

1. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

3. Juni 1957

Verkehrsminister Dipl.-Ing. Waldbrunner:Lückenlose Unterrichtung der Öffentlichkeit über Verkehrsunfälle104/A.B.  
zu 117/JAnfragebeantwortung

Auf die Anfrage der Abg. P r i n k e und Genossen vom 23. Mai 1957, betreffend die Verkehrssicherheit bei den Österreichischen Bundesbahnen, teilt Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.- Ing. W a l d b r u n n e r folgendes mit:

Ich bedau~~re~~ ausserordentlich die im Laufe des letzten Jahres vorgekommenen Eisenbahnunfälle.

Sowohl ich selbst wie auch die Leitung und das Personal der Österreichischen Bundesbahnen sind sich der ausserordentlich grossen Verantwortung bewusst, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel alles vorzukehren, was zur Gewährleistung der Betriebssicherheit erforderlich ist.

Ich darf feststellen, dass bei den Österreichischen Bundesbahnen Unfälle zu keiner Zeit verschwiegen worden sind, sondern im Gegenteil entsprechend dem jeweiligen Stand der darüber geführten Untersuchung unverzüglich lückenlose Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgte.

2. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

3. Juni 1957

Über den Unfall im Bahnhof Pöchlarn am 16.9.1956 wurde noch am gleichen Tage die Öffentlichkeit hinsichtlich der Unfallursachen durch nachstehende Pressemitteilung unterrichtet:

"Sonntag, den 16.9.1956 fuhr um 6,51 Uhr im Bahnhof Pöchlarn auf dem vom Bahnhofgebäude durch fünf Gleise getrennten Gleis 7 der aus Richtung Kienberg-Gaming kommende Personenzug PG 78 ein. Um 6,53 Uhr fuhren auf dem zweiten Gleis ein Güterzug Richtung Wien und fast gleichzeitig auf dem dritten Gleis ein Sonderschnellzug von Wien nach Zell am See durch.

Der Personenzug war anlässlich einer in Pöchlarn stattfindenden Kriegerdenkmalenthüllung mit ca. 450 Reisenden besetzt. Eine beim Bahnhofgebäude aufgestellte Musikkapelle spielte beim Eintreffen des Zuges.

Obwohl zwischen dem Enfahrgleis des Personenzuges und dem vom Sonderzug befahrenen Gleis ein Zwischenraum von zwei freien Gleisen, d.s. 12 m, vorhanden ist und vier Bahnhofbedienstete vom diensthabenden Fahrdienstleiter beauftragt waren, die Reisenden nach dem Aussteigen vom Überschreiten der befahrenen Gleise zurückzuhalten, wurden einige Reisende von dem Sonderschnellzug erfasst. Zwei Reisende wurden zur Seite geschleudert und sofort getötet, fünf weitere Reisende verletzt. Der Fahrdienstleiter Bundesbahnrevident Karl Guttenbrunner, geb. 1924, wohnhaft in Pöchlarn, der sich zwischen den beiden Durchfahrgleisen aufhielt und die Reisenden von dem Überschreiten des vom Sonderschnellzug befahrenen Gleises noch im letzten Moment zurückhalten wollte, wurde ebenfalls von dessen Lokomotive seitlich erfasst, zur Seite geschleudert und getötet.

Nach den Feststellungen der Erhebungskommission der Bundesbahnen, die sich sofort zur Unfallstelle begeben hatte, herrschte zum Zeitpunkt des Unfalles Nebel, der die Sicht auf etwa 50 m einschränkte. Die vom Lokomotivführer des Sonderzuges wegen der Sichtbehinderung mehrmals abgegebenen Achtungssignale und die bei Erkennen der Gefahr durchgeföhrte Schnellbremsung konnten den Unfall nicht mehr verhindern."

Die am 11.2.1957 abgeschlossenen Untersuchungen haben ergeben, dass die Alleinschuld am Unfall den hiebei getöteten Fahrdienstleiter Revident Karl Guttenbrunner traf, weil er - obwohl die aus Personenzug PG 78 ausgestiegenen Reisenden die Gleise 1 und 2 noch nicht überschritten hatten - einen aus Richtung Linz kommenden Güterzug auf Gleis 2 und einen Richtung Zell am See fahrenden Sonderschnellzug auf Gleis 1 durchfahren liess und die zur Sicherung der Reisenden aufgestellten Bediensteten nur von der Durchfahrt des ersten Zuges unterrichtete.

3. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

3. Juni 1957

Von der am 29.4.1957 erfolgten Entgleisung im Bahnhof Mauer-Öhling sind Presse und Rundfunk noch am gleichen Tage hinsichtlich der Unfallsursachen wie folgt unterrichtet worden:

"Montag, den 29.4.1957 um 11,16 Uhr entgleisten auf der Westbahnstrecke bei der Einfahrt des Eilzuges 633 (Wien-Bregenz) im Bahnhof Mauer-Öhling die letzten neun Personenwagen aus bisher ungeklärter Ursache.

