Ein nachhaltig schreckliches Ereignis

Zeitpunkt: Abendstunden des 01. März 1962

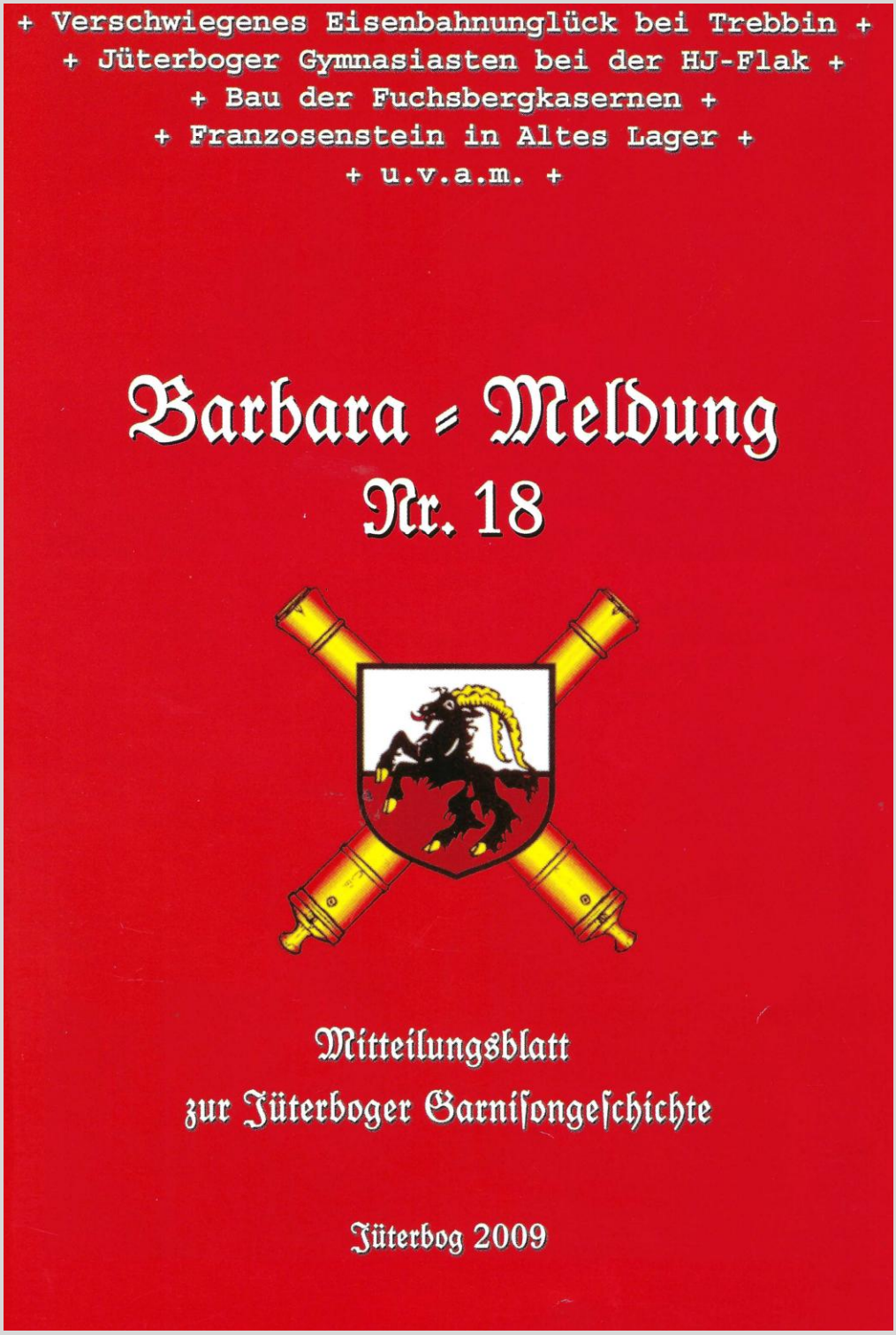
Ort des Geschehens: Bahnstreckenabschnitt zwischen
Bohldamm und unterhalb der Plantage, in der Nähe des Schrankenpostens 39

In trauriger Erinnerung bleibt das wohl schlimmste Ereignis, das die Kliestowerinnen und Kliestower Anfang März 1962 miterlebten. Ein Militärzug mit Angehörigen der Roten Armee fuhr in den frühen Abendstunden vom Truppenübungsplatz in der Nähe von Jüterbog zurück nach Berlin. Panzer vom Typ T-55 und Lastwagen wurden transportiert. Gegen 19:00 Uhr vernahmen die Kliestower einen ohrenbetäubenden Lärm aus Richtung Plantage, der sie kurz erstarren ließ. Aus ungeklärter Ursache bewegte sich plötzlich der Geschützturm eines Panzers auf dem vorbeifahrenden Militärgüterzug. Infolgedessen drehte sich das Kanonenrohr, veränderte seine Position und ragte über die Gleise hinaus. Zur Kollision mit dem entgegenkommenden Schnellzug kam es, als das Kanonenrohr in Richtung Scheune 6 zielte und in die Fenster des D-Zuges einschlug. Die Kanone bohrte sich durch die Zugwand und die Körper der Reisenden. Menschen wurden aus den Zügen geschleudert. Die auf Plattenwagen transportierten Panzer flogen nach dem Aufprall von den Waggons. Panzer rollten über die Menschen, die verletzt oder tot am Bohldamm lagen.

