

3 Jahre, 9 Monate, 9 Tage - eine sehr kurze Lebensdauer

Eisenbahnunglück bei Witham führte zur vorzeitigen Ausmusterung von LNER B1 61057

Am 7. März 1950 lag dichter Nebel über dem Bahnhof Witham Junction der British Railways (Eastern Region) in der englischen Grafschaft Essex. Die zweigleisige Strecke von Ipswich und Colchester verläuft in südwestlicher Richtung nach Witham mit wenigen Kurven und geringen Steigungen. An der Strecke liegen von Norden her folgende Stationen: Marks Tey Junction, Hill House, Kelvedon, Rivenhall und Witham Junction. Der 23.00 Uhr Personen- und Postschnellzug von Peterborough nach Liverpool Street (über Ipswich) überfuhr sämtliche Signale bei Rivenhall und kollidierte um 03.11 Uhr bei etwa 60 Meilen (97 km) Stundengeschwindigkeit mit dem Ende des 19.45 Uhr Erzzuges der Klasse A von Whitemoor nach Witham, der sich dem Einfahrtsignal von Witham Junction mit langsamer Geschwindigkeit näherte, um auf das Ausweichgleis zu fahren. Der Güterzugbegleiter Albert Frederick Balls (58, aus Witham, Cressing Road) und der Heizer W. Hagger des Schnellzuges wurden dabei getötet. Es waren glücklicherweise nur etwa 20 Reisende und Post-Mitarbeiter in diesem Zug, sieben von ihnen erlitten leichtere Verletzungen.

Der untersuchende Beamte, Brigadier C. A. Langley, Staatssekretär im Verkehrsministerium, verfaßte einen zehnsseitigen Bericht über das Unglück, der am 31.07.1950 vom Verkehrsministerium veröffentlicht wurde. Langley machte vor allem den Lokführer des Post-Schnellzuges für das Unglück verantwortlich.

Der Güterzug hatte aufgrund des Nebels Bury St. Edmunds mit halbstündiger Verspätung verlassen. Der Lokführer des Güterzuges, Frederick John Buxton (aus Colchester, Bergholt Road), hatte bei Rivenhall ein Halt zeigendes Signal wegen des Nebels überfahren, der noch verstärkt wurde durch Dampf und Rauch eines vorbeifahrenden Zuges. Er hatte die Stundengeschwindigkeit seines Zuges auf 8 Meilen verringert,

als die Kollision passierte. Heizer Alfred William Millington (aus Stratford) bestätigte die Aussagen seines Lokführers.



Aufräumungsarbeiten in Witham Junction

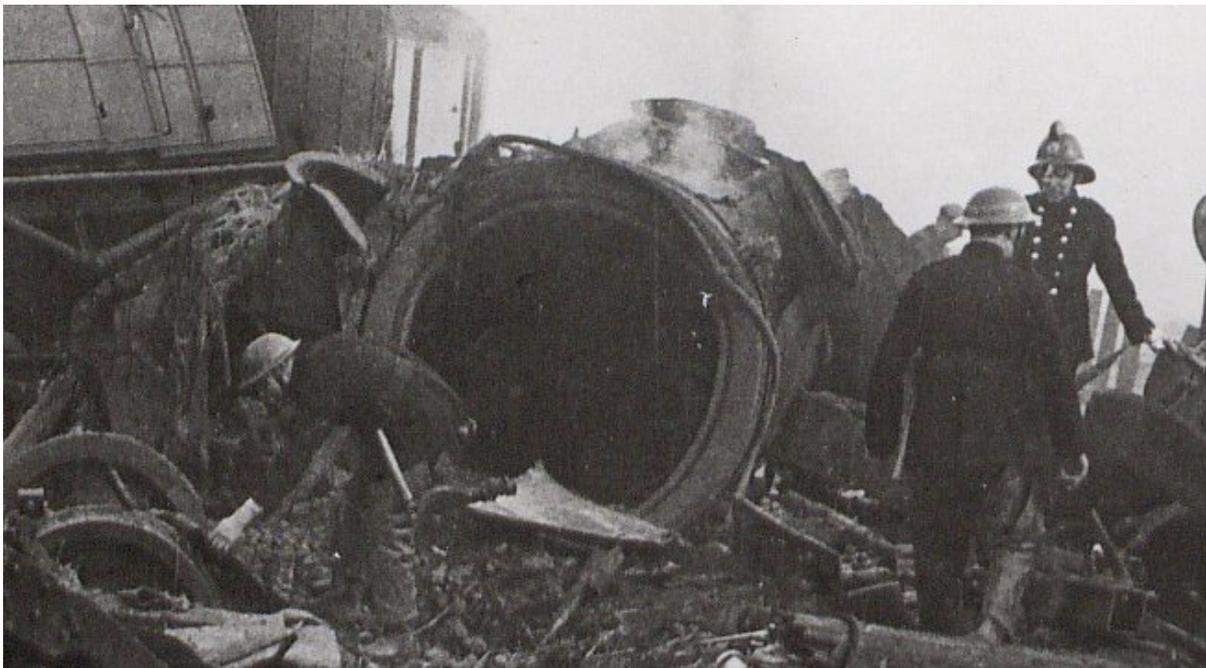
Der Lokführer des Schnellzugs, Leonard James Birch (56, aus Ipswich, Nacton Road), konnte wegen seiner schweren Verletzungen erst elf Wochen nach dem Unfall aussagen. Er erklärte, daß er seinen Zug in Ipswich übernahm und bis Colchester freie Fahrt hatte. Der Zug hatte Verspätung wegen Verzögerungen auf den Stationen. Birch versuchte, die Fahrzeit einzuhalten und die Verspätung herauszufahren. Er war sich nicht sicher, ob er die Signale von Rivenhall überfahren hatte, als sein Zug mit dem Güterzug kollidierte. Kurz vor dem Aufprall sah er zwei rote Lichter vor sich, hatte aber keine Zeit mehr, Maßnahmen zu ergreifen.

