

KATASTROPHEN

HANNOVER

Composition b

Generalmajor Karl Kleyser, Befehlshaber des Wehrbereichs II in Hannover, war seiner Sache sicher: „Diese Granaten sind erst bei 800 Grad gefährlich.“

Oberstleutnant Ernst Peter, Ingenieur und Munitionsexperte des Generals, wußte es noch besser: „Völlig unzündliche Ladung.“

Gezündet hatte es trotzdem. Inmitten eines Trümmerfeldes von zerfetzten Bahnschwellen, geborstenen Stahlmasten und zersplittertem Glas standen die beiden Offiziere vor einem 20 Meter breiten und vier Meter tiefen Krater auf Gleis 3 des Bahnhofs Han-

sonntagmorgen Menschen und Material zerfetzt hatte. Und stets war nur die Rede von der Substanz Trinitrotoluol (TNT), die man, so ein Sachverständiger am Unglücksort, „sogar in der Pfeife rauchen könnte“.

Freilich, TNT läßt sich gefahrlos paffen oder aus dem Fenster werfen. Doch das besagt nichts über die Ursachen der Detonation. Denn in den Granaten befand sich in Wahrheit ein hochexplosives Gemisch: die „Composition b“. Und die wird bereits bei 225 Grad Celsius gefährlich.

Das exakt ist — bei einer Aufheißgeschwindigkeit von zehn Grad pro Minute — die Verpuffungstemperatur des Sprengstoffgemischs, das aus 60 Prozent der empfindlichen Chemikalie Hexogen, 39 Prozent TNT und einem Prozent Wachs besteht.

Kommando der Abzweigstelle Waldhausen) befohlen war, erreichte die Temperatur der Verschmelzung eine Höhe, die den chemischen Prozeß binnen Millisekunden in die Katastrophe münden ließ: Verpuffung, Deflagration, Detonation.

Der Explosionsschlag vollzog sich mit einer Geschwindigkeit von 8000 Meter in der Sekunde. Eine Granate reichte aus, alle anderen in die Luft zu jagen. Mithin ist auch die nach dem Unglück verbreitete These, die akustisch gleichzeitige Detonation und der ebenmäßige Krater deuten auf Einwirkung von außen und somit auf Sabotage hin, wenig hilfreich.

Die Composition b in den Granaten funktionierte, wenn auch zur Unzeit, einwandfrei — eben „eine bewährte Mischung“, wie Siegfried von Przychowski, 62, Leiter des Geschäftszweiges Verteidigungsbereich in der Nürnberger Herstellerfirma Diehl, nach dem Unglück befand.

Die Firma, die einst mit Hilfe von Strauß-„Onkel Aloys“ Brandenstein das Remscheider Panzerketten-Werk Backhaus übernehmen konnte (SPIEGEL 6/1965), hatte den Bombenauftrag (450 Millionen Mark) des Bundesverteidigungsministeriums zur Produktion von „so etwa“ (Przychowski) 170 000 Granaten für die Panzerhaubitze M 107 im Frühjahr 1967 gegen die Konkurrenz der renommierten „Dynamit Nobel AG“ und der „Nitrochemie“ erhalten — und das, obwohl die Firma Diehl nicht gleich mit der Produktion beginnen konnte, sondern erst ein Küchenherd-Werk in Marienhütte bei Nonweiler im Saarland dazu herrichten mußte.

Und dann bastelten die Diehl-Techniker noch fast zwei Jahre an den Granaten herum, ohne daß es ihnen gelang, bei der Erprobungsstelle 91 der Bundeswehr im niedersächsischen Meppen die Abnahme zu erreichen. Die vorgeführten Musterstücke widersprachen den vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung ausgearbeiteten „technischen Lieferbedingungen“ für „Trinitrotoluol - Hexogen 40:60, Ph., SSM 851“ und für „Sprengladungen gegossen“.

So wurde erwogen, der Firma den Auftrag wieder zu entziehen, doch schickte Bonn zunächst einmal Experten der Bundeswehr und Forscher aus bundeseigenen Chemie-Instituten an die Saar, die „mit deutscher Gründlichkeit“ (Firmen-Chef Karl Diehl, 62) ans Werk gingen. Nachdem, so Diehl, „die Beteiligten an dem Herstellungsprozeß mitgewirkt“ hatten, kam die Produktion endlich „vor acht oder neun Monaten in Gang“.

Inzwischen verlassen pro Woche etwa tausend Granaten mit dem überwiegend von der schwedischen Firma Bofors gelieferten Sprengstoff die Tore der Firma: Höhe 88 Zentimeter, Stückgewicht 60 Kilogramm, Sprengstoffinhalt 14 Kilogramm.

