

Das Führungsglück 1925 bei Veltheim

Von Eckhard Möller

Der Zeitplan war durcheinandergeraten. Vor allem die 14. Kompanie war verspätet, weil schlechte Wegstrecken und andere Umstände ihr zügiges Vorankommen verhindert hätten, bekundete später der kommandierende Offizier, Hauptmann Isermann. Die Einheit gehörte zu den „blauen“ Truppen, die im Bereich des Großen Weserbogens zwischen der Porta und Vahrenholz sich mit „roten“ Gegnern auseinandersetzen mussten. Das große Manöver, das Reichswehrregimenter aus Osnabrück und Detmold im Frühjahr 1925 in diesem Raum veranstalteten, erforderte auch eine Überquerung des Flusses, der zu dieser Jahreszeit viel Wasser führte.

Zu diesem Zweck hatten Pioniere etwas oberhalb von Veltheim eine sogenannte „Gierfähre“ errichtet, die aus Pontons bestand, die mit Bohlen miteinander verkoppelt waren. An einem starken Seil, das schräg über den Fluß führte und oberhalb verankert war, konnte die Fähre durch Ausnutzung der Strömungskraft zum anderen Ufer geleitet werden. Das hatten die Tests ergeben.

Am 31. März 1925 war aber Eile angesagt. Der Manöverplan drängte. Die schwitzenden, abgehetzten Soldaten der 14. Kompanie mussten – ohne Pause – direkt auf die Pontons steigen, obwohl sie schon mit anderen Soldaten beladen waren. Voll bepackt mit feldmarschmäßiger Ausrüstung, mit Gewehr, Stahlhelm und Tornister, standen sie dicht gedrängt auf den Brettern der Fähre. Es waren 167 Männer.

Dann setzte sich das motorlose Fahrzeug in Bewegung. Als es schon über die Flussmitte war, passierte das Unglück: Es gab Unruhe unter den dicht gepackten Soldaten, der Mittelteil der Fähre neigte sich, die ersten rutschten in das eiskalte Wasser. Daraufhin wurde sofort das Halteseil gekappt mit der Folge, dass die Pontons stromabwärts trieben. Panik brach aus, weitere Soldaten sprangen in die Weser, einige Pontons kippten wegen der jetzt vollkommen ungleichmäßigen Belastung um.

Das sofort losgemachte Rettungsboot des Veltheimer Fährmanns Huck kam so schnell es ging herbei, seine Besatzung versuchte zu retten, was zu retten war. Aber die starke Strömung trieb die Opfer schnell ab. Auch vom Ufer aus sprangen Soldaten ins Wasser und versuchten schwimmend, ihre Kameraden zu bergen. Von dem aus Minden stammenden Pionier Gerhard Pape wird berichtet, dass er allein mindestens 8 Männer aus dem Fluß gezogen hat. Er berichtete später, dass sie alle noch den Tornister auf dem Rücken gehabt hätten und ihr Gewehr in der Hand. Der Kompaniechef Isermann sagte später aus, die Mehrzahl seiner Leute seien Nichtschwimmer gewesen.

In der ersten Woche nach dem Unglück waren erst 21 Tote gefunden worden, die meisten davon bei Erder. Systematisch wurden von Reichswehrsoldaten und Einheimischen alle Uferstreifen und Kolke abgesucht. Nach 10 Tagen war die Zahl der Opfer auf 51 gestiegen, etliche wurden noch vermisst. Weitere Leichen trieben in Uffeln und Vlotho an, manche noch viel weiter den Fluß abwärts bei der Porta oder bei Windheim, das heute zu Petershagen gehört. Erst am 23. April wurde der letzte Tote geborgen. Ihre Zahl war bis auf 81 gestiegen. Unter ihnen war ein Zivilist, der Kaufmann Wilhelm Brand aus Vahrenholz. Er hatte, weil die reguläre Fähre wegen des Manövers nicht in Betrieb war, gebeten, die Militärfähre benutzen zu dürfen. Allein 33 Opfer stammten aus der 14. Kompanie des Infanterieregiments 18 aus Detmold.