Nach den bisherigen Meldungen wurden zwei Reisende mit Verletzungen unbestimmten Grades in das Krankenhaus Amstetten gebracht, weitere zwölf Reisende geringfügig verletzt."

Am 30. April erfolgte eine weitere Verlautbarung:

"Kommissionelle Untersuchung der Ursachen des schadenbringenden Ereignisses ergab, dass an der Unfallstelle eine Gleisverdrückung bestand. Diese wurde vom Lokführer und Lokbeimann wahrgenommen und veranlasste ersteren, den Zug stark abzubremsen. Die Gleisverdrückung dürfte durch die plötzlich eingetretene ungewöhnlich hohe Aussentemperatur und Sonnenbestrahlung entstanden sein und ergab sich in einem nach fachmännischen Erkenntnissen einwandfreien Oberbau."

Die inzwischen abgeschlossenen Untersuchungen ergaben, dass 22 Minuten vor dem Ereignis ein Personenzug die Gleisstelle überfahren und in Ordnung vorgefunden hatte. Sie brachten auch Bestätigung für das Zutreffen der Annahme einer Gleisverdrückung infolge aussergewöhnlich ~~wascher~~ Erwärmung nach einer verhältnismässig kühlen Nacht.

Der an der kritischen Stelle liegende Oberbau wurde im Jahre 1950 neu verlegt und laufend instand gehalten. Die Stelle neigt jedoch zur Schienenwanderung, der schon vor dem Zeitpunkt der Entgleisung durch Einbau von Wандklemmen begegnet worden ist.

Über die ebenfalls am 29.4.1957 im Bahnhof Steindorf bei Strasswalchen vorgekommene Entgleisung des Arlberg-Express ist nachstehende Publikation hinsichtlich der Unfallursachen erfolgt:

"Montag, den 29.4.1957 um 12,58 Uhr entgleisten auf der Ausfahrseite des Bahnhofes Steindorf bei Strasswalchen vom durchfahrenden Arlberg-Express 111 Wien - Paris sechs Wagen, von denen ein unbesetzter Schlafwagen umstürzte. Soweit bisher bekannt ist, erlitten nur wenige Reisende geringfügige Verletzungen. Sie setzten ihre Fahrt bereits um 13,35 Uhr mit einem von Salzburg zugeführten Ersatzzug fort. Für eventuelle ärztliche Betreuung in Salzburg wurde vorgesorgt.

4. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

3. Juni 1957

Erhebungen über die bisher ungeklärte Entgleisungsursache sind sofort eingeleitet worden."

Sie wurde durch eine Verlautbarung am nächsten Tage wie folgt ergänzt:

"Die unmittelbar nach dem Unfall begonnenen Erhebungen, deren Abschluss in den späten Nachmittagstunden erfolgte, ergaben, dass ein äusserst selten vorkommendes Radgebrechen an einem vierachsigen französischen Personenwagen zu dessen Entgleisung führte, welche in der Folge die von fünf weiteren Fahrzeugen verursachte."

Später durchgeführte Werkstättenuntersuchungen ergaben, dass an einem Radsatz des französischen Wagens SNCF B4ü 22022 die Radscheibe des in der Fahrtrichtung linken vorderen Rades des ersten Drehgestelles vollkommen vom Nabensitz gelöst und nach innen verschoben war.

Die Bauart des Drehgestelles dieses französischen Wagens, bei dem das Wagengewicht allein über die an den Langträgern sitzenden seitlichen Gleitbacken übertragen wird, ist bei der unvollkommenen Schmierung dieser Reibstellen für den Lauf der Drehgestelle sehr ungünstig. Es treten daher zu den normal vorhandenen Fliehkräften noch zusätzlich grosse Reibungskräfte auf, die die Einstellung des Drehgestelles in den Kurven behindern und zusätzliche Beanspruchungen zwischen Schiene und Spurkranz verursachen. Diesen Beanspruchungen war die mit wahrscheinlich zu geringem Druck aufgepresste Radscheibe auf die Dauer nicht gewachsen und wurde losgeprellt. Dadurch waren relative Bewegungen zwischen Radscheibe und Achse möglich und es kam zum Auswalzen der Nabe. Die Nachmessung des Radsatzes ergab, dass die Bohrung an der Radnabe unrund war, an der Lagerseite 186,5 bis 187,2 und an der Seite des Spurkranges 186 bis 187 mm Bohrungsdurchmesser hatte. Der Nabensitz der Achse war zylindrisch und hatte einen Durchmesser von 185,2 mm. Das Spiel zwischen Achse und Rad betrug daher zwischen 0,8 bis 2 mm. Die Verschiebung des Rades auf der Achse nach innen bewirkte die Entgleisung.

