. Er führte aus:

„Meine lieben toten Kameraden!

Hart und unerbittlich hat Euch das Schicksal getroffen. An einem Wendepunkte Eueres Lebens, vor den Toren der heimatlichen Gefilde, vor einem mit sehnsüchtigem Herzen erwarteten Wiedersehen mit Frau und Kind, mit der Braut und anderen lieben Angehörigen und Verwandten wurdet ihr aus diesem Erdendasein heraus gerissen.

Die zum Ehrengelicht angetretenen Kameraden des Technischen Bataillons Nummer 36 bargen das, was sterblich von Euch war und überführten Euch zu Euerer letzten Ruhestätte. Erschüttert von diesem tragischen Ereignis, das Euer Soldatenleben vollendete, stehen wir in stillem Weh an Eueren offenen Gräbern, um Euch Dank zu sagen für alles das, was Ihr in treuer Pflichterfüllung in den letzten Jahren geleistet habt.

Dieser von treuen Kameradenhänden gebundene Kranz sei Euch letzter Gruß. Habt Dank Kameraden, ruhet in Frieden. Wir werden Euch ein treues Andenken bewahren!²³

Die Verständigung der Angehörigen, Folgeprobleme und Ursachenforschung

Wie er es in seiner Rede am Friedhof versprochen hatte, übernahm Landrat Mayer unverzüglich nach der Beerdigung der Soldaten die schwere Aufgabe, die Angehörigen der Toten über den tragischen Schicksalsschlag in Kenntnis zu setzen. In einer eigens gedruckten Todesanzeige informierte der Verwaltungsleiter die Empfänger unter dem 25. Juli über das Unglück bei Aßling und über die Bestattung in Oberelkofen, wobei er eine baldige endgültige Ausgestaltung der Ruhestätte ankündigte.²⁴ Wenig später, am 28. Juli, wurde auch die Landkreisbevölkerung über die „Amtlichen Bekanntmachungen des Landrates Ebersberg“, das einzige damals im Kreisgebiet erscheinende Organ, in einem „Nachruf“ über das Eisenbahnunglück und seine Folgen unterrichtet.²⁵

Doch nicht nur der Ebersberger Behördenchef, auch die Grafinger Pfarrer Fuchs und Dimmling traten an die Hinterbliebenen der Unfallopfer mit einem gedruckten Schreiben vom 12. August heran, in dem sie ihre Anteilnahme zum Ausdruck brachten und gleichzeitig ihre bei der Trauerfeier gehaltenen Grabreden in ebenfalls gedruckter Form übermittelten.²⁶ (Abb. 7)

Gemeinsam mit dem Aßlinger Bürgermeister Gruber kümmerte sich Landrat Mayer nicht zuletzt auch um den Heimtransport der Verletzten in den Krankenhäusern und Lazaretten. Da eine Beförderung auf Lastkraftwagen wegen der Verwundungen nicht in Frage kam, beantragte man bei der Reichsbahndirektion München nach Möglichkeit einen 2.-Klasse-D-Zug-Wagen.²⁷ Als sich die



Abb. 7: Titelseite des Faltblattes mit den von den Grafinger Geistlichen bei der Trauerfeier am 20. Juli 1945 gehaltenen Ansprachen.

Bahnverwaltung daraufhin lediglich dazu bereit fand, zwei Güterwägen zur Verfügung zu stellen, erhoben die beiden Verwaltungsleiter heftigen Einspruch, indem sie darauf hinwiesen, dass es sich bei den Betroffenen zum Teil um Hirnverletzte und um sonstige Verwundete handle, die liegend zu transportieren seien.²⁸ Erst auf diese Vorstellung hin war die Reichsbahn bereit, für die Beförderung zwei Lazarettwaggons zu stellen.²⁹

Große Probleme bereiteten dem Ebersberger Landrat die ab August 1945 gestellten Anträge von Angehörigen der Toten des Zugunglücks auf Exhumierung und Überführung der sterblichen Überreste der Soldaten von Oberelkofen in die Heimat.³⁰ Nachdem der Aßlinger Bürgermeister nach einer ersten Ausgrabung an der Grabstätte am 17./18. September vermeldete, dass sich die nummerierten Säge nicht korrekt an den in einer Skizze vermerkten Plätzen befänden,³¹ wies man seitens des Landratsamtes, unterstützt von der Militärregierung, von der Regierung von Oberbayern und von der Reichsbahndirektion alle weiteren derartigen

