

Umsetzung des Schierenberg-Mahnmal

Gedenken an das schwere Eisenbahnunglück vom 20.12.1901



Eine Initiative des Heimat- und
Geschichtsvereins Altenbeken e.V.



Probleme

Das Schierenberg-Mahnmal ist an einer schwer einsehbaren Böschung an der Landstraße L755 platziert, umgeben von Ackerland, das nicht betreten werden darf und liegt zudem weit von der historischen Unfallstelle entfernt.



Standort: 51.75315° N, 8.88934° O (Paderborn, Deutschland)



Kaum wahrnehmbar

Der aktuelle Standort liegt in einer Kurve an der Landstraße L755 und ist von Vorbeifahrenden kaum wahrnehmbar. Damit entzieht sich das Kreuz der öffentlichen Aufmerksamkeit.



Nicht begehbar

Vor dem Kreuz verläuft die Landstraße L755 ohne Fuß- oder Wanderweg, dahinter befindet sich ein privater Acker.



Entfernt vom Unfallort

Das Kreuz hat sich im Laufe der Zeit vom ursprünglichen Standort am Fuß des Schierenbergs entfernt. Eine Umstellung böte die Chance, es wieder näher an die historische Unglücksstelle heranzubringen.



Am Viaduktwanderweg

Direkt am Viaduktwanderweg gelegen, könnte das Kreuz eine neue thematische Station bilden.



Würdiger Erinnerungsort

Am neuen Standort entsteht Raum für Besinnung und die Möglichkeit, Informationstafeln zur Geschichte zu platzieren.



Nähe zur Unglücksstelle

Der neue Standort liegt unmittelbar an der Eisenbahnstrecke und damit näher am historischen Unfallort.

Lösung

Die Umsetzung des Mahnmals eröffnet neue Möglichkeiten für eine würdige Erinnerungskultur entlang eines gut ausgebauten Wanderweges.

