

Von Unglücksfällen mit der Re 6/6

Eingeschlossen im Maschinenraum!

Von schweren Unfällen nicht verschont geblieben

Leider waren mehrere Re 6/6 zum Teil in äusserst schwere Unfälle verwickelt, wobei drei Lokführer ihr Leben verloren. Bei einem Unfall wurde die Re 6/6 so stark beschädigt, dass sie in der Folge ausrangiert werden musste. Eine Lokomotive erhielt einen neuen Kasten und alle anderen wurden wieder instand gestellt.

Bei zwei schweren Unfällen kamen die Lokomotivführer aber dank der stabilen Konstruktion der Re 6/6 und dank ihrer Reaktionsfähigkeit mit dem Schrecken und einiger kleinerer Blessuren davon. Ihre persönliche Schilderungen haben hier ihren Platz gefunden.

Frontalkollision mit einem Oelzug am Zughaken!

„Reserve 3.30 Uhr“ lautete der Dienstbefehl für Lokomotivführer Hanspeter Reutener vom Depot Basel, am 30. Juni 1980. Trotz der frühen Morgenstunde war Hanspeter Reutener gut gelaunt. Denn soeben hat er vom Fahrdienstbeamten erfahren, dass er für seine heutige Leistung – einen Oelzug von Basel-Birsfelden Hafen nach Rothenburg – die Re 6/6 11630 „Herzogenbuchsee“ zu übernehmen habe. Um 5.30 Uhr verliess Hanspeter Reutener mit dem fast 1600 Tonnen schweren, mit Heizöl beladenen Zug 92208, Birsfelden Hafen und befuhr die Umfahrung Nord im Basler-Rangierbahnhof (RB) um dann in Pratteln auf das Stammgleis in Richtung Olten wechseln zu können. Er herrschte Bodennebel und die Sicht war erheblich eingeschränkt. Hanspeter Reutener fährt in der Folge mit 59 km/h in die 18‰-Steigung auf der Höhe von Schweizerhalle. Rechtzeitig hatte er deshalb mit dem Fahrschalter aufgeschaltet um in der Steigung mit der Geschwindigkeit nicht zurückzufallen, was selbstverständlich für die Re 6/6 kein Problem darstellte. „Dann plötzlich tauchte auf eine Distanz von ca. 150m die Front einer Re 6/6 vor mir auf, deren Stirnbeleuchtung nicht brannte“,

schilderte mir Hanspeter die ungemütliche Situation. „Sofort leitete ich eine Schnellbremsung ein und flüchtete in den Maschinenraum, als es auch schon einen dumpfen Knall gab, und mir schien es unendlich bis der Zug endlich stillstand“, fuhr er fort. Die träge Bremswirkung der G-Bremse vermochte nämlich in der kurzen Zeit nichts zu bewirken und so prallte der Oelzug praktisch ungebremst in die entgegenkommende Maschine. Was war passiert? Etwa um drei Uhr am selben Morgen hatte ein Erstfelder-Lokführer die Re 6/6 11629 „Interlaken“ auf einem Gleis abgestellt, über welches das Umfahrgleis ebenfalls erreicht werden konnte. Die Handbremse dieser Lok war vorschriftsgemäss angezogen. Trotzdem setzte sich diese Maschine später unbemerkt in Bewegung und erreichte genau in dem Moment das Umfahrgleis, als der Oelzug bereits das die Weichenverbindung schützende Signal passiert hatte. Durch die äusserst heftige Kollision wurde die Re 6/6 11629 wieder auf das selbe Gleis zurückgeworfen und wies beim Stillstand zur Re 6/6 11630 eine Lücke von ca. 100m auf. Der erste Zisternenwagen verkeilte sich aber mit der entgleisten Lok und fing Feuer,

dass sofort auf die Re 6/6 übergriff. Ein Umstand der Hanspeter Reutener in diesem Zeitpunkt noch gar nicht bewusst war! „Noch heute ist mir das Geräusch der auslaufen Ventilator-Motoren in den Ohren. Aber als es still wurde, vernahm ich plötzlich ein anderes knisterndes Geräusch. Verletzt war ich nicht, also begab ich mich augenblicklich zum hinteren Führerstand – aber dieser stand bereits in Vollbrand! Und nach vorne war mit der Weg ebenfalls versperrt. Ich war eingesperrt und dies in einer höchst ungemütlichen Situation“, schilderte mir Hanspeter die schlimme

Situation. „Darauf habe ich mit dem Fuss die Scheibe eingedrückt, kletterte durch das Fenster und liess mich von dort herunterfallen. Dann alarmierte ich vom nächsten Gleistelefon aus das Stellwerk“, schloss Hanspeter Reutener seine Ausführungen.

Beim Unfall entstand ein Schaden in zweistelliger Millionenhöhe, aber keinem der beiden betroffenen Kollegen konnte eine Schuld oder ein Vergehen nachgewiesen werden. Das eingeleitete Verfahren wurde später aufgrund „Technischer Mängel“ eingestellt.

Zug IC 298 kam nicht an...