Ansinnen ab. Argumentiert wurde damit, dass die Leichen bereits in starker Verwesung seien, dass die Särge, die nur roh gezimmert und aus dünnem Holz hergestellt worden seien, bereits Zerfallserscheinungen zeigten, dass die Särge in zwei Reihen übereinander aufgestellt worden seien und sich ihre tatsächliche Abfolge nicht mit den Eintragungen in der Lageskizze decke, dass die Bahn keine Leichentransporte durchführe, und schließlich, dass wiederkehrende Exhumierungen der Pietät zuwiderliefen, da durch sie die Toten ihrer Ruhe beraubt würden.³²

Mitte August 1945 sprach in der Aßlinger Gemeindeganzlei ein Erwin Giesel aus Dortmund-Wambel vor, der sich als Beauftragter für die Rückführung der Nachlassgegenstände der aus der dortigen Gegend stammenden Toten des Eisenbahnunglücks auswies. Nachdem der Ebersberger Landrat und die dortige Militärregierung keine Einwände gegen die Herausgabe der Hinterlassenschaften vorbrachten, fuhr Giesel am 5. September mit den fraglichen Sachen und mit den im Standesamt Loitersdorf ausgestellten Totenscheinen in einem eigens bereit gestellten Güterwagen zurück nach Dortmund. Da er sich dort seinen Einsatz von den Hinterbliebenen der Unfallopfer vergüten ließ, kam es zu Irritationen, die in ein Ermittlungsverfahren gegen den Beauftragten mündeten, bei dem letztlich aber die Lauterkeit des Beschuldigten festgestellt wurde.³³

Wenn die Reichsbahndirektion München auch die Kosten für die Bestattung der Todesopfer des 16. Juli und die Trauerfeier am 20. Juli übernahm,³⁴ so legte sie doch bereits am 14. August 1945 ein Rechtsgutachten vor, in dem herausgestellt wurde, dass es sich bei den transportierten deutschen Soldaten um Kriegsgefangene der amerikanischen Besatzungsmacht gehandelt habe und die Bahn deshalb rechtlich nicht zuständig gewesen sei.³⁵ Die von den einschlägigen amerikanischen Stellen und vom Gendarmerie-Posten Aßling unverzüglich nach dem Unglück aufgenommenen Nachforschungen zur Unfallursache führten denn auch in eine andere Richtung. Neben den technischen Unzulänglichkeiten an der Bahnstrecke und an der Lokomotive geriet das Verhalten des seinerzeit diensthabenden Aßlinger Fahrdienstleiters Bittner in den Blick der Ermittler. Da er in den Vernehmungen eingestehen musste, dass er die zur Streckenfreigabe erforderliche Rückmeldung seines Kollegen in Oberelkofen nicht abgewartet hatte,³⁶ wurde er am 10. April 1946 wegen fahrlässiger Transportgefährdung zu einer in Amberg zu verbüßenden Gefängnisstrafe von acht Monaten ohne Bewährung verurteilt.³⁷