Foto 1: privat

Die Dorfbewohnerinnen und Dorfbewohner Kliestows versorgten die Verletzten. Alle, die ein Auto hatten, erhielten die Anweisung, die Verletzten ins Luckenwalder Krankenhaus zu fahren. Es herrschte Ausnahmezustand. Das miterlebte menschliche Leid, die entgleisten Züge, die Trümmerlandschaft – diesen Anblick werden die Kliestowerinnen und Kliestower ebenso nicht vergessen wie den Abtransport der verletzten sowjetischen Soldaten auf offenen Lastwagen. Vermutungen und Spekulationen über die tatsächliche Ursache dieses Unglücks halten sich bis heute: Es könne z. B. so gewesen sein, dass ein im Geschützturm sitzender sowjetischer Soldat aus purer Langeweile an den Knöpfen drehte und nicht bemerkt habe, dass dadurch der Turm plötzlich in Bewegung versetzt wurde.

Weitere Informationen für den interessierten Leser (Fundort: Mitteilungsblatt zur Jüterboger Garnisionsgeschichte, Jüterbog 2009)



In Zeitungen und Enzyklopädien,
auf Schulen und Universitäten,
überall ist der Irrtum obenauf,
und es ist ihm wohl und behaglich im Gefühl der Majorität,
die auf seiner Seite ist.
Goethe an Eckermann, 16.XI.1828

Inhaltsverzeichnis:

1. **Aus der Geschichte des kaiserlichen Heeres:**
   - 1.1. Umzug in Kasernen verzögert - Hist. Quelle
   - 1.2. Fuchsbergkasernen und Millionenbrücke - Hist. Quelle
2. **Aus der Geschichte der Reichswehr / Wehrmacht:**
   - 2.1. Allgemeine Heeresmitteilungen - Hist. Quelle
   - 2.2. Jüterboger Gymnasiasten bei der Flak - G. Philipp
3. **Aus der Geschichte der Sowjetarmee:**
   - 3.1. Panzerkanone reißt D-Zug auf - H. Schulze
4. **Konversion / Munitionssortenfunde:**
   - 4.1. Fundmunition: Die Patrone 8x57 IS - N.N.
   - 4.2. Franzosenstein in Altes Lager - H. Schulze
5. **Aus der Geschichte der Bundeswehr:**
   - 5.1. Gedenktafel für Jüterbog - H. J. Froben
   - 5.2. Freundeskreis Artillerietruppe e. V. gegründet - V. Baumann
6. **Rückkopplung:**
   - 6.1. Christa statt Rosemarie - G. Behrendt / H. Schulze
7. **Buchempfehlungen:** - H. Schulze

Impressum

Herausgeber: Henrik Schulze (V.i.S.d.P.), Dorfstraße 29, 14913 Jüterbog.
Weltnetz/E-Post: www.Henrik-Schulze.de / info@Henrik-Schulze.de
Bestellungen der Barbara-Meldung nehmen die Stadtinformation Jüterbog, Mönchenkirchplatz 2, 14913 Jüterbog, Tel / Fax: 03372/ 46 31 13, sowie die Touristinformation Niedergörsdorf, DAS HAUS, Kastanienallee 21, 14913 Niedergörsdorf, Tel: 033741 / 8 09 06 entgegen
Umschlagsbilder: **2. US:** Postkartenansichten der Fuchsbergkaserne
3. US: Inserate der Sponsoren
4. US: der restaurierte Franzosenstein am neuen Standort in Altes Lager unweit der Barbara-Halle.
Bildnachweis: Soweit nichts anderes angegeben, stammen die Abbildungen aus den Archiven der Verfasser oder des Garnisongeschichtsvereins.
Redaktionsschluß: März 2009
Herstellung: Projekt+Verlag Dr. Erwin Meißler, Hönow, www.meissler.de

3. Panzerkanone reißt D-Zug auf

Die „Märkische Volksstimme" – Lokalausgabe Luckenwalde meldet:

> ***Eisenbahnunglück auf der Strecke Berlin-Leipzig***
>
> ***Berlin**. In den Abendstunden des 1. März ereignete sich aus bisher noch ungeklärten Gründen auf der Strecke Berlin-Leipzig in der Nähe des Bahnhofes Scharfenbrück ein Eisenbahnunglück. Dabei kam ein Reisender des D-Zuges ums Leben. Eine Person wurde schwer und 10 leicht verletzt. Den Verletzten wurde sofort am Unfallort jede ärztliche Hilfe zuteil. An mehreren Wagen des D-Zuges entstand Sachschaden.*

Der 20. Jahrestag eines Zugunglücks, das 1988 durch einen Sowjetpanzer in Forst Zinna verursacht wurde, war 2008 Anlaß in der Barbara-Meldung Nr. 16 das Vorkommnis nochmals zu beschreiben. Als darauf der Leser Günter Schulz aus Trebbin die Redaktion auf ein noch viel schlimmeres Vorkommnis gleicher Art hinwies, ergab sich die Aufgabe, das Geschehen von damals zu untersuchen und für die Nachwelt festzuhalten.

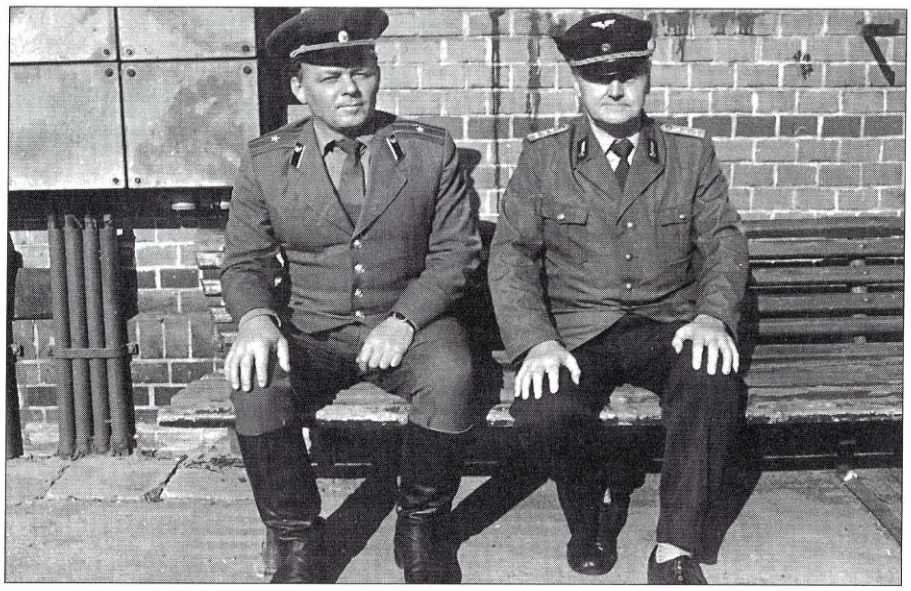
Es geschieht am 1. März 1962: Ein sowjetisches Panzerbataillon, das vom Truppenübungsplatz Jüterbog kommt, rollt per Bahn in Richtung Norden. Der Militärzug besteht zunächst aus etwa fünfzehn Plattenwagen[6], auf denen Panzer verladen sind. Zwei Panzer auf jedem Waggon stehen sich gegenüber, so daß sich die langen Kanonenrohre in Fahrtrichtung kreuzen. Hinter den verladenen Kettenfahrzeugen folgen sieben bis acht gedeckte Güterwagen mit den Mannschaften. Etwa 30 bis 50 Mann sind in jeden Wagen untergebracht. Dahinter kommt wiederum eine Reihe von zehn oder elf Plattenwagen, auf denen die weiteren Panzer des Bataillons stehen. Insgesamt sind es etwa 30 Panzer vom Typ T-55.

Der Militär-Zug begegnet kurz vor 19.00 Uhr am Bohldamm zwischen Trebbin und Kliestow einem entgegenkommenden D-Zug vom Städteschnellverkehr Berlin - Leipzig. Das ist etwa anderthalb Kilometer südlich des Bahnhofs Trebbin in der Nähe des Schrankenposten 39, wo die B 101[7] damals noch einen schienengleichen Übergang hatte. Hier geschieht das Unglück.

Reinhold Pohl, Dienstvorsteher des Bahnhofs Trebbin, war gerade nach Dienstschluß zu Hause angekommen, als ihn der Fahrdienstleiter telefonisch informiert, daß ein Unfall geschehen ist. Pohl gibt sofort Anweisung, Alarm auszulösen und Rettungskräfte zu mobilisieren. Er eilt als erster zur Unfallstelle. Auf besagte Information durch die Reichsbahn löst Arthur Rei-

