

D 90 entgleist - „Ein Eisenbahnunglück - Keine Toten“

20 Pfg.

Illustrierte

Nr. 40
1927

TECHNIK *für* JEDERMANN

6. HIRTH'S VERLAG G.m.b.H. (RICHARD PFLAUM A.G.) MÜNCHEN



**Die Entgleisung eines
Schnellzuges
bei Oberdachstetten.**

Text Seite 633.

Phot. Berberich



R U N D S C H A U .

Die Entgleisung eines Schnellzuges bei Oberdachstetten.

Am 9. September 1927 wurde in der Station Oberdachstetten auf der Strecke Würzburg—Ansbach bei einem Schnellzug, obwohl die Weiche eines Ueberholungsgleises auf gerader Fahrtrichtung stand und die Signale dementsprechend freie Fahrt zeigten, die Lokomotive und der nachfolgende Zug durch Aufschneiden der Weiche in das Ueberholungsgleis abgelenkt. Der Lokomotivführer gab sofort, als er das Einfahren in die Ablenkung bemerkte, Notbremsung; infolge der Ablenkung bei der hohen Geschwindigkeit entgleiste jedoch die Lokomotive, eine schwere S^{3/4} Maschine, und die nachfolgenden Wagen. Die Lokomotive legte sich zur Seite und wurde durch den nachdrängenden Zug noch einige Wagenlängen weit in liegender Stellung vorwärts geschoben, wobei sie das Gleis vor sich zusammenbog, wie unser Titelbild zeigt. Der Packwagen und der erste Personenwagen legten sich in rechtem Winkel zueinander um, weitere 5 Wagen entgleisten ebenfalls ohne umzufallen und legten sich mehr oder weniger zur Seite. Erfreulich ist bei dieser außerordentlichen schweren Entgleisung der glimpfliche Ausgang: Es wurden neben dem Lokomotivführer 10 Personen durchwegs nicht lebensgefährlich, meist sogar leicht verletzt, so daß nur zwei Verletzte in das Krankenhaus verbracht werden mußten, während die übrigen nach ärztlicher Behandlung ihre Fahrt fortsetzen konnten. Der Materialschaden ist dagegen um so schwerer. Bemerkenswert erscheint, wie wenig der mächtigen Lokomotive der Unfall anhaben konnte. Als Ursache des Aufschneidens der Weiche wird vermutet, daß der Bahnräumer der Lokomotive einen von einem Güterzug herabgefallenen größeren Gegenstand vor sich herschob und dadurch die richtigstehende Weiche aufschnitt, wenigstens lassen Einwirkungen an der Weichenzunge

diese Vermutung gerechtfertigt erscheinen. Bei dem Umfang der Zerstörung am Balkkörper waren weitere Feststellungen vorerst nicht möglich, die Laufwerksteile der Lokomotive waren nach dem Unfall in Ordnung, so daß kein Bruch an der Lokomotive die Entgleisung herbeigeführt haben kann.

Der Geistesgegenwart des Lokomotivführers ist es zu danken, daß ein Auffahren auf den im Ueberholungsgleis stehenden Güterzug und damit ein weit folgenschwereres Unglück vermieden blieb. Die Widerstandsfähigkeit der neuzeitlichen D-Zug-Wagen hat hier eine Kraftprobe bestanden, es lassen sich an ihnen keine schweren Zerstörungen des Wagenaufbaues bemerken. Die Aufrichtungsarbeiten bei einer solchen Lokomotive von über 100 t Gewicht sind begreiflicherweise ein schweres Stück Arbeit. (T. 546.)

Zur freundlichen Beachtung!