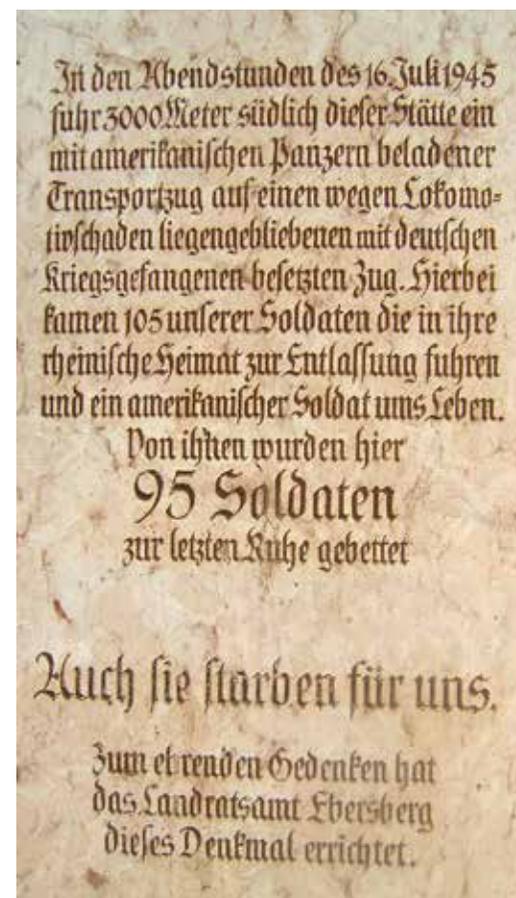


Abb. 8: Inschrift des 1948 am Sammelgrab in Oberelkofen errichteten Denkmals.

Vom Soldatenfriedhof zur Kriegsgräberstätte

Obwohl Landrat Mayer noch im Juli 1945 die Initiative zu einer würdigen Ausgestaltung der Oberelkofener Grabstätte für die Opfer des Eisenbahnunglücks unter anderem mit einem Gedenkstein ergriffen und vom bayerischen Ministerpräsidenten Fritz Schäffer hierfür einen Zuschuss in Aussicht gestellt bekommen hatte, blieb das Vorhaben alsbald in kleineren gärtnerischen Bemühungen stecken.³⁸ Ein schwacher Trost war es für die Betroffenen da nur, dass der Aßlinger Bahnwärter Georg Weichselbaumer im Herbst 1945 an der schwer zugänglichen Unglücksstelle ein schlichtes, inzwischen erneuertes Betonkreuz aufstellte.³⁹ Erst als sich die Klagen von Angehörigen der auf dem Friedhof Bestatteten häuften⁴⁰ und der 1946 aus dem Amt geschiedene Landrat Mayer 1947 den unbefriedigenden Zustand des Grabplatzes scharf monierte,⁴¹ ließ das Landratsamt Ebersberg 1948 am Sammelgrab ein Denkmal errichten und die Anlage gärtnerisch

neu gestalten.⁴² Von dem Denkmal, das seither auf einer Marmorplatte in wenigen Worten die Tragödie des 16. Juli 1945 schildert, ließ Landrat Dr. Alois Keßler Fotografien anfertigen, die daraufhin den Hinterbliebenen der tödlich verunglückten Soldaten zur Kenntnisnahme übersandt wurden.⁴³ (Abb. 8 u. 9)

1962 schließlich gab der Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V. gemeinsam mit dem Freistaat Bayern, dem Landkreis Ebersberg und der Gemeinde Elkofen dem Soldatenfriedhof Oberelkofen seine auch gegenwärtig noch erkennbare Gestalt, der in der Folge als „Kriegsgräberstätte“ eingeweiht wurde.⁴⁴ (Abb. 10)



Abb. 9: Foto von der Gedenkstätte, das 1948 seitens des Landratsamtes Ebersberg an die Angehörigen der Toten des Zugunglücks von 1945 verschickt wurde.



Abb. 10: Einweihung der Kriegsgräberstätte Oberelkofen am 27. Mai 1962.



Abb. 11: Segnung der 2010 von der Stadt Grafing an der Kriegsgräberstätte Oberelkofen errichteten Informationstafel durch die Grafinger Pfarrer Axel Kajnath (r.) und Hermann Schlicker.

Heute befindet sich die Kriegsgräberstätte Oberelkofen in der Obhut der Stadt Grafing. In ihrem Bemühen um die Bewahrung der Erinnerung an die Katastrophe des Jahres 1945, die neben Genthin (1939: 136 Tote) und Eschede (1998: 101 Tote) zu den größten Eisenbahnunglücken in Deutschland zählt, wird sie unterstützt durch den Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V., den Kreisverband der Soldaten- und Kriegervereine des Landkreises Ebersberg e.V. und die örtlichen Veteranenvereine. (Abb. 11)