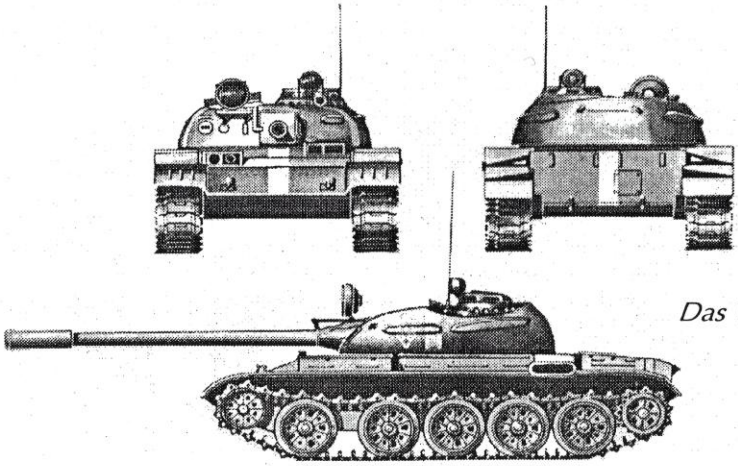
[6] 6-Achsige Rrmy-Wagen, mit 84 Tonnen Tragfähigkeit, wie Reinhold Pohl berichtet.
[7] Damals F 101 (Fernverkehrsstraße) genannt.

chert, Wirkungsbereichsleiter der Freiwilligen Feuerwehr, das Signal „Katastrophenalarm“ aus. Herbert Bauer, Lehrer in Luckenwalde, der damals regelmäßig Stunden in der Trebbiner Volkshochschule gibt, kann sich noch genau erinnern, daß kurz vor Ende der abendlichen Doppelstunde in der Stadt die Sirenen heulen.



Bahnhofsvorsteher Reinhold Pohl neben einem sowjetischen Major, Transportoffizier der nahegelegenen Garnison Glau.

Schnell erkennt Reinhold Pohl die Ursache des Unglücks. Von einem Panzer mit dem Bug in Fahrtrichtung des Zuges auf dem letzten Rry-Wagen, direkt vor den Mannschaftswagen, hat sich der Turm „selbständig“



Das Waffensystem T-55

gemacht. Das zur Seite ausgeschwenkte Kanonenrohr streift zunächst die Dampflok und reißt dann drei bis vier der D-Zug-Wagen seitlich auf. Mindestens ein Reisender aus dem D-Zug kommt dabei zu Tode. Er wurde durch das Kanonenrohr aus dem Wagenfenster herausgeschleudert. (Da der Wahrheitsgehalt des oben erwähnten Zeitungsartikels stark in Zweifel zu ziehen ist, wissen wir heute nicht, wie viele der weiteren Reisenden wirklich verletzt wurden und ob gar jemand von ihnen noch den Verletzungen erlegen ist.) Doch das, was den D-Zug betrifft, ist nur der geringere Teil des Unglücks. Es hatte noch viel schlimmere Folgen.

Erich Maetz, in dieser Zeit Vorsitzender der Trebbiner Gärtnergenossenschaft (GPG), kommt mit einem Framo-Bus von einer Beratung in der Stadt und will nach Hause fahren. Direkt vor ihm schließt die Schranke, weil der D-Zug von Berlin die Strecke passiert. Kaum ist der Zug vorbei, da vernimmt er ein merkwürdiges Geräusch. Als der Schrankenwärter Kehlig ihm zuruft, die Strecke ist blockiert und die Schranke bleibt vorerst zu, da ertönen schon bald die Alarmsirenen. Um dennoch schnell nach Hause zu kommen, fährt er den Promenadenweg parallel zur Bahn entlang. Da sieht er in dem spärlichen Licht der 6-Volt-Anlage seines Autos Sowjetsoldaten auf ihn zulaufen. Schon von weitem fällt auf, sie sind ohne Kopfbedeckungen. Das allein ist bereits unüblich. Doch als sie näher kommen, bemerkt er, daß alle irgendwie verletzt sind. Ein Deutscher, vermutlich ein Eisenbahner, ruft ihm zu, er solle die Männer zum Krankenhaus bringen. Schnell sind die acht Plätze des Kleinbusses belegt. Er liefert die Soldaten bei der Notaufnahme des Luckenwalder Krankenhauses ab und fährt dann nach Hause. Dort erreicht ihn ein Anruf vom Luftschutzbeauftragten beim Rat des Kreises Luckenwalde. Der will wissen, ob die bei der GPG stationierte Feldküche einsatzbereit sei. Das wird bejaht. Sie wird aber nicht abgerufen, weil inzwischen schon ausreichend Kräfte des Luftschutzes[8] in Einsatz sind.

Werner Reichert

Werner Reichert[9], Sohn des Wirkungsbereichsleiters Arthur Reichert und selbst Zugführer in der Freiwilligen Feuerwehr in Trebbin, ist gerade damit beschäftigt, vor seinem Haus Schnee zu fegen. Der Schornsteinfeger Günter Siebert leistet ihm dabei Gesellschaft. Als die beiden Sirenen der Stadt aufheulen und Katastrophenalarm anzeigen, da kommt schnell die Information, der Unglücksort liegt an der Bahnstrecke.

