

## Das Reichswehrlück am 31. März 1925 in Veltheim und seine Folgen

Reinhold Kölling (Ortsheimatpfleger Veltheim)

Bei einer Übung der Reichswehr ertranken am 31. März 1925 80 Soldaten der Reichswehr und ein Zivilist in der Weser bei Veltheim. Die Nachrichten über das „Veltheimer Fährunglück“ gingen damals wochenlang durch die gesamte deutsche Presse und erregten darüber hinaus auch in der Weltpresse großes Aufsehen. Der vier Wochen nach dem Unglück in Minden geführte Strafprozess, der den Hergang des Unglücks und die Schuld an der Katastrophe klären sollte, fand ebenfalls in ganz Deutschland und im Ausland große Beachtung.

Über das Unglück selbst ist in den letzten Jahren, auch in dieser Zeitung, oft und ausführlich berichtet worden. Ausführlich ist es anhand von Zeitzeugenberichten in dem Buch Band I der Chronik von Veltheim mit dem Titel „Leben am Fluss“ vom Verfasser aufgearbeitet. Aus diesem Grund soll in diesem Bericht besonders der Prozess, das Urteil und die Wirkungen, beleuchtet werden.

Die Rettungs- und Bergungsarbeiten waren damals dem Oberstleutnant Lindemann unterstellt. Mit einer Kompanie Pionieren aus Minden, dem Reichswasserschutz und der Technischen Nothilfe war man gemeinsam fieberhaft bestrebt die Weser nach Opfern abzufischen. Zuvor waren schon viele Soldaten von Kameraden, besonders aber auch von Veltheimer Bürgern, die als Zuschauer zugegen waren, gerettet worden. Die Bergung gestaltete sich bei den Wasser- und Witterungsverhältnissen sehr schwierig. Die Weserufer waren aufgewühlt von den Rädern der Motorfahrzeuge. Taucher wurden eingesetzt. Hunderte von Menschen schauten jeweils zu.



Foto: Bergungsarbeiten (Archiv Reinhold Kölling)

Das Wrack der Pontonfähre wurde in Erder angetrieben und von der Technischen Nothilfe so gleich zerlegt.

In den ersten acht Tagen wurden 21 Leichen an Land gebracht, die meist bei Erder gefunden wurden. Manchmal hatten sich die Soldaten in der Todesnot wie Trauben aneinander geklammert - so fand man ihre Leichen in den Kolken. Und jedes Mal, wenn ein Motorschiff stromauf kam und bei Veltheim an Land legte, wusste man: wieder einer! In der Dorfkirche und im Konfirmandensaal lagen sie aufgebahrt, einer neben dem anderen, jeder ein Blumensträußchen in den längst erkalteten Händen haltend.

Nach zehn Tagen waren 51 Tote geborgen. Die letzten Vermissten wurden nach Porta, Petershagen und Windheim von dem Weserstrom fort getragen. Am 23. April, 24 Tage nach dem Unglück, gab die Weser ihr letztes Opfer frei.

Die Untersuchung über Schuld und Ursache des Unglücks wurde sofort nach dem Unglück in Gang gesetzt. Der als Beauftragter des Reichswehrministeriums nach Minden entsandte Inspekteur des Pionierwesens, Generalmajor Ludwig, kam dabei zunächst zu folgenden Ergebnissen:

„Die bei der Truppenübersetzung gebaute Fähre entsprach den Vorschriften. Sie war nicht überbelastet. Durch die Stromgeschwindigkeit von 1,50 Meter in der Sekunde schlugen Wellenköpfe in eines der tragenden Pontons. Der im Boot befindliche Pionier meldete das pflichtgemäß dem die Überfahrt leitenden Oberleutnant Jordan, obwohl sich keine nennenswerten Wassermengen im Ponton befanden. Der Oberleutnant befahl eine geringere Gierstellung (Schrägstellung der Fähre zur Strömung); das war richtig. Die Mannschaft hatte den Ruf: „Wasser im Ponton!“ vernommen, drängte daraufhin nach der landeinwärts gelegenen Seite und überlastete die Fähre nach der Mitte zu. Oberleutnant Jordan befahl in dieser Situation, das Ankertau zu kappen. Auch das war richtig, weil sonst der Wasserdruck die Fähre schnell unter Wasser gedrückt haben würde.