Von Nonweiler aus rollte am vorletzten Freitag, Abfahrt 16 Uhr, auch der Munitionstransport mit dem Bestimmungsbahnhof Stedesand bei Husum gen Norden, der 40 Stunden später das Unglück in Hannover-Linden



Bergungsarbeiten in Hannover*: „So was passiert immer wieder“

nover-Linden. Dort war kurz zuvor, um 8.08 Uhr am vorletzten Sonntag, der Wagen 12 des Güterzuges DG 57767 in Stücke gerissen worden. Ladegut: 216 Panzerartilleriegranaten 175 mm, Typ DM 11 Spreng.

Während an der Stückgutabfertigung Helfer mit Gummihandschuhen in Papiertüten und Plastikwannen zusammentrugen, was von acht Männern der hannoverschen Feuerwache 4 und vier Eisenbahnern übriggeblieben war, stocherten Experten der Kripo, der Bundeswehr und der Bundesbahn schon im Schutt nach der Schuld.

Kommandeur Kleyser wollte es immer noch nicht glauben: „Mir ist das Unglück ein Rätsel. Diese Granaten können selbst aus großer Höhe auf Beton fallen, ohne daß etwas passiert.“

Mit derlei Bildern wurde die westdeutsche Öffentlichkeit nach der Katastrophe tagelang in die Irre geführt. Allenthalben meldeten Sprengstoffexperten und Zeitungen, wie harmlos doch jener Sprengstoff sei, der am

* Umladen von Granaten aus nicht explodierten Waggons.

Und die kritische Temperatur von 225 Grad war erreicht. Ob nun durch Sabotage, heißgelaufene Bremsen, Funkenflug oder was immer: Der Holzboden des belgischen Granatenwaggons hatte spätestens um 7.42 Uhr, 26 Minuten vor der Katastrophe, zu schwelen begonnen. Um diese Zeit meldete der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Wülfel: „Beim 12. Wagen vom Schluß unter dem Wagenboden heller dünner Rauch“ (siehe Graphik).

Heller dünner Rauch aber ist für Experten das untrügliche Kennzeichen schwelenden Holzes, und schwelendes Holz erzeugt Temperaturen bis zu 400 Grad — genug, um auch das vorgeblich so harmlose TNT verpuffen zu lassen, das keineswegs erst bei 800, sondern bereits bei 328 Grad seine Sprengkraft entwickelt.

Es kam, was — chemisch — kommen mußte. Während der Zug mit dem immer stärker qualmenden Unglückswagen durch die sonntagsstille Südstadt von Hannover ratterte, heizten sich die Granaten immer stärker auf. In Linden dann, wo „Zug stellen“ (so das

(„Bild“: „Eine Granaten-Hölle“) auflöste.

Um 11 Uhr am nächsten Vormittag wurden die insgesamt fünf Waggons mit Diehl-Geschossen in Frankfurt an den DG 57 767 gekoppelt. Die folgende Nacht stand der Zug wegen der Sonntagschicht von 20.37 Uhr bis 6.27 Uhr auf einem Abstellgleis in Göttingen, dann ging es mit einer E-Lok weiter. Die Geschwindigkeit lag bei 65 Stundenkilometern, das Personal bestand aus zwei Mann: Lok- und Zugführer.

Weder die schwache Besetzung noch der lange unbewachte Nachtstopp in der Universitätsstadt Göttingen waren in der Vorschrift.

Nach dem „Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr“ (CIM) vom 25. Februar 1961 werden Granaten sorglos wie Kartoffeln oder Konserven durchs deutsche Land gefahren. Und während nach einem Urteil des hessischen Verwaltungsgerichtshofes schon Schweineställe im Stadtzentrum unstatthaft sind, weil Grunzen und Geruch „für die Nachbarschaft unzumutbar“ seien, halten Munitionszüge oft stunden- und nächtelang mitten in Wohnvierteln.

Einzige Sicherheitsvorrichtung: Im drahtgeschützten Zettelhalter am Wagen muß ein 14,8 mal 21 Zentimeter großes Papier mit dem Symbol einer detonierenden Bombe geheftet sein.

Das gilt für alle „Gegenstände mit Treibladung, Gegenstände mit Sprengladung, Gegenstände mit Treib- und Sprengladung, sämtliche ohne Einrichtung (wie Sprengkapsel), die brisant wirkt“. Und selbst für scharfe Munition mit Sprengkapsel sind die Vorschriften kaum strenger. Seit 1. November 1968 wird sogar auf die Warnflagge verzichtet, die für solche Transporte bis dahin Zwang war.

Hersteller Diehl dazu: „Eine Transportgefahr ist doch nicht nur bei unseren Granaten gegeben, die ist doch überall da. Denken Sie ganz allgemein an die Unfalltoten im Verkehr oder an die Opfer von Unfällen im Haushalt.“

Von ähnlicher Qualität scheinen bislang alle Überlegungen gewesen zu sein, die von den zuständigen Institutionen im Zusammenhang mit Munitionstransporten angestellt wurden — von der Bundeswehr, die nun beteuert, sie habe mit der Beförderung nichts zu schaffen, und von der Bundesbahn, die sogleich alle Schuld auf unbekannte Saboteure abschoß.