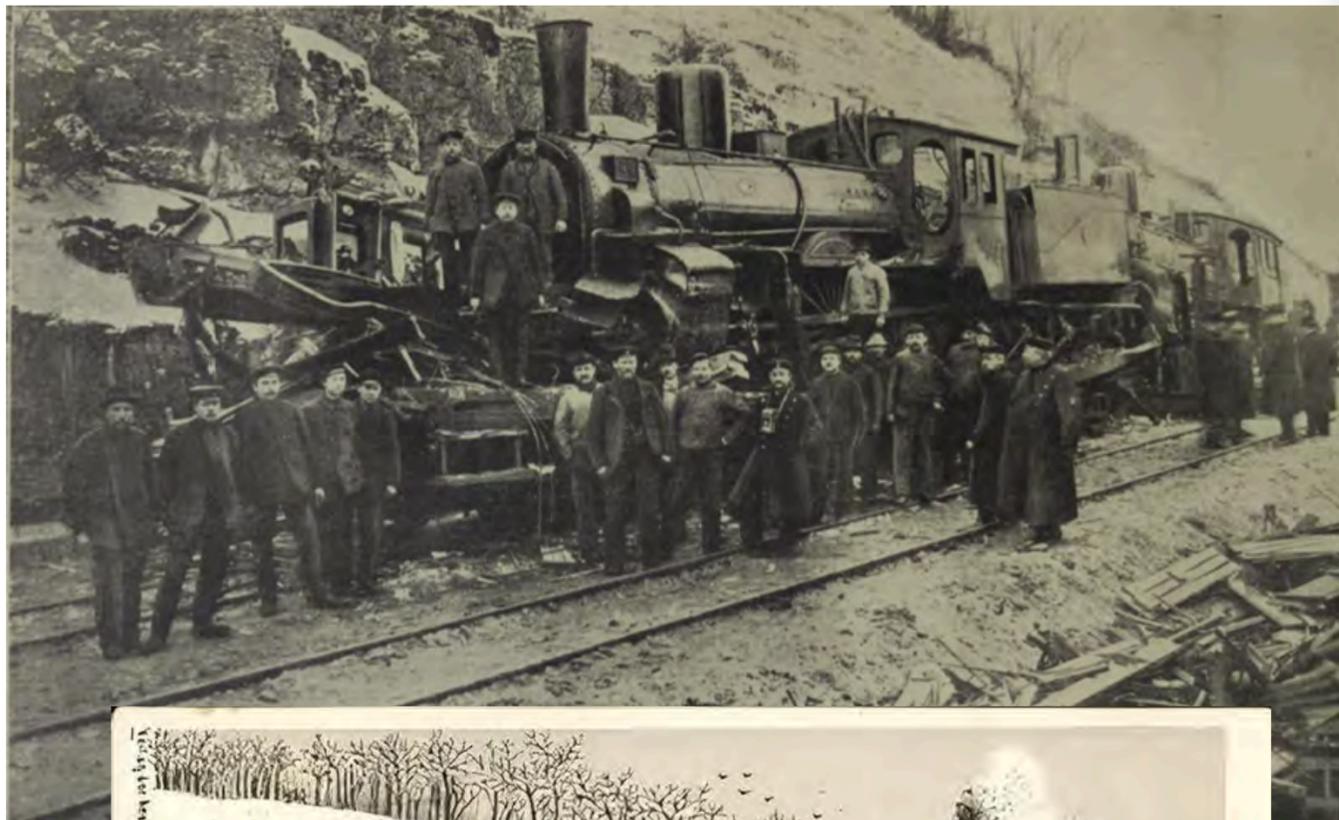


Historischer Kontext

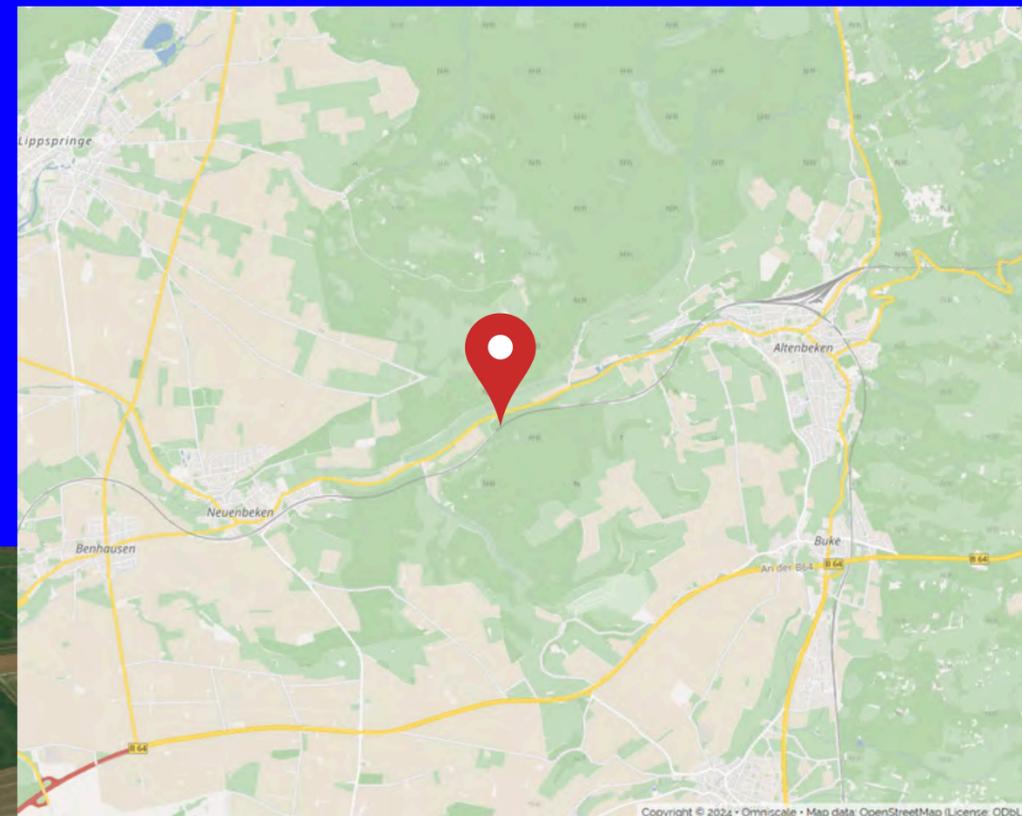
Am 20. Dezember 1901 ereignete sich am Schierenberg bei Altenbeken ein schweres Eisenbahnunglück: Der Durchgangszug D 31 von Köln nach Berlin musste nach einer Kollision mit einem entlaufenen Pferd anhalten. Während die Lokmannschaft den Kadaver entfernte, kam es zu einem folgenschweren Fehler in der Signalbedienung: Der zuständige Blockwärter gab den Streckenabschnitt irrtümlich frei, obwohl der D 31 diesen noch nicht vollständig verlassen hatte.