Anmerkungen

- * Durchgesehene und um Anmerkungen ergänzte Fassung eines Vortrages, den der Verfasser anlässlich der Enthüllung einer Informationstafel der Stadt Grafing an der Kriegsgräberstätte Oberelkofen am 16. Juli 2010 gehalten hat.
- ¹ Streim, Alfred : Kriegsgefangene, in: Zentner, Christian / Bedürftig, Friedemann (Hg.): Das große Lexikon des Dritten Reiches, München 1985, S. 331-332; Robel, Hergard: Kriegsgefangene, in: Benz, Wolfgang / Graml, Hermann / Weiß, Hermann (Hg.): Enzyklopädie des Nationalsozialismus, München 1997, S. 553-555.
- ² Mayr, Gottfried: Das Kriegsgefangenenlager PWE No. 26. Bad Aibling 1945-1946: Massenschicksal – Einzelschicksale, Bad Aibling 2002.
- ³ Ebenda, S. 6-15.
- ⁴ Ebenda, S. 15-42.
- ⁵ Staatsarchiv München (StAM), BezA/LRA EBE 229195: Rechtsgutachten der Reichsbahndirektion München vom 14.08.1945; Archiv der Stadt Grafing (ASG), III 2 061-1: Schreiben des Bürgermeisters der Gemeinde Aßling, Leonhard Ampletzer, an Hermann Klatt vom 23.03.1946; Münchner Merkur / Ebersberger Zeitung (MM/EZ), 17.07.1950: 105 Soldaten führen in den Tod. Vor 5 Jahren größtes Eisenbahnunglück Bayerns zwischen Aßling und Oberelkofen; Killermann, Georg: Heimatkundliche Stoffsammlung der Schule Oberelkofen, unveröffentl. Manuskript, Oberelkofen 1962 (Kopie im ASG); Lebmeier, Hans (I): Die Fahrt in die Heimat endete mit Katastrophe. Am 16. Juli 1945 ereignete sich bei Aßling furchtbares Eisenbahnunglück, in: Ebersberger Heimatblätter, Nr. 13, 26./27.10.1991 ; Ders. (II): Aßling auf dem Weg ins 20. Jahrhundert. In Wort und Bild, Horb am Neckar 1995, S. 339-340.
- ⁶ Wie Anm. 5.
- ⁷ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Bericht des Gendarmerie-Postens Aßling, Josef Petzinger, an den Gendarmerie-Kreis Ebersberg vom 17.07.1945; MM/EZ (wie Anm. 5); Lebmeier I u. II (wie Anm. 5).
- ⁸ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben der Rechtsanwaltskanzlei Wießner / Dr. Sedlmayr an die Militärregierung von Deutschland, Justizabteilung vom 07.08.1945; ASG, III 2 061-1: Schreiben des Bürgermeisters der Gemeinde Aßling, Leonhard Ampletzer, an Hermann Klatt vom 23.03.1946; Lebmeier I u. II (wie Anm. 5).
- ⁹ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Bericht des Gendarmerie-Postens Aßling, Josef Petzinger, an den Gendarmerie-Kreis Ebersberg vom 17.07.1945; ASG, III 2 061-1: Schreiben des Bürgermeisters der Gemeinde Aßling, Leonhard Ampletzer, an Hermann Klatt vom 23.03.1946; MM/EZ (wie Anm. 5); Killermann (wie Anm. 5); Lebmeier I u. II (wie Anm. 5); Ders.: Notoperationen unter schlimmen Bedingungen. Was sich in den Stunden