[8] später Zivilverteidigung (ZV) genannt.

[9] der Einsatzleiter der Feuerwehrwehr am Unfallort, Amtsbrandmeister des Amtes Trebbin von 1992 – 2002 und heute Mitglied in der Ehren- u. Altenabteilung der FFw.

Günter Siebert wirft seinen Motorroller „Wiesel" an und fährt mit Werner Reichert zur Bahn, wo sie als erste der Rettungskräfte eintreffen.

Hier empfängt sie ein wild gestikulierender Offizier der Sowjetarmee, vermutlich der Transportleiter oder Kommandeur der Einheit. Er faßt die beiden ankommenden Männer an ihre Jacken, rüttelt sie und schreit immer wieder: „Wo Sankra-Maschin[10]?" Kurz darauf trifft mit Blaulicht und Sirene das Löschfahrzeug der Stadt ein, ein Garant K-30, wodurch der Offizier beruhig werden kann: Hilfe ist am Anmarsch. Jetzt schimpft er: „Maschinist

Lkw W-LF8 STA „Garant" K 30, das 1957 in Dienst gestellte Löschfahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr Trebbin

– Faschist", womit er den Lokführer als Unfallverursacher verdächtigt. Bahnhofsvorsteher Reinhold Pohl weiß von diesem Vorwurf an den Lokführer nichts, erinnert sich aber, daß der Streckenmeister Richard Bohn von Sowjetarmisten kurzzeitig verhaftet worden ist. Bohn war wegen seiner Winterbekleidung mit Wattejacke nicht sogleich als funktionstragender Eisenbahner erkennbar, weshalb die Soldaten ihn für einen Saboteur halten und ihn in einen Waggon sperren.

Erst durch Intervention vom Bahnhofsvorsteher Pohl kommt Bohn wieder frei. Es gibt noch weitere Beispiele für die Nervosität der sowjetischen Offiziere. Als die Luckenwalder Berufsfeuerwehr Stative für Scheinwerfer aufstellen will, kommt ein Offizier und tritt diese mit den Füßen um, weil er glaubt, sie wären für Kameras gedacht, um den Ort des Grauens zu fotografieren.

[10] Sankra = Sanitätskraftwagen.

Der Lehrer Herbert Bauer fährt nach der Alarmierung mit dem Chauffeur der Volkshochschule, Fred Hannemann, zum Unfallort. Hier zeigt sich ihm ein gespenstisches Bild. Er sieht eine von Feuern beleuchtete Trümmerlandschaft. Ein Lärm von Schmerzschreien der Verwundeten, Kommandos und Hilferufen, dem Brummen von Motoren schlug ihm entgegen.

Gerade das Schreien und Stöhnen der vielen Verletzten haben alle Zeitzeugen noch im Gedächtnis. Sofort stellt Bauer seinen Dienst-Pkw mit Kraftfahrer zur Verfügung, um Verletzte zum Krankenhaus Luckenwalde zu bringen. Drei- oder viermal macht Fred Hannemann die Tour.

Die Feuer, welche Herbert Bauer zunächst als Fackelschein deutet und die andere für brennende Wagen halten, sind, wie Werner Reichert erklärt, von Soldaten aus den Holzsplittern angezündet worden, um sich zu wärmen. Später kochen sie damit den Schnee ab, um Wasser zu haben.

Das Bild vom September 1962 zeigt fast alle Einsatzkräfte der städtischen Freiwilligen Feuerwehr beim Zugunglück. Links außen der damalige Ortswehrführer Rudi Trebuth und in der Mitte vorn stehend Wirkungsbereichsleiter Arthur Reichert.

Die Kräfte des deutschen Katastropheneinsatzes funktionieren für damalige Verhältnisse vorbildlich. Schnell sind neben den Feuerwehren die Polizei, der Krankentransport und andere Kräfte des Luftschutzes zur Stelle. Zwei Gerätewagen[11] der Deutschen Reichsbahn, einer aus Jüterbog, der andere aus Seddin, sind umgehend am Unfallort.[12] Aus Leipzig wird ein

[11] Wenn auch im Dienstgebrauch von Gerätewagen die Rede ist, so handelt es sich doch um Hilfszüge mit mehreren Waggons voller Technik und Personal.

[12] Nach damaliger Dienstvorschrift mußten Hilfszüge innerhalb von 15 Minuten nach Alarm dem Stationierungsort verlassen können, wozu sie stets über eine einsatzbereite Lok und eine ausreichende Mannschaft von Einsatzkräften in Bereitschaft verfügten.

schwerer Eisenbahndrehkran (EDK) herangeholt. Bei Woltersdorf verunglückte auf den Weg zur Unfallstelle ein Lkw H3A mit Transportpolizisten (Trapo), wobei die Genossen Meier und Keitzel leicht verletzt werden.