Der nachfolgende Personenzug P 399 erhielt dadurch freie Fahrt und fuhr ungebremst in den Abschnitt ein. In einer unübersichtlichen Kurve stieß er mit der Schiebelokomotive des D 31 zusammen. Der Aufprall zerstörte den letzten Wagen des D 31.

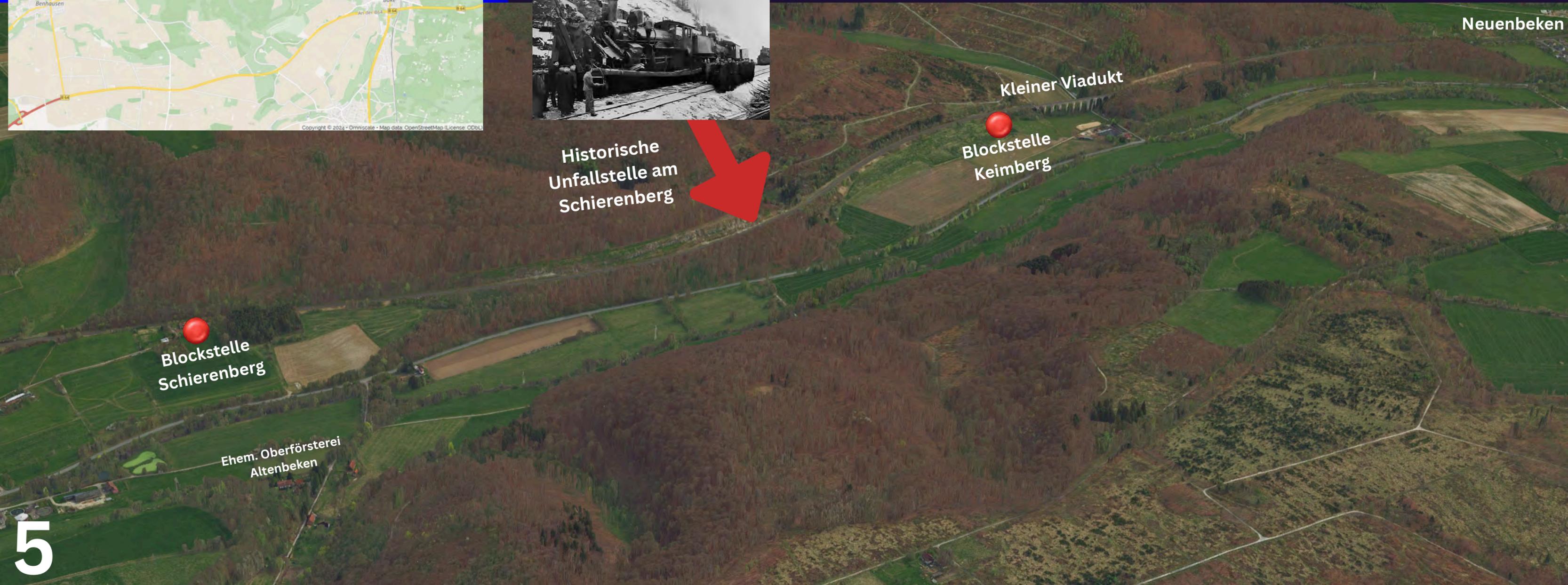
**(Ausführlicher Bericht im Anhang)*



Rekonstruktion der historischen Unglücksstelle



Historische Unfallstelle am Schierenberg



Das Schierenberg-Mahnmal

Beschreibung: Einfaches, schlankes Steinkreuz in modernen neugotischen Formen, wobei die Enden in Kreuzblumen-ähnlichen Gebilden auslaufen.