1. Beantwortungen und Rücksendungen können nur erfolgen, wenn der Anfrage bzw. Einsendung Rückporto beigelegt ist. — Die eingetretene Portoerhöhung zwingt den Verlag bei dem Umfang unseres Schriftwechsels, erneut darauf hinzuweisen.
2. Alle Einsendungen bitten wir nicht an persönliche Adressen zu richten, sondern nur „an die Schriftleitung (oder Anzeigenabteilung) der Illustrierten Technik, München, Herrstr. 2—10“.
3. Bei Anfragen wegen veröffentlichter Aufsätze wolle stets Heftnummer und genauer Titel oder die am Schlusse jedes Beitrages abgedruckte Nummer (z. B.: „T. 678“) angeführt werden. Dies erspart uns viel Zeit für sonst nötiges Nachblättern!

Am 08.09.1927 entgleiste in Oberdachstetten der Schnellzug **D 90 Frankfurt-München**, geführt von der bayerischen S3/6 3701 mit der Reichsbahn-Nummer 18 500.

Der Bahnhof Oberdachstetten befindet sich zwischen Würzburg und Ansbach, an der [Bahnstrecke Treuchtlingen-Würzburg](#). Hier halten heute täglich jeweils über 20 Züge von und nach [Ansbach](#) (12 Minuten) und [Würzburg](#) (50 Minuten). Durch die Entgleisung des Schnellzuges D 90 bei Weiche 15 wurden Zugführer, Heizer und 14 Reisende leicht verletzt.

Die Ursache wurde nicht zweifelsfrei festgestellt. Eine Vermutung geht dahin, daß die Weichenzunge durch einen vom Bahnräumer der Zuglok

zufällig von der Strecke aufgenommenen Gegenstands angeschlagen wurde, was die Umstellung der Weiche 15 in die falsche Richtung bewirkte.

Die „**Illustrierte Technik für Jedermann**“ erschien von 1925 bis 1928 bei G. Hirth in München. Die populärwissenschaftliche Zeitschrift berichtete über ausgewählte Ereignisse aus der großen weiten Welt der Technik. Zufällig findet sich darin ein Artikel über „**Die Entgleisung eines Schnellzuges bei Oberdachstetten**“ und die Suche nach den Ursachen. Hier werden allerdings ein falsches Datum und eine abweichende Verletztenzahl genannt. Die beiden Photos zeigen die umgestürzte, gut gepflegte Schnellzuglok mit dem Tender, dessen Kohlen sich auf den Boden ergossen, und den enorm verbogenen Oberbau auf der rechten Seite. Das zweite Bild zeigt den umgestürzten leeren Tender im Vordergrund, einen halb umgefallenen Wagen und drei notdürftig stehende, auf Bohlen gestützte Wagen vor einem Bahnwärterhaus auf der Einfahrtseite von Ansbach und einer geschlossenen Schranke. Eisenbahner und Ermittlungsbeamte sind mit der Untersuchung des Unglücks und Hilfsmaßnahmen beschäftigt. Glück im Unglück war für die Reisenden wie für das Personal die Konstruktion der Wagen, deren Aufbauten der übermäßigen Krafteinwirkung standhielten. Die moderne Schnellzuglok wies ebensowenig schwere Beschädigungen auf. Der Artikel weist darauf hin, daß der Lokführer durch seine Wachsamkeit ein weit größeres Unglück verhinderte, auf einen im Überholungsgleis stehenden Güterzug aufzufahren.

Selbst niederländische Zeitungen nahmen von dem Unfall in Bayern Notiz: Das „*Algemeen Handelsblad*“ vom 09.09.1927 titelte: „Ein Eisenbahnunglück. Keine Toten“. Vom Schnellzug Frankfurt-München entgleisten gestern abend die Lok und fünf Wagen. Wie durch ein Wunder wurde niemand getötet und lediglich sechs Reisende wiesen leichte Verletzungen auf. Die Ursache war noch unbekannt.

EEN SPOORWEGONGELUK.

Geen dooden.

BERLIJN, 9 Sept. (Eigentel.) Bij Oberdachstetten zijn gisteravond van den **sneltrein** Frankfort—München een locomotief en vijf wagons **ontspoord**. Als door een wonder werd niemand gedood en slechts zes reizigers liepen lichte kneuzingen op. De oorzaak is nog onbekend.