Der Befehl des Leutnants Heidkämper an die Restbesatzung, Gepäck und Gewehre ins Wasser zu werfen, wurde aus missverstandenen Pflichtgefühl nicht befolgt. Oberleutnant Jordan beorderte den Rettungsponton, der oberhalb am Ufer bereitlag, an die Unglücksstelle.

Leutnant Heidkämper wollte nur die von ihm bestimmten Männer ins Boot lassen. Seine Anordnung wurde in der Panikstimmung jedoch nicht befolgt. Zuerst sprang ein Mann mit vier umgehängten Gewehren ins Boot, dann die gesamte Besatzung. Und da sich der Rest von der sinkenden Fähre aus an die Breitseiten des Pontons klammerte, schlug das Boot um und begrub alles unter sich.“

Unabhängig von dieser Untersuchung hatte die Oberstaatsanwaltschaft Bielefeld ihre Ermittlungen angestellt. Über hundert Zeugen wurden von ihr vernommen. Vier Wochen nach dem Unglück stand der Pionieroberleutnant Jordan, der für das Übersetzen verantwortliche Pionieroffizier, dann unter der Anklage der fahrlässigen Tötung vor Gericht.

„Obwohl bestimmte Vorschriften über die Belastung einer „fliegenden Fähre“ nicht beständen“, so hieß es in der Klageschrift, „sei eine Überlastung wahrscheinlich gewesen“.

„Geäußerte Bedenken habe Jordan abgewiesen mit dem Hinweis auf seine Verantwortlichkeit, die er nach der Dienstvorschrift auf sich nehme“.

Nachdem er nach dem Unglück und seiner Rettung aus der Weser zunächst zusammen gebrochen war, habe sich Jordan am 9. April geweigert, auf einer rekonstruierten Fähre eine Probefahrt mitzumachen unter dem Hinweis, diese Fähre liege tiefer im Wasser als das damals gebaute Fahrzeug.



Foto: Nachbau der Pontonfähre (Archiv Reinhold Kölling)

Für die Gerichtsverhandlung wurde noch einmal eine Gierfähre gebaut. Dafür musste eine Sondererlaubnis vom Reichswehrministerium eingeholt werden, weil der Bau inzwischen grundsätzlich für alle Zukunft verboten worden war. Eine Überfahrt über die Weser wurde zwar nicht gestattet, immerhin aber war es möglich, am Ufer das Fahrzeug mit 167 Mann zu belasten - wie am Tage des Unglücks. Es zeigten sich bei Gierstellung zwischen vorderem und hinterem Ponton starke Strudel und Wellenköpfe, auch wurden leichte Erschütterungen sofort registriert.

Diese Untersuchung am 11. April 1925 mit den 167 feldmarschmäßig ausgerüsteten Infanteristen habe ergeben, dass eine Belastung mit 125 Personen im Höchsthalle vertretbar gewesen wäre. Am Unglückstage seien aber 167 Mann auf die Fähre gestellt worden. Das Unglücksgefährt habe auch nicht, wie es Vorschrift war, einen Rettungsponton im Schlepp gehabt, sondern es seien nur unzulängliche Boote oberhalb der Übersetzstelle bereitgestellt gewesen. Die Belastung der Fähre sei zudem ungleichmäßig erfolgt.

Diese und andere Tatbestände bildeten die Anklagepunkte zu einer achttägigen Gerichtsverhandlung in der "Weserklausur" zu Minden. Die Anklage vertrat dabei Oberstaatsanwalt Dr. Schwederski, Bielefeld; den Vorsitz führte der Mindener Amtsgerichtsrat Vagedes.