Die regelmässige Untersuchung der auf den Linien der Österreichischen Bundesbahnen verkehrenden Fremdwagen - daher auch dieses französischen Wagens - erfolgt durch die Eigentumsbahnverwaltung. Beim Übertritt wird im Grenzbahnhof vom wagentechnischen Personal der Österreichischen Bundesbahnen eine Untersuchung vorgenommen, bei der diese Art von Gebrechen (zu geringer Aufpressdruck eines Rades auf der Achse) jedoch nicht feststellbar ist.

Das Loswerden einer Radscheibe auf einer Achse ist ein äusserst selten vorkommendes Gebrechen; im konkreten Fall bildete es die alleinige Ursache des Unfalles.

5. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

3. Juni 1957

Bei der Feststellung von Hergang und Ursachen der am Sonntag, den 19.5.1957 um 14,48 Uhr erfolgten Entgleisung des Rot-Weiss-Kurier, D 224, Paris - Wien, im Bahnhof Hötteldorf-H. ergaben sich ausserordentliche Schwierigkeiten.

Über dieses Ereignis sind der Öffentlichkeit bisher folgende Mitteilungen zur Verfügung gestellt worden:

Am 19.5.1957:

"Sonntag, den 19.5.1957 um 14,48 Uhr entgleisten bei der Durchfahrt des D 224 im Bahnhof Hötteldorf-H. noch vor Erreichen der nächsten Kreuzungsweiche die vier letzten vierachsigen Wagen des Zuges mit allen Achsen. Zwei der Fahrzeuge stürzten um. 50 Reisende, vornehmlich Teilnehmer an Schülerausflügen, erlitten Verletzungen, die in 10 Fällen Aufnahme in Krankenhäuser nötig machten. In keinem Falle besteht Lebensgefahr."

Durch einen entgleisten Wagen wurde die Brücke über die Brudermannsgasse schwer beschädigt, unter der sich starker Passantenverkehr abwickelte. Durch hiebei losgelöste Steinquadern wurden Frau Getrude Schill, wohnhaft 18., Temscherbergasse 1, und ihr 10-jähriger Sohn Michael schwer verletzt; dieser verstarb während des Transportes ins Krankenhaus.

Die nach dem Unfall sofort aufgenommenen Erhebungen zur Klärung der Unfallsursache sind in den späten Abendstunden noch nicht abgeschlossen. Jedoch liegt auf keinen Fall Personalverschulden vor."

Am 22.5.1957:

"Unter dem Vorsitz des Generaldirektors der Österreichischen Bundesbahnen, Dr. Schantl, fand im Beisein des Betriebsdirektors, Maschinendirektors und Baudirektors mit allen Fachexperten der Österreichischen Bundesbahnen und den gebeten Sachverständigen der Technischen Hochschule und der Firmen eine zusammenfassende Beratung statt, in der die bisherigen Untersuchungen über die Entgleisungsursache in Hötteldorf eingehend erörtert worden sind. Hiebei ergab sich die Notwendigkeit, noch weitere Laboratoriumsuntersuchungen durchzuführen."

Hinsichtlich des Gleiszustandes kann bisher gesagt werden, dass es sich um einen guten modernen, nicht verschweissten Oberbau handelt, der im Jahre 1952 verlegt und letztmals am 9. Mai d.J. kommissionell mit modernen Messgeräten abgenommen worden ist."

Am 24.5.1957:

"Bei der am Donnerstag, den 23.5.1957 neuerlich abgehaltenen mehrstündigen Sitzung der zur Klärung der Ursachen des Eisenbahnunfalles in Hötteldorf-H. am 19.5. eingesetzten Untersuchungskommission wurde die Durchführung noch weiterer Untersuchungen als erforderlich erachtet."

Hiezu gehören Probefahrten zwischen Hadersdorf-Weidlingau und Hötteldorf-Hacking mit einem Zug von gleicher Zusammensetzung wie der des verunglückten. Bei diesen Fahrten werden auch bestimmte Wagen der vom Unfall betroffenen Garnitur eingereiht sein. Neben technologischen Untersuchungen wird eine nochmalige eingehende Begutachtung aller im Zugsverband befindlichen Wagen erfolgen."

6. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

3. Juni 1957

Am 29.5.1957:

"Die Arbeiten der zur Aufklärung der Entgleisung des D 224 am 19.5. 1957 im Bahnhof Hötteldorf-H. eingesetzten Untersuchungskommission konnten trotz mehrmaliger eingehender Ortsbesichtigung, Überprüfung der Fahrzeuge und bestimmter Bestandteile in Bundesbahnwerkstätten und Laboratorien der Technischen Hochschule bisher noch nicht abgeschlossen werden.