- nach dem Aßlinger Eisenbahnungsglück abspielte, in: Ebersberger Heimatblätter, Nr. 14, 23./24.11.1991; Walsh, Edward V.: *Serving the Pieces. History and Tales from the 242nd Field Artillery Battalion in World War II 1941-1945*, West Conshohocken 2006, S. 246-247.
- ¹⁰ Killermann (wie Anm. 5); Walsh (wie Anm. 9), S. 247-248.
- ¹¹ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Bericht des Gendarmerie-Postens Aßling, Josef Petzinger, an den Gendarmerie-Kreis Ebersberg vom 17.07.1945; MM/EZ (wie Anm. 5); Killermann (wie Anm. 5); Lebmeier II (wie Anm. 5); Ders. (wie Anm. 9); Mayr (wie Anm. 2), S. 236-241; Walsh (wie Anm. 9), S. 247-248.
- ¹² StAM, BezA/LRA EBE 229195: Bericht des Gendarmerie-Postens Aßling, Josef Petzinger, an den Gendarmerie-Kreis Ebersberg vom 17.07.1945; Killermann (wie Anm. 5); Lebmeier II (wie Anm. 5); Ders. (wie Anm. 9).
- ¹³ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Bericht des Gendarmerie-Postens Aßling, Josef Petzinger, an den Gendarmerie-Kreis Ebersberg vom 17.07.1945; ASG, III 2 061-1: Lazarettlisten; Killermann (wie Anm. 5); Lebmeier II (wie Anm. 5); Ders. (wie Anm. 9); Walsh (wie Anm. 9), S. 248-249.
- ¹⁴ Killermann (wie Anm. 5).
- ¹⁵ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Bericht des Gendarmerie-Postens Aßling, Josef Petzinger, an die Militärregierung Ebersberg vom 18.07.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Totenliste vom 17.07.1945; ASG, III 2 061-1: Totenlisten; ASG, III 2 061-1: Nachlässe; ASG, III 2 061-1: Identifizierung Unbekannter; Killermann (wie Anm. 5); Lebmeier II (wie Anm. 5); Ders. (wie Anm. 9).
- ¹⁶ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Bericht des Gendarmerie-Postens Aßling, Josef Petzinger, an die Militärregierung Ebersberg vom 18.07.1945.
- ¹⁷ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Bericht des Gendarmerie-Postens Aßling, Josef Petzinger, an den Gendarmerie-Kreis Ebersberg vom 17.07.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, an die Reichsbahndirektion München vom 10.09.1945; ASG, III 2 061-1: Nachlässe; ASG, I 1 A B 6 b: Eisenbahnungsglück Aßling 1945.
- ¹⁸ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, an den Bayerischen Ministerpräsidenten Fritz Schäffer vom 27.07.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, an Wolfgang Graf von Rechberg vom 27.07.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Landratsamts Ebersberg an Wolfgang Graf von Rechberg vom 07.06.1946; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Wolfgang Graf von Rechberg an das Landratsamt Ebersberg vom 11.06.1946; Bayerisches Hauptstaatsarchiv (BayHStA), OMGUS CO / 475 / 4: War diary July 1945 Captain Guy E. Horvath; Killermann (wie Anm. 5); Lebmeier II (wie Anm. 5); Ders. (wie Anm. 9).
- ¹⁹ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Gedrucktes Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, an die Angehörigen der Todesopfer vom 25.07.1945.
- ²⁰ BayHStA, OMGUS CO / 475 / 4: War diary July 1945 Captain Guy E. Horvath; Mayr (wie Anm. 2), S. 241.
- ²¹ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Gedrucktes Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, an die Angehörigen der Todesopfer vom 25.07.1945; ASG, III 2 061-1: Gedruckte Grabreden der Pfarrer Dr. Johann Fuchs und Ottmar Dimmling; Killermann (wie Anm. 5).
- ²² StAM, BezA/LRA EBE 229195: Manuskript der Rede des Landrats Dr. Eugen C. Mayer,
- ²³ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Manuskript der Rede des Majors Dr. Rudolf Beyer.
- ²⁴ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Gedrucktes Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, an die Angehörigen der Todesopfer vom 25.07.1945.
- ²⁵ Amtliche Bekanntmachungen des Landrates Ebersberg sowie aller Behörden des Landkreises, Nr. 2, Sa., 28.07.1945.
- ²⁶ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Gedrucktes Schreiben der Katholischen und der Evangelischen Gemeinde in Markt Grafing an die Angehörigen der Todesopfer vom 12.08.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Gedruckte Grabreden der Pfarrer Dr. Johann Fuchs und Ottmar Dimmling.
- ²⁷ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Aktennotiz des Landratsamtes Ebersberg betreffend das Eisenbahnungsglück bei Aßling vom 25.07.1945.
- ²⁸ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Aktennotiz des Landratsamtes Ebersberg betreffend das Eisenbahnungsglück bei Aßling vom 30.07.1945.
- ²⁹ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, an die Militärregierung Ebersberg vom 04.09.1945.