Der angeklagte Oberleutnant Jordan, hoch gewachsen und schlank, mit einem Monokel im Auge, machte einen ruhigen, gefassten Eindruck. Er schilderte aus seiner Sicht heraus die Ereignisse am Unglückstage und betonte, dass er sich bei der Konstruktion der Fähre genau an die Vorschrift gehalten habe, die nach seinen Berechnungen 175 Mann hätte tragen müssen. Die ungewöhnliche Schnelligkeit der Fähre bei der Überfahrt habe er nach dem Ruf des Pioniers "Wasser im Ponton" durch abgeänderte Gierstellung gebremst und zugleich den Befehl erteilt: "Alles Oberstrom treten und verteilen!" - ein Befehl, der anscheinend von den Infanteristen in seiner Bedeutung nicht richtig erkannt worden sei. Auch er selbst sei ins Wasser gerutscht, habe sich dann etwa 150 Meter weiter unterhalb schwimmend ans Land retten können. Unbekannt sei ihm die Bestimmung gewesen, dass die Fähre einen Ponton im Schleppzug haben musste. Die Übersetzstelle bei Veltheim, in unmittelbarer Nähe der üblichen Fähre, habe er an sich für ungefährlich gehalten."

Während viele der geladenen Zeugen das bereits bekannte Bild bestätigten, waren die Bekundungen des Amtsgerichtsrates Mitteldorf in Vlotho von besonderer Bedeutung. Er machte der Technischen Nothilfe den schwerwiegenden Vorwurf, das angetriebene Wrack voreilig, ohne die amtlichen Untersuchungen abzuwarten, abmontiert zu haben. Dadurch seien die entscheidenden Ermittlungen außerordentlich erschwert worden. Nach den ihm bekannt gewordenen Mitteilungen sei kein einziger Balken oder Brett

gebrochen und die Verschnürung einwandfrei gewesen. Zweifellos aber sei eine Gierfähre der gebauten Art empfindlich wie eine Apothekerwaage, ein einziger Mann könne schon Schwankungen hervorrufen.

Hauptmann Isermann von der 14. Kompanie des Infanterieregiments, der auch schwimmend von der Fähre das Ufer erreichte, war nach seinen Aussagen verspätet mit seiner Truppe an der Unglückstätte eingetroffen, weil schlechte Wege und sonstige Schwierigkeiten ihn behindert hätten. Deshalb habe die Mannschaft erhitzt die Fähre besteigen müssen. Nach seiner Meinung sei die Fähre bereits besetzt gewesen, als er Oberleutnant Jordan gegenüber einer weiteren Belastung Bedenken geäußert hätte. Er habe sich aber den Anordnungen Jordans fügen müssen, der für die Fähre Befehlsgewalt hatte. Die meisten der ihm unterstellten Leute seien Nichtschwimmer gewesen und daher sei auch die große Zahl der Opfer zu beklagen.

Der Hauptmann der 15. Kompanie weigerte sich, seine Soldaten der Fähre anzuvertrauen. Dadurch blieben sie vor dem Schicksal bewahrt.

Von vielen zivilen Zeugen wurde übereinstimmend bekundet, dass die Leute nur widerwillig auf die Fähre gegangen seien. Mehrfach sei geäußert worden: „Wenn das gut geht, geht alles gut!“

Am wichtigsten und eindrucksvollsten war wohl die Aussage des Veltheimer Fährmanns Huck, der langjährige Erfahrungen mit dem Übersetzen über die Weser hatte. Er hält die Strömung gerade bei Veltheim für reißend, die Hauptstromstärke sei ca. 20 Meter von beiden Ufern entfernt. Als die Fähre vom jenseitigen Ufer abstieß, habe es sehr gefährlich ausgesehen. Sein Freund Tellermann aus Veltheim habe ihn aufgeregt angestoßen und gesagt: "Ich befürchte Schlimmes! Wenn das nur gut geht! Mache lieber deine Fähre klar - für alle Fälle!" Beide seien daraufhin zur eigenen Fähre geeilt, die er sofort losmachte. Da das Unglück in diesem Augenblick geschah, konnte er mit seinem Boot rechtzeitig herankommen und so viele Soldaten vor dem Ertrinken retten.