Was oder wer immer die Katastrophe ausgelöst hat — Leichtfertigkeit und Sorglosigkeit zählen mit zu den Ursachen. Wie Bananen, die immerhin in Kühlwagen verladen werden, sind hochbrisante Granaten ohne Aufsicht durch dichtbesiedelte Zonen transportiert worden. Niemand war sich offenkundig darüber im klaren, daß der Sprengstoff bereits bei 225 Grad verpufft und daß es für die Sicherheit unerheblich ist, ob man ihn auf die Straße werfen kann.

Gewöhnliches Lager-Schmieröl aber entflammt — etwa durch heißgelaufene Achsen — bereits bei 165 Grad. Wird Holz 30 Minuten lang auf 160



Grad erhitzt, so entsteht ein Schweißbrand, bei dem Temperaturen zwischen 300 und 400 Grad entwickelt werden — mehr als genug, um die Composition b, zumindest aber die Granatenverpackung aus besonders leicht entflammarem Fichtenholz, zu entzünden.

Sogar Fabrikant Diehl räumt, auf die Verpackung angesprochen, ein: „Es wäre sicher den Schweiß der Edlen wert, sich hier einmal Gedanken zu machen.“

Von den 170 000 Diehl-Granaten mit der niedrigen Verpuffungstemperatur sind bislang erst rund 17 000 über die Schienen geschickt worden, und der hannoversche Bundesbahnsprecher Fritz Goebel denkt denn auch schon weiter: „Da kann man so alt werden wie eine Kuh, so was passiert immer wieder.“



Granatenfabrikant Diehl
„Bewährte Mischung“

BUNDESLÄNDER

NORDRHEIN-WESTFALEN

Bitte im Bett

Willi Weyer wußte von nichts. Erst aus der Zeitung erfuhr der nordrhein-westfälische Innenminister, daß die sozialdemokratischen Partner aus der SPD/FDP-Koalition im Kabinett eine Regierungsumbildung und die Teilung des Kultusministeriums in ein Wissenschafts- und ein Erziehungsressort erörtern wollten. Weyers Reaktion: „Wahnsinn.“

Auf Anfrage in der Düsseldorfer Staatskanzlei erhielt der Freidemokrat den Bescheid, die Lage verändere sich „von Minute zu Minute“. Und erst tags darauf ließ Ministerpräsident Heinz Kühn seinem Minister Informationen zukommen: Angesichts der fortdauernden Krankheit des von einem schweren Herzanfall betroffenen Kultusministers Fritz Holthoff (SPD) müsse entschieden werden, in welcher Form Holthoff „entlastet“ werden könne.

Weyer entschied sogleich, er werde — nur ein Jahr vor Ende der Legislaturperiode — der Bildung eines neuen Ministeriums nicht zustimmen, zumal sich dadurch die Gewichtsverteilung im Kabinett (acht SPD-, zwei FDP-Minister) weiter zum Nachteil seiner Partei verschieben würde.

Das Weyer-Wort hatte Gewicht. Denn Nordrhein-Westfalens SPD fürchtet Bonner Druck auf den kleinen Partner, wenn sich nach der Bundestagswahl eine CDU/FDP-Regierung etablieren sollte. So wollen die Sozialdemokraten, die bis nächsten Sommer noch einen Kommunal- und einen Landtagswahlkampf durchfechten müssen, alles vermeiden, was den Freidemokraten als Vorwand für eine vorzeitige Aufkündigung der Düsseldorfer Koalition dienen könnte.

Zudem kam der Bescheid dem Ministerpräsidenten gerade recht: Kühn konnte damit jene Gruppe in der SPD-Landtagsfraktion niederhalten, die dem Fraktionsvorsitzenden Johannes Rau, 38, das neue Wissenschaftsministerium zuschieben und damit die Karriere des jungen Genossen fördern wollte — die für den Geschmack des Regierungschefs ein bißchen zu steil verläuft.

Am tropenschwülen Montag vergangener Woche trat Heinz Kühn im stahlblauen Tropical samt Weste und Krawatte vor die in Hemdsärmeln schwitzende Fraktion und erstattete Bericht. Er sei bereit, so beruhigte er die Rau-Riege, bei einer Teilung des Kultusministeriums den Fraktionschef zum Wissenschaftsminister zu berufen, doch sei dies aus politischen Gründen nicht ratsam. Kühn wußte Rau auf seiner Seite, der den „männermordenden Job“ (Rau) unter diesen Umständen nicht begehrte und den Parteifreund gebeten hatte: „Heinz, du mußt es machen.“

Mit „großer Zustimmung“ und „dankbar“ (Rau) akzeptierte die Frak-