Alle verfügbaren Autos sind zur Hilfeleistung verpflichtet worden. Da der Grad der Motorisierung damals noch sehr gering war und somit Mangel an Transportmitteln war, halten Volkspolizisten vorbeifahrende Pkws an und verpflichten die Fahrer zur Hilfeleistung. Günter Schulz in Trebbin hat gerade einen Hausschlächter bei sich, und auch der muß mit seinem Auto Verletzte ins Krankenhaus Luckenwalde fahren. Der Taxiunternehmer Arndt aus Jüterbog wird herangezogen, um von der DEFA in Babelsberg Scheinwerfer zu holen, die das Unglücksfeld nachts für weitere Bergungsarbeiten beleuchten.

In deren Licht zeigt sich ein wahrhaft katastrophales Bild. Durch die Wucht des Zusammenpralls war der unfallverursachende Panzer von dem Plattenwagen entgegen der Fahrtrichtung vom Zug gekippt. Während Reinhold Pohl meint, daß Kanone vom abgekippten Turm des Panzers tief im Schotterbett des Gleises steckte, sagt Werner Reichert, daß das Rohr abgebrochen gewesen ist und in weiterer Entfernung lag. Der heruntergefallene Panzer zerriß die Kupplung des Zuges. Die ein oder zwei danach folgenden Waggons mit Panzern sind entgleist, haben sich an dem abgestürzten Panzer verkeilt und bremsen den von hinten schiebenden Zug an dieser Stelle aus. Die Güterwagen mit den Mannschaften türmen sich übereinander. Sie zersplittern dabei, was bei den Insassen schlimmste Verletzungen hervorruft.[13] Nach dem Bericht des Feuerwehrmanns Reichert reichen die vier Steckleitern zu je 2,8 m des Löschfahrzeuges nicht, um mit ihnen an die Spitze des Trümmerberges zu gelangen. Auch Herbert Bauer vergleicht die Höhe der aufgetürmten Waggons mit dem eines dreistöckigen Hauses. Die Kameraden der Freiwilligen Feuerwehren machen sich sogleich dabei, mit Schneidbrennern die eingeklemmten Soldaten aus den Trümmern zu befreien.

Die Leitung des Unfallstabes wird immer größer. Zunächst lag sie in der Hand des Bahnhofsvorstehers Pohl. Bald ist der Amtsvorstand Schmidt aus Potsdam-Griebnitzsee zur Stelle. Auch Dieter Götze, der im Reichsbahnamt Berlin 2 als Assistent des Kreisdispatchers tätig ist, stellt sich nach Dienstschluß gegen 23.00 Uhr beim Führungsstab zur Verfügung. Zuletzt ist auch der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin anwesend. Gleiches Prinzip gilt für die Sowjetarmee. Auf ihrer Seite waren zunächst einige Obristen aus Jüterbog zur Führung erschienen bis schließlich ein hochrangiger General vom Oberkommando in Wünsdorf das Kommando über-

[13] Gerüchte, wonach die zerstörten Mannschaftswagen Feuer gefangen hätten, weil die eisernen Öfen, die sog. Kanonenöfen, angeheizt gewesen waren und so das Stroh, auf dem die Soldaten lagen, aufgeflammt hätte, entsprechen vermutlich nicht der Wahrheit, wie mehrere Augenzeugen bekräftigen. Zu den Feuern ist an anderer Stelle mehr gesagt.

nimmt. Der Trapo-Offizier Rudolf Gensch meint, er hätte in seiner langen Dienstzeit „nie so viele Generäle auf einem Haufen gesehen“ wie bei diesem Anlaß. In kurzer Zeit werden Zelte errichtet, in denen der Führungsstab mit den notwendigen Nachrichtennetzen der Post und der Basa[14] seinen Dienst ausübt. Im Gasthof „Plantage Kliestow“ am Bahnübergang der F 101 richtet sich ein Einsatzstab ein. Die Fahrzeuge dafür stellt der Trebbiner Busunternehmer Erdmann bereit.

Eine drei Mann starke Ermittlungsgruppe der Kriminalpolizei der Trapo untersucht im Auftrag des Unfallstabes zur Ursache des Geschehens. Bezeichnend für die politischen Machtverhältnisse dieser Zeit ist, daß sie sich ausschließlich den Deutschen zuwenden, Angehörige der Sowjetarmee werden nicht vernommen. Keine der beiden Lokomotivbesatzungen kann bei der Vernehmung zur Aufklärung beitragen. Sie konnten aus ihren Maschinen das unfallauslösende Ereignis nicht beobachten. Auch die befragten Reisenden aus dem D-Zug haben wenig vom Geschehen mitbekommen. Als der Mann am Fenster vom Kanonenrohr erfaßt worden war, merkten die unmittelbaren Augenzeugen nur einen Knall und sahen dann ein Loch im Fenster. Sie haben nicht mitbekommen, wie der Reisende herausgeschleudert worden war. Dennoch kann die Ermittlungsgruppe der Trapo den Unfallhergang anhand der Sachlage die Ursache recht schnell feststellen. Leutnant Gensch bekommt daraufhin von dem Leiter der Kriminalpolizei beim Reichsbahnamt erklärt, „so können wir das nicht aufschreiben“. Was schließlich als Bericht „nach oben“ weitergegeben worden ist, weiß der damalige Leutnant nicht zu sagen.