Es wurde festgestellt, dass der Oberbau unter Verwendung moderner Messgeräte noch am 9.5.1957 genauestens überprüft und übernommen sowie von den eigens dazu bestimmten Organen in den vorgeschriebenen Zeitabständen regelmässig begangen worden war, ohne dass dabei bedenkliche Veränderungen zu bemerken gewesen wären.

Die Fachexperten haben bei mehrmaliger Ortsbesichtigung den Oberbau in gutem Zustand gefunden und die Geschwindigkeit, die der verunglückte Zug an der Entgleisungs <sup>stelle</sup> hatte, als zulässig erklärt.

An Hand zahlreicher Zeugenaussagen und durch Vergleich dieser mit den Unfallspuren war es möglich, den Hergang des Ereignisses weitestgehend zu rekonstruieren, jedoch konnte der Beweis der den Unfall auslösenden Ursache noch nicht gefunden werden.

Innerhalb der Untersuchungskommission bestehen zwei Auffassungen:

Eine der beiden geht davon aus, dass durch einen Fremdkörper die Wiege des als 8. Fahrzeug im Zug rollenden vierachsigen Wagens SBB A4ü No 1307 gehoben und dadurch das Drehgestell blockiert wurde. Die damit verbundene Verschiebung des ganzen Wagenkastens führte zur Verschränkung der vorderen Puffer des Schweizer Wagens mit den hinteren Puffern des vor ihm gereihten französischen Fahrzeuges. Die weitere Folge war Seitenstarre Verbindung beider Wagen, die sich bei nachfolgendem Befahren von Kurven an anschliessend gereihten Fahrzeugen als starke, sich gegen das Zugende wesentlich vergrössernde Schlingerbewegung mitteilte.

Dieser Auffassung nach muss diese Laufbeeinflussung in der Gegend des 10. Wagens so gross geworden sein, dass sie seine Entgleisung und in weiterer Folge jene der ihm folgenden Fahrzeuge verursachte.

Die von der zweiten Gruppe der Sachverständigen vertretene Meinung geht gleichfalls von Beeinflussung durch einen bisher nicht ermittelten Fremdkörper aus, nimmt jedoch an, dass dieser auf den 10. Wagen - das 1. entgleiste Fahrzeug - einwirkte und seine Entgleisung sowie in weiterer Folge die der Fahrzeuge bis zum Zugschluss bewirkte.

Dessen ungeachtet werden Bedienstetenaussagen, die die Möglichkeit eines den Zug störenden Einflusses vom Gleis her nicht ausschliessen, weiter geprüft."

7. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

3. Juni 1957

Zu Punkt 1 der Anfrage. (Ist der Herr Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft bereit, dem Hohen Hause seinerzeit das Ergebnis der Untersuchungen über das Eisenbahnunglück vom 19. Mai 1957 bekanntzugeben?)

verweise ich auf die vorstehenden Ausführungen.

Zu Punkt 2 der Anfrage. (Was gedenkt der Herr Bundesminister zu unternehmen, um die Ursachen solcher Katastrophen zu beseitigen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen?)

nehme ich wie folgt Stellung:

Das mit der Betriebsabwicklung befasste Personal der Österreichischen Bundesbahnen wird für die Ausübung des Dienstes laufend geschult, periodisch geprüft und durch erfahrene Kontrollore überwacht.

Die periodisch vorgesehenen Revisionen der Lokomotiven, Personen- und Güterwagen sowie der Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen werden auch in Zukunft mit der gebotenen Genauigkeit durchgeführt werden.

Um unvorhersehbare, plötzlich auftretende Veränderungen an den Gleis-, Weichen- und Fahrleitungsanlagen möglichst rasch zu entdecken und sie nicht erst zur Quelle eines schadenbringenden Ereignisses werden zu lassen, ist das Personal aller Gruppen des ausübenden Verkehrsdienstes sowie die Bediensteten des Bau-, Sicherungs-, Fernmelde- und Elektrodienstes neuerdings angewiesen worden, dem Zustand aller Anlagen gewissenhafteste Aufmerksamkeit zu widmen. In dieser Verfügung wurde auch angeordnet, wenn nötig, weitere Kräfte für Streckenbegehung und -beobachtung einzusetzen.

Jedem Bediensteten ist neuerlich zur Pflicht gemacht worden, bedenkliche Veränderungen der Anlagen unverzüglich dem nächsten Vorgesetzten zu melden.

Ausserdem wurde angeordnet, die Geschwindigkeitsverhältnisse auf allen Strecken der Österreichischen Bundesbahnen sofort neuerlich rigoros zu überprüfen.

-.-.-.-.-