

Nr. 7. Der Eisenbahnunfall an der Ems-Drehbrücke bei Weener am 26. Juli 1913.

Ein Eisenbahnunfall, der glücklicherweise ohne ernstere Folgen geblieben ist, ereignete sich am 26. Juli 1913 an der Emsbrücke zwischen Hilkenborg und Weener. An diesem Tage hatte der Personenzug 232, der abends 10¹⁰ Uhr von Oldenburg nach Leer-Neuschanz abgeht, mehrere Minuten Verspätung, die der Führer wieder einzuholen versuchte. Es herrschte leichter Nebel, die Schienen waren infolge des feuchten Wetters schlüpfrig.

Auf Bahnhof Hilkenborg fuhr infolgedessen der Zug trotz rechtzeitig angezogener Bremse bis dicht zum Ausfahrtssignal. Der Zugführer versäumte es, sich von der Stellung des Signals zu überzeugen, und gab, nachdem sämtliche Fahrgäste eingestiegen waren, mit der Pfeife das Abfahrtszeichen. Der Lokomotivführer, der von seinem Standort aus die Stellung des Signals nicht beobachten konnte, nahm leider an, daß sich der Zugführer gemäß seiner Vorschrift von der „Freien Fahrt“ überzeugt habe und setzte den Zug in Bewegung.

Beim Auffahren auf die große Emsbrücke, die der Schifffahrt wegen nach dem linken Ufer hin als Drehbrücke ausgebildet ist, bemerkte jedoch der Führer Heinrich Janßen 4 zu seinem größten Schreck, daß die Drehbrücke parallel zum Flußlauf gedreht war, so daß der ganze Zug unfehlbar in den Fluß stürzen mußte, wenn es nicht gelang, ihn noch in letzter Sekunde zum Stehen zu bringen. Die Drehbrücke konnte damals nicht rechtzeitig geschlossen werden, weil ein langer Schleppzug bei der Durchfahrt durch die Brückenöffnung die Schließung verzögert hatte. Der Führer betätigte sofort die Luftdruckbremse, gab Gegendampf und erreichte damit, daß der Zug noch wenige Meter vor dem Ende der festen Brücke nahezu zum Stehen kam. Infolge der schlüpfrigen Schienen glitt der Zug indessen ganz langsam immer dichter dem Ende zu, und schließlich wurde die Lokomotive mit dem vorderen Teil über die letzte Schwelle gekippt. In dieser gefährlichen Lage blieb die Maschine hängen, sie stützte sich mit dem Federausgleichshebel, der sich zwischen den beiden Kuppelachsen befindet, auf die erwähnte Querschwellen und wurde von der Tender-Hauptkuppelung gehalten. Diese Kuppelung wurde so stark verbogen, daß sie einen Winkel von etwa 120°

bildete und um mehr als 10 mm gestreckt wurde, hielt jedoch die hohe Beanspruchung aus, ohne zu brechen. Sämtliche frei schwebenden Achsen der Lokomotive wurden von den Achsgabelverbindungs-



Abb. 67 Eisenbahnunfall an der Ems-Drehbrücke bei Weener am 26. Juli 1913.

1530

Hauptabmessungen der Lokomotive Hanomag-Fabrik-Nr. 4997:

Spurweite	1435 mm	Rostfläche	2,27 m ²
Zylinderdurchmesser	400/680 mm	Heizfläche, gesamt	119,35 m ²
Kolbenhub	400 mm	Leergewicht	46 650 kg
Treibradurchmesser	1750 mm	Reibungsgewicht	30 150 kg
		Dienstgewicht	52 150 kg

stücken festgehalten; die Lage der Lokomotive ist aus Abb. 67 zu entnehmen.

Wäre von dem Zug aus noch ein einziger Nachschub erfolgt, so wäre die Lokomotive in den Fluß gestürzt und hätte notwendigerweise sämtliche Wagen des Zuges mitgerissen; es wäre dann ein folgenschweres Unglück entstanden. Nachdem sich die Lokomotive in schräger Lage festgesetzt hatte, entstand die weitere Gefahr einer Kesselexplosion, da das Wasser des unter vollem Druck befindlichen Kessels nach vorn geströmt war und die Feuerkiste entblößt lag.

Der Führer Janßen 4 und Heizer Lütje 3 behielten auch in dieser gefährlichen Lage ihre volle Geistesgegenwart. In dem geeigneten Führerstand, dicht über dem Fluß stehend, setzten sie beide Strahlapparate in Tätigkeit und zogen auch das Feuer heraus. Erst dann, nachdem sämtliche erforderlichen Vorrichtungen erledigt waren und der Zug hinlänglich gesichert erschien, verließen sie ihren gefährlichen Standort. Die gekippte Lokomotive wurde später durch einen Schwimmkran wieder gehoben und in

Werkstatt in Oldenburg zugeführt. Sie hatte infolge der Geistesgegenwart des Führers und Heizers keine nennenswerten Beschädigungen erlitten. Es war dies die von Hanomag im Jahre 1907 gelieferte 2 B-Personenzuglokomotive „Venus“ Oldenburg, Betriebs-Nr. 175, Fabrik-Nr. 4907.