Die Nachricht von dem Unglück verbreitete sich in Windeseile, so schnell es nach den damaligen Kommunikationsmöglichkeiten ging. Die ersten Kabelmeldungen trafen noch am Abend in den Redaktionen ein. Schon nach 2 Stunden war der Journalist Georg Strutz in Veltheim. Er berichtete später in zahlreichen Zeitungsartikeln darüber. Angehörige der

Soldaten kamen, so schnell es ihnen möglich war, an die Weser und suchten die Ufer unterhalb der Fährstelle ab. Anwohner und herbeigeeilte Rettungskräfte unterstützten sie.

Am 3. April 1925 fand in Detmold die erste Trauerfeier für die Toten in der Kaserne des Ausbildungsbataillons statt. Aus Berlin waren Reichswehrminister Geßler und General von Seeckt angereist. Bei einer weiteren Veranstaltung in Detmold 5 Tage später war auch der Bischof von Paderborn anwesend. Für den gesamten Freistaat Lippe war Landestrauer angeordnet.

Das Berliner Reichswehrministerium beauftragte den Pioniergeneral Ludwig mit den notwendigen Untersuchungen. Sein Bericht kam zu folgenden Ergebnissen: Die für die Weserüberquerung gebaute Fähre entsprach den Vorschriften. Sie war nicht überladen. Die Strömungsgeschwindigkeit von 1,50 Meter pro Sekunde hatte allerdings Wasser in einen der Pontons schwappen lassen. Als der dafür zuständige Pionier das dem kommandierenden Oberleutnant Jordan mit einem lauten Ruf meldete, wurden die Soldaten auf der Fähre unruhig und drängten zu einer Seite – mit den fatalen Folgen.

Parallel zu den internen Untersuchungen der Reichswehr ermittelte auch die Staatsanwaltschaft Bielefeld. Sie klagte später den befehlshabenden Pionieroffizier Jordan wegen fahrlässiger Tötung an. 8 Tage dauerte der Prozess, der in Minden stattfand. Jordan, „mit einem Monokel im Auge“, betonte, er habe sich seinen Vorschriften entsprechend verhalten und sei sich sicher gewesen, dass die Konstruktion 175 Mann tragen würde. Beim Übersetzen habe er sie wegen der zu großen Geschwindigkeit abgebremst; als dann der Ruf „Wasser im Ponton“ kam, sei durch die aufkommende Unruhe eine ungleichmäßige Belastung entstanden – die Ursache des Unglücks.

Der Veltheimer Fährmann Huck schilderte als Augenzeuge in seiner Aussage, dass die Strömung gerade dort sehr reißend sei und er schon beim Absetzen der Gierfähre vom Ufer Schlimmes befürchtet hätte. Er konnte mit seinem Boot wenigstens noch viele vor dem Ertrinken retten.

Die Fährkonstruktion wurde für den Prozess noch einmal nachgebaut, obwohl sie vom Reichswehrministerium in der Zwischenzeit verboten worden war, und einem Belastungstest unterzogen. Sie trug am Ufer 167 Mann – genau wie das verunglückte Fahrzeug. Eine Überfahrt damit wurde aber nicht gestattet, es zeigte sich starke Strudelbildungen und Wellenköpfe.

Das Urteil gegen Oberleutnant Jordan lautete nach Anhörung verschiedener Gutachter auf Freispruch, weil er sich streng an seine – in diesem Fall offenbar völlig unzureichende – Dienstvorschrift gehalten habe.

Im November 1926 wurde an der Fährstelle bei Veltheim ein Denkmal eingeweiht, das auch heute noch dort steht. In der Veltheimer Heimatstube hängt eine große Gedenktafel mit den Fotos aller gestorbenen Soldaten. Sie kamen bei einem Unglück ums Leben, das als das größte der Reichswehr in Friedenszeiten gilt.

Viele weitere Details sind nachzulesen in der sehr empfehlenswerten „Chronik von Veltheim Band I: Leben am Fluß“ von Reinhard Kölling, erschienen 2005 beim Heimatverein Veltheim.