Kein Wunder also, dass auch der Gutachter Oberst vom Sommerfeld später sagte: „Ich wäre nicht mit hinübergefahren, denn solches Monstrum von Fähre hat gänzlich seinen Sinn verloren!“

Die ganze schwere Bürde der Verantwortung wälzte dieser Vertreter des Reichswehrministeriums auf die alte, von Oberleutnant Jordan benutzte Dienstvorschrift aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts. Ihre Lückenhaftigkeit habe zu dem tragischen Unglück geführt. Höchstens hundert Mann hätten dem Fahrzeug anvertraut werden dürfen, war seine Meinung. Ein anderer Gutachter namens Krel fand die Schuld in dem Fehlen bestimmter und klarer Vorschriften, der unglücklichen Konstruktion der Fähre, verschiedenen ungünstigen Umständen (Hochwasser, Gierstellung), und der ungleichen Verteilung der Leute auf dem Fahrzeug.

So kam denn, was vorauszusehen und nach Lage der Dinge auch gerecht war: der angeklagte Oberleutnant Jordan wurde freigesprochen, da ihm nicht zur Last gelegt werden konnte, was er in zu großer Gläubigkeit als eine Art militärisches Evangelium betrachtet hatte: die - wenn auch lückenhafte - Dienstvorschrift!

Aus dem Veltheimer Unglück wurden dann allerdings glücklicherweise schnelle Lehren gezogen. Die „Opfertat“ der ertrunkenen „Helden“ (Reichswehrminister Geßler) löste nämlich bei den Pionieren bemerkenswerte Innovationen aus. Die Gierfähren wurden ab sofort nicht mehr eingesetzt. Stattdessen kamen nun sogenannte „fliegende Brücken“, zunächst mit Schlauchbootunterlagen, zum Einsatz. Auch die Schwimmausbildung für alle Soldaten wurde sofort massiv forciert.

Das Veltheimer Unglück hatte später noch weitere Auswirkungen. Die Journalisten Fritz Küster und Berthold

Jacob recherchierten nämlich, dass die an dem Unglück beteiligten Soldaten größtenteils illegale Zeitfreiwillige (auf Grund der Versailler Verträge nach dem Ende des ersten Weltkrieges durfte das deutsche Heer nur 100.000 Mann stark sein, mit den Zeitfreiwilligen wurde diese Zahl unterlaufen) waren und veröffentlichten dazu am 11.4.1925 in der Zeitung „Das Andere Deutschland“ den Artikel „Das Zeitfreiwilligengrab an der Weser“. In den nächsten Ausgaben erschienen weitere Artikel.

Die beiden Journalisten wurden deshalb wegen Landesverrat angeklagt und vom Reichsgericht am 14.03.1928 zu je neun Monaten Gefängnis verurteilt („Ponton-Urteil“).

Am 20.3.1928 veröffentlichte Carl von Ossietzky (Pazifist, Journalist und späterer Friedensnobelpreisträger) in der Weltbühne seinen Aufsatz: „Der Ponton-Prozeß“.

Am 23.11.1931 wurde Carl von Ossietzky im so genannten „Weltbühnen-Urteil“ wegen Verrats militärischer Geheimnisse für ein Jahr und sechs Monate Gefängnis verurteilt.

Nach der Ablehnung zweier Gnadengesuche trat er am 10. 5.1932 seine Haftstrafe in Berlin-Tegel an.

Im Rahmen einer Weihnachtsamnestie wird er am 22.12.1932 wieder frei gelassen, allerdings in der Nacht des Reichstagsbrandes am 28.2.1933 wieder in Schutzhaft genommen.

Am 23.11.1936 erhält er für 1935 den Friedensnobelpreis; er stirbt an den Folgen der jahrelangen Gestapohaft am 14.5.1938.