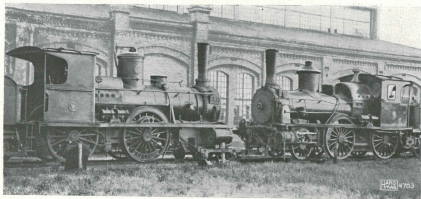


Abb. 68

Vom Eisenbahnunfall bei Kirchlingern am 22. Mai 1891.
(Hauptabmessungen und Gewichte der Lokomotiven siehe neben.)

1. 130/149

Eisenbahnunfall Kirchlingern am 22. Mai 1891.

Am 22. Mai 1891 stießen auf der Strecke Löhne-Osnabrück bei Kirchlingern zwei Züge zusammen. Abb. 68 stellt die beiden Lokomotiven nach dem Unfall dar. Beide sind vorn außerordentlich stark beschädigt.

Die links stehende konnte nur mit Hilfe eines untergesetzten kleinen Trucks befördert werden. Es ist dies eine von der Hanomag im Jahre 1873 (Fabrik-Nr. 941) für die Hannover-Altenebener Eisenbahn

gebaute 1 B-Personenzuglokomotive, die später unter der Betriebs-Nr. 363 in den Park der Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover übergang. Die Lokomotive besitzt Belpaire-Feuerkiste. Die Hauptabmessungen sind folgende: Zylinder 405 mm, Hub 562 mm, Treibraddurchmesser 1726 mm, Rostfläche 1,0 m², Heizfläche 88,6 m², Dienstgewicht 31,7 t.

Die andere Lokomotive ist ebenfalls eine von der Hanomag gebaute 1 B-Personenzuglokomotive aus dem Jahre 1871 (Fabrik-Nr. 579). Der Kessel zeigt die namentlich von Borsigschen Lokomotiven her bekannte stark erhöhte Feuerkiste mit runder Decke. Die Lokomotive ging später unter der Nr. 330 in den Park der Königl. Eisenbahn-Direktion Hannover und 1895 unter Nr. 108 in den Park der Königl. Eisenbahn-Direktion Münster über. Die Hauptabmessungen dieser Lokomotive sind folgende: Zylinder 406 mm, Hub 508 mm, Treibraddurchmesser 1676 mm, Rostfläche 1,54 m², Heizfläche 97,0 m², Dienstgewicht 36,4 t.

Beide Lokomotiven sind, wie die Abbildung erkennen läßt, mit Luftdruckbremsen, Bauart Carpenter, ausgerüstet. Auf der Preussischen Staatsbahn ist diese Bremse erst später durch die Westinghouse-Bremse ersetzt worden.



Inhalts-Verzeichnis 1913/14—1919.

Die Herausgabe des Inhaltsverzeichnisses für die Jahrgänge 1913/14—1919 der „Hanomag-Nachrichten“ hat sich infolge erheblicher Erweiterungen verzögert. Wir rechnen jedoch mit einer Fertigstellung bis Juli d. J. und werden dann die zahlreichen Anforderungen unverzüglich befriedigen.

Letzterschienene Hanomag-Werbedrucksachen.

- M 170 d: Hanomag-Dampfmaschinen mit Ventilsteuerung Bauart Lentz. (Flugblatt.)
- L 196 d: Ersatzteile für Lokomotiven.
- L 206 b: Gekümpelte Kesselteile. (Flugblatt.)
- D 350: (2. Auflage) Hanomag-Zweiflammrohr- und Dreiflammrohrkessel.
- D 361 A/14: Ergebnis der Versuche am Hanomag-Stellrohrkessel 25 des R.-W.-E. Kraftwerk Goldenberg-Werk. (Flugblatt.)
- D 361 A/5: Ergebnisse der Versuche, ausgeführt an einem Hanomag-Stellrohrkessel der Stadt. Elektr.-Werke, Berlin, Kraftwerk Moabit II. (Flugblatt.)
- D 366: Urteile der Fachwelt über Hanomag-Dampfkessel.

- M 401 b: Hanomag-Pumpwerke. (Flugblatt.)
- M 403 b: Hanomag-Dampfmaschinen mit Präzisions-Ventilsteuerung Patent Lentz zum Antrieb von Grubenventilatoren. (Flugblatt.)
- M 404: Hanomag-Dampfmaschinen mit Ventilsteuerung Bauart Lentz.
- M 410: Hanomag-Dampfmaschinen mit Ventilsteuerung Bauart Lentz. (Flugblatt.)
- 1221: Hanomag-Ansichtskarten und „Größere Abhandlungen über Lokomotivbau.“
- R 1230: Eine tolle Nacht. Sonderdruck aus H.-N. 12, Jahrg. VI.
- 1501 d: Beschreibung und Betriebsvorschriften ü. Lloyd-Schiffsmotoren.
- R 1502: Ersatzteilliste zu Betriebsvorschriften f. Lloyd-Schiffsmotoren.