Standort: Unmittelbar nach dem Unglück sammelte Prälat Altstädt Spenden für das Denkmal, wobei zunächst über zwei mögliche Standorte diskutiert wurde: direkt an den Gleisen oder auf dem Gebiet der königlichen Forstverwaltung an einer scharf ansteigenden Felswand. Zwölf Jahre später, am 21.12.1913, wurde es in einem Gedenkartikel im Münsterischen Anzeiger am "Fuße des Schierenberges" verortet. Im Laufe der Zeit wurde es zweimal umgesetzt.

Inscription (Vorderseite):

A.D.1901.20.12
O VOS OMNES TRANSITIS
PER VIAM ATTENDITE
(Dt.: „O ihr alle, die ihr
vorüber gehet des Weges,
merket auf.“)

Inscription (Sockel):

“Betet für die Seelen der 11
Reisenden, welche am Vorabend
von St. Thomas allhier auf dem
Bahngleis eines jähen Todes
verstarben.“

Das Denkmal für die Opfer der Eisenbahnkatastrophe bei Altenbeken wird in der Nähe der Unfallstelle errichtet werden. Die Kosten sollen durch freiwillige Beiträge aufgebracht werden; die Leitung der Sammlung hat vorläufig Domkapitular Prälat Altstädt in Paderborn in die Hand genommen. Da es jedoch fraglich erscheint, ob das Denkmal dicht neben der Unfallstelle am Schierenberge bei Altenbeken, also auf dem Terrain des Eisenbahnflusses, zur Aufstellung gelangen kann, so wird eine Eingabe an den Landwirtschaftsminister v. Podbielski beabsichtigt, in welcher dieser gebeten werden soll, eine der königlichen Forstverwaltung gehörige, scharf ansteigende Felswand zur Verfügung zu stellen, die der Unfallstelle gegenüber liegt und weithin sichtbar ist.

Lippische Landes-Zeitung vom 31.12.1901



Todesopfer:

- Pithan, Ernst
- Weiss, Franz Richard
- Zimmermann, Alexander
- Jakobson, Max
- Schraermeier, Peter
- Knöfel, Waldemar
- Kohlhammer, Erich
- Waldowski, Franz
- Sommerfeld, Ernst
- Dr. Müller, Klara geb. Diedrichs
- Fritsch, Paula geb. Diedrichs

Verletzte:

- Schneitert / Schnittert, Hermann
- Somsen / Sonnen
- Mahmtz / Malz
- Meißner / Reißner
- Rübenstrunk
- Hampel
- Gerhard
- Levinson
- Fauerbach

Neuer Standort am Viaduktwanderweg

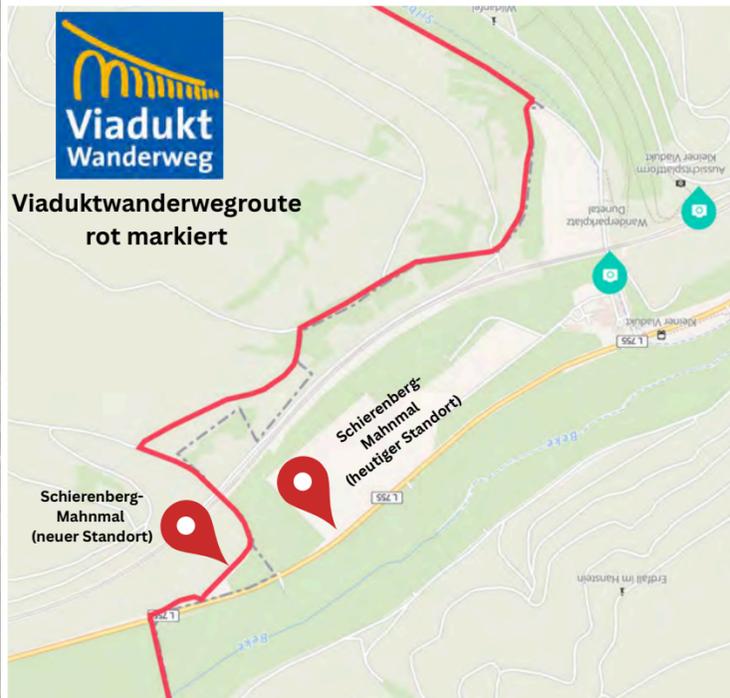
Neuenbeken



Kleiner Viadukt

Schierenberg-Mahnmal
(Standort heute)