Zugführer F. W. Balaam sagte aus, daß der Postzug 21 Minuten Verspätung hatte, Colchester um 2.54 Uhr verließ und ungehindert lief. Er hörte weder eine Explosion von Knallkapseln, noch die Betätigung der Bremse vor dem Zusammenstoß.

Lokführer R. L. Brunning, der als Fahrgast im dritten Wagen nach der Lok fuhr, bestätigte, daß der Zug nach dem Verlassen von Colchester mit annähernd normaler Geschwindigkeit fuhr. Brunning hielt die Geschwindigkeit, mit der er durch Marks Tey fuhr, angesichts des nebligen Wetter für zu hoch, war aber darüber nicht beunruhigt.



Zerstörte und beschädigte Wagen und Lokomotive
Den Feuerwehrmännern und Eisenbahnern ist die Erschütterung anzusehen



Ausschnittvergrößerung der umgestürzten Lok 61057

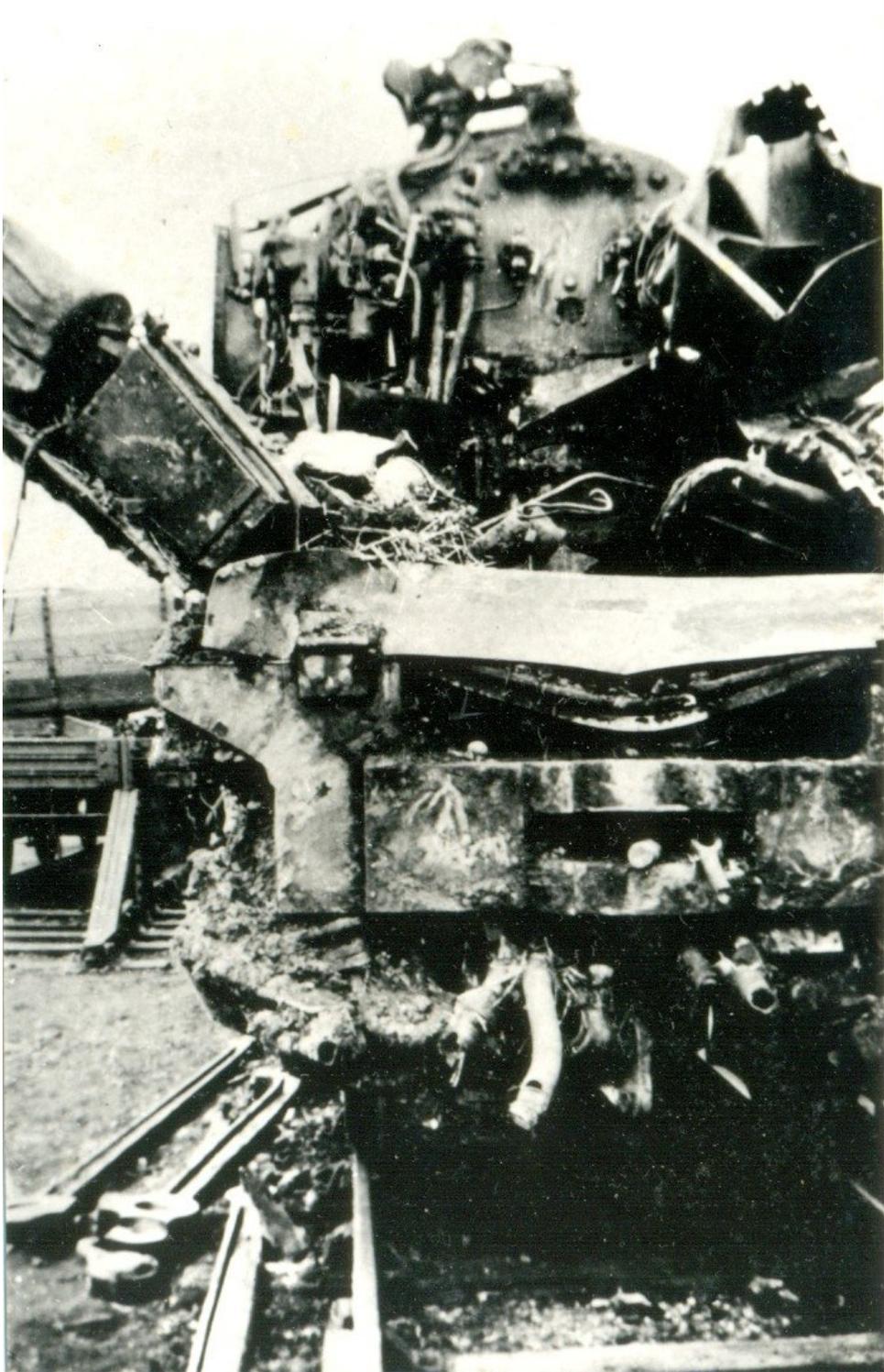
Der Nachtschnellzug überfuhr die Signale im Nebel und kollidierte mit einem Erzzug 4,4 km südwestlich von Kelvedon, Essex, und 1,2 km nordösterlich Witham Junction. Der Heizer des Schnellzugs und der Zugbegleiter des Güterzuges wurden dabei getötet.

Die Lok und die ersten vier Wagen des Schnellzuges wurden schwer beschädigt, die nächsten beiden Wagen entgleisten, während die letzten vier auf den Schienen blieben. Der Bremswagen und die letzten sieben Waggons des Güterzuges wurden völlig zerstört