Die noch Lebenden von den verletzten Soldaten werden in die umliegenden Krankenhäuser verfrachtet. In Luckenwalde sind die Schwesternschülerinnen zum Notdienst einberufen, um zusätzlich Pflegerkräfte zu haben. Bei vielen Schwerverletzten ist kaum noch Hilfe möglich. Einem drang ein langer Holzsplitter durch den Hals ein, der oben aus dem Schädel wieder herausragt. Er lebt zunächst noch, doch helfen kann ihm keiner mehr. Andere sind im Bauch aufgespießt. Die nur noch tot Geborgenen werden in langer Reihe abgelegt. Reinhold Pohl schätzt die Zahl auf etwa 70. Werner Reichert meint, er hat bis kurz vor Mitternacht 90 Tote gezählt. Noch am nächsten Morgen wird ein Toter unter einem Waggonboden gefunden als der Kran die Trümmer weghebt. Als Pohl den Leichnam bemerkt gibt er den Kran ein Zeichen, um möglichst vorsichtig zu hantieren, doch der kommandierende sowjetische Offizier treibt zur Eile hat – für Pietät ist keine Zeit! Die Sowjetarmee hat am nächsten Morgen die Toten auf Lkw verladen und mit unbekanntem Ziel abgefahren. Wo sie bestattet sind und ob die Gräber noch existieren, bleibt offen.

[14] Betriebseigenes Fernsprechnetz der Deutschen Reichsbahn.

Beim Aufräumen häufen die Hilfskräfte Berge von Waffen, MPi und Pistolen, und anderen Ausrüstungsgegenständen auf, die beim Abbau des Trümmerberges zutage kommen. Obwohl viel davon unbrauchbar geworden ist, müssen Posten Wache stehen, um Diebstähle zu verhindern. Dennoch sollen Plünderungen geschehen sein. So ist von dem deutschen Reisenden, der aus dem Zug geschleudert worden war, die Lederjacke verschwunden.

Am nächsten Tag, dem 2. März, bekommt der damalige Dienstvorsteher des Bahnhofs Großbeeren Rainer Pannier den Auftrag, mindestens zwei Rangierer zur Personalablösung an die Unfallstelle zu schicken. „Da ich nur einen Rangierleiter bereitstellen konnte, stellte ich mich selbst zur Verfügung. Am Unfallort bot sich ein Eisenbahn-Trümmerfeld von bisher nicht gekannten Ausmaßen." Auf bereitgestellten Plattenwagen hilft er die Trümmer abzutransportieren. „Nach etwa drei Stunden konnten wir den beladenen Plattenzug in den Bahnhof Trebbin zurückfahren. Dort herrschte Chaos wegen der starken Gleisbesetzung von leeren Plattenwagen, die die Dispatcherleitung dort hinfahren ließ. Wir kamen erst abends wieder an der Unfallstelle an und arbeiteten dann bis 6 Uhr früh des 3. März. Ich war etwa 32 Stunden im Dienst, da zuvor in der Nacht in Großbeeren eine Militärtransport-Entladung stattfand."[15]

Für heutige Zeiten undenkbar sind die sofort eingeleiteten Maßnahmen zur Vertuschung des Unglücks. Wie der Eisenbahner Hans Müller aus Jüterbog berichtet, sind die Kräfte vom Jüterboger Hilfszug nicht wie sonst üblich nach acht Stunden abgelöst worden. Sie mußten schon allein deshalb weiterarbeiten, um den Kreis der Informierten so klein wie möglich zu halten. Müller weiß auch, daß alle Spuren, wie blutverschmierte Holzteile der zersplitterten Waggons sofort zu verbrennen waren. Dem Dienstvorsteher des Bahnhofs Trebbin wurde die Anfertigung des ansonsten obligatorischen Unfallmeldeblattes von Vorgesetzten untersagt. „Das wird an höherer Stelle gemacht", ist ihm erklärt worden. Jegliche Dokumentation des Vorkommnisses war ausdrücklich verboten. Auch hat man die Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehren gegen ihren Willen kurz vor Mitternacht gegen die politisch zuverlässigeren Männer Berufsfeuerwehr ausgetauscht, was Werner Reichert sich mit Gründen der Geheinhaltung erklärt. Des weiteren haben die Wehrleiter der Freiwilligen Feuerwehren später ihre Einsatzbücher bei den Vorgesetzten abzugeben, um die Berichte über das Unglück daraus wieder zu entfernen.