- ³⁰ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Landratsamtes Ebersberg an die Militärregierung Ebersberg vom 30.08.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: passim.
- ³¹ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Bürgermeisters der Gemeinde Aßling, Ludwig Gruber, an den Landrat des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, vom 18.09.1945.
- ³² StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, an den Regierungspräsidenten von Oberbayern vom 13.10.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Aktennotiz des Landratsamtes Ebersberg vom 23.10.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229196: Schreiben des Landratsamtes Ebersberg an Ilse Bog vom 06.11.1946; StAM, BezA/LRA EBE 229196: passim.
- ³³ ASG, III 2 061-1: Übernahmebescheinigung des Erwin Giesel vom 05.09.1945; ASG, III 2 061-1: Schreiben des Bürgermeisters der Gemeinde Aßling, Ludwig Gruber, an die Ortschaftsbehörde Dortmund vom 18.09.1945; ASG, III 2 061-1: Schreiben des Bürgermeisters der Gemeinde Aßling, Leonhard Ampletzer, an die Reichsbahndirektion München vom 05.10.1945; ASG, III 2 061-1: Schreiben der Oberstaatsanwaltschaft Dortmund an den Bürgermeister der Gemeinde Aßling vom 12.06.1946.
- ³⁴ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben der Reichsbahndirektion München an den Bürgermeister des Marktes Grafing vom 22.09.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben der Reichsbahndirektion München an den Landrat des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, vom 17.10.1945.
- ³⁵ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Rechtsgutachten der Reichsbahndirektion München vom 14.08.1945.
- ³⁶ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben der Rechtsanwaltskanzlei Wießner / Dr. Sedlmayr an die Militärregierung von Deutschland, Justizabteilung vom 07.08.1945.
- ³⁷ StAM, Spruchkammern K 3977 Bittner Max: Schreiben des Reichsbahnsekretärs Max Bittner an die Spruchkammer Ebersberg vom 22.10.1946; Lebmeier II (wie Anm. 5); Ders. (wie Anm. 9).
- ³⁸ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, an den Bayerischen Ministerpräsidenten Fritz Schäffer vom 27.07.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Bayerischen Ministerpräsidenten Fritz Schäffer an den Landrat des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, vom 01.08.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Eugen C. Mayer, an den Gartenbauberater Michael Lanzinger vom 08.10.1945; StAM, BezA/LRA EBE 229195: passim.
- ³⁹ Lebmeier II (wie Anm. 5); Ders. (wie Anm. 9).
- ⁴⁰ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Katholischen Pfarramts Markt Grafing, Pfarrer Dr. Johann Fuchs, an das Bezirksamt Ebersberg vom 23.05.1948.
- ⁴¹ StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben Dr. Eugen C. Mayer an das Bezirksamt Ebersberg vom 13.06.1947.
- ⁴² StAM, BezA/LRA EBE 229195: Feststellung des Bezirksamts Ebersberg vom 17.06.1947; StAM, BezA/LRA EBE 229195: Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Alois Keßler, an Wolfgang Graf von Rechberg vom 14.06.1948; StAM, BezA/LRA EBE 229195: passim.
- ⁴³ StAM, BezA/LRA EBE 229196: Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Alois Keßler, an die Angehörigen der Todesopfer vom 16.06.1948; StAM, BezA/LRA EBE 229196: Schreiben des Landrats des Landkreises Ebersberg, Dr. Alois Keßler, an Foto-Lipp in Ebersberg vom 22.10.1948.
- ⁴⁴ ASG, III 2 061-2: passim; ASG, VI Sammler Zugangsglück 1945: Programm für die Einweihung der Kriegsgräberstätte Oberölkofen am 26. und 27. Mai 1962; ASG, VI Sammler Zugangsglück 1945: Faltblatt „Kriegsgräberstätte Oberölkofen, Landkreis Ebersberg“, hg. v. Volksbund für Kriegsgräberfürsorge e.V., Landesverband Bayern, München 1962; Killermann (wie Anm. 5); Lebmeier II (wie Anm. 5); Ders. (wie Anm. 9).

Abbildungsnachweis

- Archiv der Stadt Grafing: Abb. 4, 6-11.
- Edward V. Walsh, Seward / Nebraska: Abb. 1-3, 5.