Schierenberg-Mahnmal
(neuer Standort)

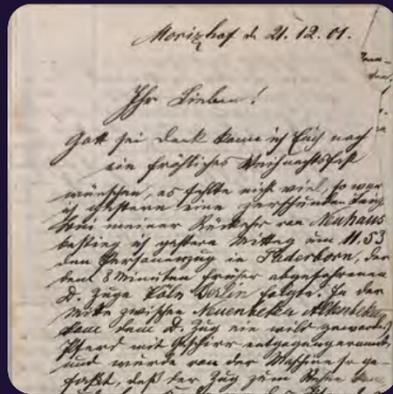


Ehem. Oberförsterei
Altenbeken

Mögliche zukünftige Gestaltung am neuem Standort

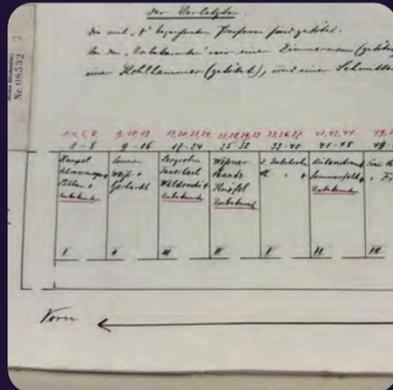
Symbolbild: Gestaltung geschieht natürlich in enger Kooperation mit der Forst und unter Einhaltung aller Vorschriften.





Zeugenberichte

Eine Vielzahl an Zeugenberichten kann durch Briefe und Zeitungsberichten von Reisenden, die von dem Unglück berichten, zusammengetragen werden.



Polizeiliche Untersuchungsakten

Enthält Skizzen zur Besetzung der einzelnen Wagen, erstellt nach Zeugenaussagen.



Fotos, Zeichnungen und Lithografien

Das große mediale Interesse an dem Unglück wird durch eine Vielzahl an erhaltenen Abbildungen deutlich.

Unzählige Quellen für die Informationstafel

Extra-Blatt
der
Herforder Zeitung für Stadt und Land.
Herford, den 20. Dezember 1901.

Eisenbahnunglück.

Auf der Strecke zwischen Neuenbeken und Altenbeken hat heute mittag ein Eisenbahnunglück stattgefunden. Wir erhielten darüber folgende Mitteilungen:

Altenbeken, 20. Dez. Aus unbekanntem Gründen hielt heute mittag der D-Zug mitten auf der Strecke hinter Neuenbeken. Ein daher kommender Personenzug war bei dem herrschenden Nebel des Zuges nicht gewahrt worden und fuhr auf denselben auf. Der Postwagen geriet in Brand.

Nach einer weiteren Mitteilung sollen 6 Personen tot und 12 Personen verwundet sein.

Vaderborn, 20. Dez. Gegen 1 Uhr ist von hier aus ein Sanitätswagen nach der Unfallstelle abgefahren.

Vaderborn, 20. Dez. Das Unglück scheint schwerer zu sein, als zuerst angenommen wurde, da kurz nach 2 Uhr ein zweiter Sanitätswagen nach Neuenbeken abging.

Eine weitere Mitteilung besagt folgendes:

Altenbeken, 20. Dez. Der Aufenthalt des D-Zuges mußte erfolgen, da er ein Gespann überfahren hatte und nun die Feischteile der Pferde aus den Rädern der Maschine entfernt werden sollten. In diesem Moment fuhr der Personenzug auf den D-Zug.

Verantwortlicher Redakteur: Paul Gattler. Druck und Verlag von Christian Dörfling.

Zeitgenössische Zeitungsartikel

Warum an dieses Ereignis erinnern?

1

Überregionale historische Bedeutung

Das Unglück erregte überregionales Interesse, bis hin zum preußischen Kaiser in Berlin. Besonders bemerkenswert: Der Kronprinz war nur einen Tag zuvor im selben Zug unterwegs.

2

Bahngeschichte & Sicherheit

Das Ereignis führte zu weitreichenden Diskussionen und Neuerungen in den Sicherheitsstandards der Reichsbahn (z. B. elektrische Druckknopfsperre, Vorsignale, Materialwahl der Wagen, zusätzliche Leerwagen).