Mit 125 km/h raste der IC 298 dem Tessiner-Dorf Osogna (13 km von Bellinzona) entgegen. Mit acht Minuten Verspätung hatte der damals 40-jährige Lokführer Hansruedi Kreienbühl aus dem Depot Luzern, den aus 15 Wagen bestehenden Zug in Bellinzona übernommen. Es war ein schöner, warmer Spätsommerabend an diesem 6. September 1986 und die Sicht war gut trotz der bereits einsetzenden Dämmerung. Zuglok war die Re 6/6 11611 Rüti ZH und Hansruedi Kreienbühl hatte keine Mühe gehabt den Zug schon bald auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit zur bringen. Er war unter den gegebenen Umständen sich auch sicher, die Verspätung bis Luzern einzufahren. Und bis Biasca würde er zudem die jetzige Geschwindigkeit beibehalten können. Alle Signale waren offen – also freie Fahrt für den IC! So auch das in Sicht kommende Einfahr- und Ausfahrersignal des Bahnhofs Osogna. „Da vorne ist ja ein Zug auf meinem Gleis“, entfuhr es Hansruedi Kreienbühl. Nochmals ein Blick, ein zweiter Blick, nein, ein Irrtum war ausgeschlossen. Im gleichen Augenblick drehte er mit der linken

Hand das Führerbremssventil in die Schnellbremsstellung, während er mit der rechten Hand den Fahrschalter auf Null riss. Und während der Flucht in den Maschinenraum wischte er mit der linken Hand noch sämtliche Steuerschalter ebenfalls in die Nullstellung – dies spielte sich natürlich alles in Sekundenbruchteilen ab. Noch hatte die Bremswirkung nicht richtig eingesetzt, als der IC 298 mit 100 km/h, dies ergab später die Auswertung des V-Messerstreifens, voll auf den letzten Wagen des mit ungefähr 5 km/h fahrenden Huckepackzuges 42038 prallte. Während die Re 6/6 sich über die hintersten Wagen schob und die darauf befindlichen fünf Anhänger zur Seite schob, prallte von hinten der erste Wagen (ein leerer EW IV) in den hinteren Führerstand. Mit vollkommen eingedrückt Führerständen kam die Lok schräg auf dem Gegengleis zu stehen, stürzte aber nicht um. Und Hansruedi Kreienbühl? „Etwa in der Mitte des Seitenganges hielt ich mich an der seitlich angebrachten Griffstange fest. Den Aufprall fand ich eigentlich noch recht sanft, aber ich hatte schreckliche Angst, dass die Lok

umstürzen und dadurch das Trafo-Oel auslaufen und ein Brand entstehen könnte (Anmerkung: In Denges kam 1985 ein Lokführer beim einem Zusammenstoss genau aus diesem Grund ums Leben), oder ein Gegenzug könne in uns hineinrasen. Das Krachen und Bersten wollte aber kein Ende nehmen und mich befielen plötzlich Zweifel, ob ich überhaupt „Grün“ gehabt habe“, so genau schilderte Kollege Hansruedi mir dieses schlimme Ereignis, als sei es erst gestern gewesen. „Ja, und dann, was passierte weiter?“, wollte ich von ihm wissen. „Dann wurde es still, grausam still und ich konnte durch das Seitenfenster nur eine riesige Staubwolke sehen. Ich verspürte aber keinen Schmerz und stellte zu meinem Schrecken fest, dass ich hier im Maschinenraum gefangen war. Doch ich wurde gleichzeitig wieder ruhig, als ich bemerkte, dass wenigstens meine Befürchtungen nicht eingetroffen waren. Dann hörte ich plötzlich jemanden rufen. Durch das Seitenfenster erblickte ich, durch den sich langsam lichtenden Staub, einen Liegewagen-Schaffner. Ich hatte aber Skrupel einfach das Fenster einzuschlagen und auch erst jetzt bemerkte ich, das es mich doch recht unsanft herumgeschlagen haben musste“, fuhr er fort. Nun, der

Schaffner hatte weniger Skrupel, was ja bei dem sich ihm bietenden Anblick wohl auch kein Wunder war. Er hatte nämlich eine Leiter besorgt, das Fenster herausgeschlagen und konnte nun Hansruedi Kreienbühl befreien. Er sei dann um die Lok herumgelaufen, wo ihn der Zugführer gefragt habe, wer er sei und was er hier wolle? „Ich bin der Lokführer“, habe er ganz ruhig geantwortet. „Aber der hat mich angeschaut, als ob ich von einem anderen Stern käme, was ja auch verständlich war“, schloss er seine Ausführungen.

Nun, Hansruedi Kreienbühl ist sich aber sicher, dass ihn die Re 6/6 vor schweren Verletzungen bewahrt habe oder sogar das Leben gerettet hat. Weiter hat dann Hansruedi Kreienbühl als Erstes seine Frau angerufen und sie beruhigt. Nach einer ärztlichen Versorgung und einer ersten Einvernahme durch die Polizei, sowie Vorgesetzte konnte er am andern Morgen nach Hause zurückkehren. Wenige Tage später nahm er auch die Arbeit wieder auf.

Bleibt noch anzumerken: Der Unfall hat 19 Verletzte gefordert und das Wichtigste, Hansruedi Kreienbühl traf keinerlei Schuld an diesem schweren Unfall.