Der „Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche courant“ vom 10.09.1927 berichtete, daß vom Zug No.90 die Lokomotive, der Gepäckwagen und vier Reisezugwagen entgleisten. Als Ursache des Unglücks mutmaßte man eine falsche Weichenstellung.

Gisterennamiddag zijn in de nabijheid van **Oberdachstetten** (Beieren, district Mittel-franken) van trein No. 90 de locomotief, de bagagewagen en vier personenrijtuigen ontspoord. Verscheidene reizigers zijn gekwetst. De oorzaak van het ongeluk is waarschijnlijk aan verkeerden wisselstand te wijten.

Hans-Joachim Ritzau nennt in seinem Buch „Eisenbahn-Katastrophen in Deutschland. Splitter Deutscher Geschichte. Bd.1“ (Landsberg: Ritzau Zeit und Eisenbahn, 1979, S.183) unter dem korrekten Datum des Unglücks 08.09.1927 die Entgleisung in Oberdachstetten.

Steffen Lüdecke schreibt in seinem Baureihenbuch „Die Baureihe 18.4-6. Geschichte einer legendären Dampflokomotive“ (Freiburg: Eisenbahn-

Kurier, 1984, S.285): „Stärker in Mitleidenschaft [als andere S3/6-Maschinen bei diversen Unfällen] gezogen wurde am 8. September 1926 S 3/6 3700 (später 18 499). Infolge einer defekten englischen Kreuzungsweiche im Bahnhof Oberdachstetten der Strecke Würzburg - München entgleiste die Maschine vor dem aus Würzburg kommenden D 90 Hamburg - München und blieb nach hartem Aufprall auf der rechten Seite liegen, Sie trug Beschädigungen des rechten Niederdruckzylinders und des Laufwerkes davon, ebenso entstand am Tender und an einigen Reisezugwagen Schaden.“

Die Jahreszahl 1926 ist falsch, sie muß 1927 lauten. Die Loknummer ist ebenfalls nicht korrekt angegeben, nach alten Aufnahmen ist am Tender deutlich das Schild „18 500“ zu erkennen und nicht „18 499“ (= bay S3/6 3700). Die bayerische Schnellzuglokomotive S3/6 3701, spätere 18 500, wurde 1924 unter Fabriknummer 5550 hergestellt von der Lokomotiv- und Maschinenfabrik J. A. Maffei in München. Am 20.11.1958 wurde sie im Bw Ulm ausgemustert. Zur Zeit des Unfalls war sie drei Jahre lang in Betrieb und hat nach ihrer Wiederaufrichtung und Reparatur noch 31 Jahre lang Dienst getan.



Bahnstrecke Treuchtlingen–Würzburg

Streckennummer (DB): 5321; Kursbuchstrecke (DB): 920

Streckenlänge: 140,2 km; Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

Ulrich Brandl übermittelte freundlicherweise die Fahrzeiten des D 90:

Altona ab 6:37	Eichenberg an 12:27
Hamburg Hbf ab 7:03	Eichenberg ab 12:30
Harburg ab 7:26	Bebra an 13:41
Lüneburg an 7:58	Bebra ab 13:50
Lüneburg ab 7:59	Fulda an 14:46
Uelzen an 8:30	Fulda ab 14:49
Uelzen ab 8:34	Würzburg an 16:58
Lehrte an 9:43	Würzburg ab 17:12
Lehrte ab 9:49	Ansbach an 18:52
Hannover an 10:06	Ansbach ab 19:11
Hannover ab 10:21	Treuchtlingen an 20:00
Kreiensen an 11:21	Treuchtlingen ab 20:02
Kreiensen ab 11:23	Ingolstadt an 20:56
Göttingen an 12:01	Ingolstadt ab 20:58
Göttingen ab 12:05	München an 22:14

Am 08.09.1927 ist der D 90 nicht mehr bis Ansbach gekommen, seine Fahrt endete unvermittelt in Oberdachstetten, mit Verletzten und Materialschäden, aber glücklicherweise ohne Todesopfer.

©P. Dr. Daniel Hörnemann