3

Kulturelle Resonanz

Der Unfall fand nicht nur in der zeitgenössischen Presse mit hunderten Artikeln breite Beachtung, sondern diente auch als Motiv in literarischen Werken.

Internationale Berichterstattung

Das Eisenbahnunglück wurde nicht nur in der regionalen Presse thematisiert, sondern fand auch internationale Beachtung.

“Der Deutsche
Correspondent” vom
25.12.1901
(Baltimore, Maryland,
Vereinigte Staaten von
Amerika)

Das Eisenbahn- Unglück
bei Altenbeken.

Die Presse bringt noch täglich weitere Einzelheiten über die jüngste Bahntatastrophe bei Altenbeken in Westphalen, die ein immer häßlicheres Aussehen gewinnt. Der hiesige Schuhwaarenhändler Karl Hirsch, welcher ein Passagier des Altenbekener Zuges war, erzählt, daß eine und eine halbe Stunde verging, ehe der Hilfszug an Ort und Stelle ankam. Und als er dann endlich eintraf, ergab es sich zur Enttäuschung der Vielen, welche Angehörige unter den Verletzten und zum Theil noch in den Trümmern Eingeklemmten hatten, daß die einfachsten Werkzeuge für die nothwendigen Rettungsarbeiten fehlten. Es stellt sich immer heraus, daß die Katastrophe durch die grenzenloselmsorsichtigkeit der Streckenbeamten verursacht worden ist, welche sofort den Kopf verloren zu haben scheinen. In Folge dessen dauerte denn auch die Hinwegräumung des überfahrenen Pferdes volle zwanzig Minuten, während sie in fünf Minuten hätte geschehen können. Dadurch erhielt der Expresszug die verhängnißvolle Verspätung. Das größte Wunder ist es unter den Umständen, daß das Unglück nicht noch größere Ausdehnung gewonnen hat, so entsehrlich es auch schon gewesen ist. Der Personenzug wäre beinahe den hohen Viadukt hinab gestürzt, und dann würden wohl nur Wenige mit dem Leben davon gekommen sein.

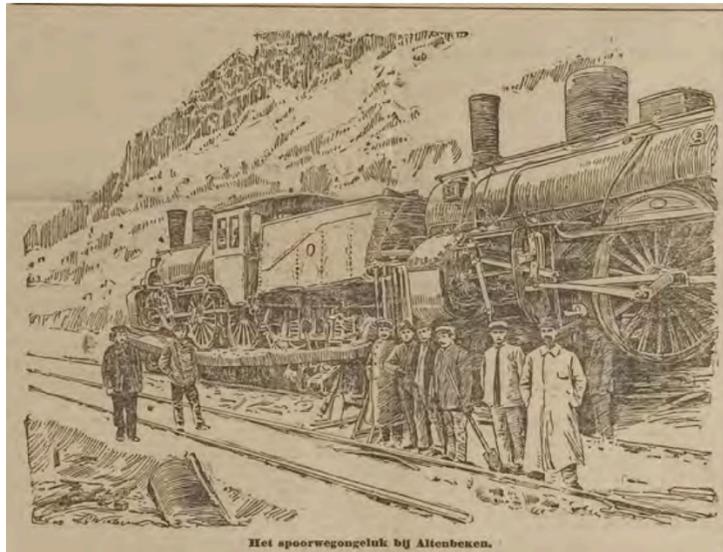
“Jemtland” vom 28.12.1901
(Jämtland, Vereinigtes
Königreich Schweden und
Norwegen)

Katastrofen vid Paderborn.

En passagerare på det påkörda tåget har till Berl. Tagebl. lemnat följande skildring af olyckan:

Några minuter efter kl. 12 på middagen höll värt snälltåg mellan Paderborn och Altenbeken. Passagerarne voro redan komna till tredje rätten vid dejenneren — ett stort antal af dem hade för öfrigt ej lätt plats, utan måste vänta tills de första ätit. Knappt var tredje rätten serverad förrän en kökspojke öppnade dörren och skrek: »Sammanstötning!» Ögonblickligen slögo tallrikar, flaskor och allt annat från bordet, och de åtände rusade upp som på kommando. Ingen menniska hade en aning om hvad som stod på, men en äldre herre hade sinnesnärvaro nog att ropa: »Sitt stilla!» hvarigenom besinningen väcktes och panik undveks. Efter hand skyndade man ut ur restaurationsvagnen, och då som först såg man att tåget höll på öppna fältet i stället för vil en station. Restaurationsvagnen var den tredje i ordningen från slutet af tåget, hvilket hade lokomotiv både före och efter. Med fasa såg man nu hur det bakre lokomotivet kört in i en tredje klass vagn och nästan stack ut genom taket på densamma. Rök, gnistor, eldens knastrande och rop på hjälp fyllde luften och förvirrade alla, isynnerhet tågpersonalen, så att man allmänt stod mållös och stirrade på skådespelet i stället för att ingripa. Ett hjälptåg blef emellertid eftersköckadt i Altenbeken. En munk som befann sig på persontåget arbetade med stor energi. De lik som hemtades ut ur den brinnande vagnen lades bredvid banvallen. Från restaurationsvagnen hemtades vin och konjak, hvarmed de sårade vederkvicktes. Någon reda i räddningsarbetet blef det emellertid först då en passagerare från Paris, en Henry L., tog ledningen om hand. Genom hans energiska åtgärder lyckades man rädda två herrar, som blifvit inkända i korridoren på den brinnande vagnen. Efter en oändligt lång timme anlände omsider hjälptåget, medförande en läkare och ett tjugotal jernvägsarbetare.

“Leidsch Dagblatt” vom 28.12.1901
(Leiden, Königreich der Niederlande)

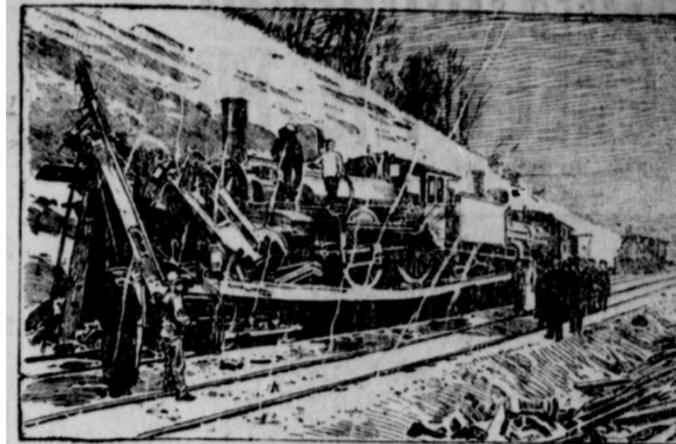


“Le Français” vom 22.12.1901
(Paris, Französische Republik)



“The Providence News” vom 27.02.1902
(Providence, Rhode Island, Vereinigte Staaten von Amerika)

AN EXTRAORDINARY RAILROAD ACCIDENT WHICH HAPPENED RECENTLY IN GERMANY.



One of the most extraordinary railroad accidents was that which happened recently near Altenbeken, in Germany. It seems that a train was proceeding with a locomotive in front and another at the rear of the last car. Owing to some obstruction on the track, it was halted unexpectedly, when another train coming behind it ran into the rear engine and forced it entirely through the car in front, wrecking it completely and killing nearly all within. The rear engine was driven by the collision directly upon the platform or framework of the wrecked car, in which position it was made the subject of the photograph from which this illustration was taken.

“Brünner Zeitung” vom 29.12.1901
(Brünn, Mähren, Österreich-Ungarn)

(Wem gehört das Kind?) Die Eisenbahn-Katastrophe bei Altenbeken, die in so schrecklicher Weise die Weihnachtswoche einleitete, wird durch einen Umstand — wir wollen sagen — merkwürdig, der das fühlende Herz gerade in dieser den Kindern geweihten Zeit auf das Tiefste berührt. Es ist aus den Berichten bekannt, daß sich unter den Todten auch die völlig unkenntliche Leiche eines Kindes fand. Nun sind seit der Katastrophe acht Tage verstrichen und noch immer ist es nicht gelungen, die Herkunft des kleinen Todten festzustellen. Trotz der in alle Welt geflatterten Depeschen, der unzähligen Zeitungsartikel, amtlichen Berichte u. s. w. haben sich bis jetzt weder Eltern, noch Verwandte oder sonstige Angehörige gemeldet, gewiß ein Vorkommniß seltener Art, das zum Denken Veranlassung gibt. Ein Kind, das am Weihnachtabend von Niemandem bemerkt wird? Wo weilen seine Eltern, wo war ihm der Weihnachtsbaum angezündet?