Noch schlimmer ist, daß die Sowjetarmee schon am nächsten Tag alle ihre Verletzten aus den deutschen Krankenhäusern wieder einsammelte.

[15] „Aufräumarbeiten dauerten zwei Tage" in: MAZ Teltow-Fläming vom 16. Januar 2009. Einiges ist in diesem Bericht falsch wiedergegeben. So war es kein Panzer von Typ T-64, es lag keiner der D-Zug-Wagen zerstört auf dem Acker und auch Gleise waren nicht „hochgetürmt".

Und das ohne Rücksicht darauf, ob der Einzelne transportfähig war oder nicht! Wütend mußte Dr. Dietrich, Chefarzt in Luckenwalde, mit ansehen, wie man die sorgsam „zusammengeflickten" Patienten aus dem Haus holt. Wie Dieter Götze und andere zu erzählen wissen, kommen Soldaten mit Decken, um darauf die Verletzten aus dem Krankenhaus herauszutragen. Ob Schwerstverletzter, frisch Operierter oder noch nicht behandelter Leichtverletzter, alle werden auf der Ladenfläche einfacher Lkw mit unbekanntem Ziel abtransportiert. Schon aus diesem Grund ist die wirkliche Zahl der Toten auf Seiten der Sowjetarmee unbekannt.

Das Gleis von Berlin nach Süden, auf dem der D-Zug fuhr, ist schon am nächsten Tag wieder befahrbar. Es war zwar an der Unfallstelle um 30 bis 40 cm seitlich verschoben aber nicht gebrochen, wie sich Rudolf Gensch erinnert. Und auch das Parallelgleis, das durch den herabkippenden Panzer zerstört worden war, ist unter Aufbietung aller Kräfte schnell wieder repariert. Als am 3. März in Leipzig die Frühjahrsmesse beginnt, sind die meisten Spuren beseitigt. [16]

Als Reaktion auf das Vorkommnis mußten in der ersten Zeit darauf die Kanonenrohre der auf der Eisenbahn verladenen Panzer seitlich verzurrt werden, um die Wiederholung eines solchen Unglücks zu verhindern. Des weiteren sind Mannschaftswagen nicht mehr in der Zugmitte gefahren worden. Vermutlich ist später die Turmdrehtechnik soweit verbessert worden, daß man auf das Anbinden der Kanonenrohre bei der Verladung wieder verzichten konnte.

Marlies Sell, Leiterin der Brandenburgica in der Landesbibliothek Potsdam, war so freundlich, für das vorliegende Forschungsthema die Zeitungen der DDR durchzusehen. In dem Zeitraum vom 2. bis zum 16. März fand sie im „Neuen Deutschland", dem „Zentralorgan der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands" (SED), der führenden Zeitung der DDR kein Wort über das Geschehene. Nur die „Märkische Volksstimme", „Organ der Bezirksleitung Potsdam" der SED, enthält am 3. März auf Seite 3 die oben wiedergegebene Nachricht: **„Eisenbahnunglück auf der Strecke Berlin-Leipzig".**

Doch auf die Aufklärung zu den Gründen des Unglücks wie auch auf die tatsächliche Zahl der Opfer mußten die Leser vergeblich warten. Denn damals war der „Mauerbau" vom 13. August erst ein halbes Jahr her, der Kalte Krieg hatte einen neuen Höhepunkt erreicht. Und dabei wollte man sich im Osten keine Blöße geben. Die „Freunde", wie die Angehörigen der Sowjetarmee im offiziellen politischen Sprachgebrauch hießen, galten als unfehlbar und dabei sollte es bleiben.

[16] Der Erinnerung von Herbert Bauer, daß die im Norden des Kreises Luckenwalde wohnenden Oberschüler einige Zeit nach dem Unglück nicht wie üblich mit der Bahn zur Schule kommen konnten, widerspricht Reinhold Pohl, der bekräftigt, daß nach wenigen Tagen die Strecke wieder in beiden Richtung wieder voll betriebfähig war.

Erst heute, ein halbes Jahrhundert nach dem Geschehen, ist es möglich, die Ereignisse von damals einer größeren Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Im Juli 1962 organisierte das Volkspolizeikreisamt (VPKA) Luckenwalde im Sitzungssaal des Rathauses Trebbin eine „Dankeschönveranstaltung" für die Rettungskräfte durch. Vertreter der Sowjetarmee waren aus verständlichem Grund nicht erschienen.

Unten im Bild Ortswehrführer R. Trebuth und Zugführer W. Reichert beim Chef des VPKA.

Weitere Informationen in folgendem YouTube Video: MDR "Lebensretter" I Zugunglück Trebbin I 1962 - YouTube