“Das interessante Blatt” vom 02.01.1902
(Wien, Österreich-Ungarn)



“The Capricornian” vom 28.12.1901
(Rockhampton, Queensland, Australia)

RAILWAY DISASTER IN PRUSSIA. LONDON, December 22.

At Altenbeken, a village in Prussia, a railway train ran into a stray horse during a fog. The carcass clogged the wheels and brought the train to a standstill. A later train coming behind ran into the standing carriages with the result that fifteen persons were killed and thirty injured.

20.12.1901

Das Eisenbahnunglück am Schierenberg, das als Vorlage für Wilhelm Schäfers Kurzgeschichte „Im letzten D-Zugwagen“ diente, ereignete sich an 20.12.1901.

1907

Wilhelm Schäfer verarbeitet das Unglück literarisch und veröffentlicht „Im letzten D-Zugwagen“ in seiner Anekdotensammlung „Dreiunddreißig Anekdoten“.

1968

Die Kurzgeschichte wird noch immer in Schullesebücher für Gymnasien abgedruckt (*Begegnungen*, Bd. 6, Hannover 1968, S. 155-158.), was ihre pädagogische Relevanz unterstreicht.

1970

Schäfers Text wird in der Schulliteraturbibliographie *„Taschenbuch-, Paperback- und Schulausgaben moderner Literatur“* weiterhin für den Deutschunterricht empfohlen.

1980

Der Jugendbuchforscher Klaus Doderer beschäftigt sich in seinem Handbuch *„Die Kurzgeschichte in Deutschland, ihre Form und ihre Entwicklung“* mit der literarischen Gattungsfrage von „Im letzten D-Zug-Wagen“.

2005

In *„Die deutsche Kurzgeschichte“* ordnet Leonie Marx Schäfers Werk als Kurzgeschichte ein und grenzt es dabei ausdrücklich von der Novelle und der Erzählung ab.

Literarische Rezeption des Eisenbahnunglücks über ein Jahrhundert hinweg

Das Eisenbahnunglück am Schierenberg 1901 diente Wilhelm Schäfer als Grundlage für seine Kurzgeschichte *„Im letzten D-Zug-Wagen“*, die 1907 veröffentlicht wurde. In den folgenden Jahrzehnten blieb der Text präsent – in Schulbüchern, Schulliteraturbibliographien und wissenschaftlichen Handbüchern. Bis in die 2000er-Jahre hinein beschäftigten sich Literaturwissenschaftler mit der Gattungszuordnung und literarischen Bedeutung der Kurzgeschichte.

Quellen & Literatur

Quellen

Stadt- und Kreisarchiv Paderborn

- A2817: Eisenbahnunglück bei Neuenbeken am 20. Dezember 1901
- S 1/017: Familienarchiv Temme Nr. 36, Brief mit dem Erlebnisbericht eines Fahrgastes über das schwere Eisenbahnunglück in Neuenbeken 1901
- Chroniken von Altenbeken: Zeitungschronik zum Eisenbahnunglück 1901

Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz

- I. HA Rep. 93 E, Nr. 6170: Eisenbahnunglück bei Altenbeken am 20. Dezember 1901

Literatur

- Huguenin, Bernard/ Fischer, Karl: Altenbeken. Klassiker der Eisenbahn (=Bd. 1, 160 Jahre Chronik), Brakel 2013.
- Menninghaus, Werner/ Krause, Günter: Die königlich westphälische Eisenbahn – Geschichte der Strecke Warburg – Hamm – Emden, Lübbecke 1985.
- Niebuhr, Hermann: Eisenbahngeschichte in Ostwestfalen-Lippe - Archivalien und andere Spuren, in: LWL-Archivamt für Westfalen (Hrsg.): Archivpflege in Westfalen und Lippe, Bd. 46 (1997), S. 11-17.
- Ritzau, Hans Joachim: Eisenbahn-Katastrophen in Deutschland. Splitter deutscher Geschichte, Landsberg-Pürgen 1979.