und 14 weitere wurden beschädigt. Der Schienenstrang Richtung London wurde auf eine Länge von 91 m (100 yards) zerstört, beide Strecken wurden durch Trümmer blockiert und die Signal- und Telefonkommunikation zwischen Witham Junction und Rivenhall wurde abgeschnitten. Man ergriff sofort Maßnahmen, um den Schienenverkehr zu stoppen. Hilfszüge mit Kränen wurden unverzüglich bestellt. Eine Reihe von Personenzügen wurde gestrichen, andere wurden umgeleitet, ein Bus-Service wurde zwischen Kelvedon und Witham eingeführt. Die Wrackteile wurden rasch beiseite geräumt. Die Strecke aus Richtung London wurde bereits um 18.00 Uhr am selben Tag wieder freigegeben, die Strecke nach London 25 Minuten später. Das Wetter war zunächst schön und mild mit abnehmendem Mond, der zwischenzeitliche Nebel nahm jedoch in der Nacht an Dichte zu.

Den Schnellzug führte eine 2'C-Lok der Baureihe B1 mit Linkssteuerung. Ein vierrädriger Wagen und neun Drehgestellwagen bildeten den Zug. Lok und Tender wogen 123 Tonnen, die Wagen 302 Tonnen, ein Gesamtgewicht von 425 Tonnen. Die Länge des Zuges betrug 201 m (220 yards). Die Dampfbremse funktionierte ordnungsgemäß bei Lok und Tender, die Druckluftbremse auf allen Rädern des Zuges.

Den Güterzug führte eine 1'D2'-Lok mit Linkssteuerung mit einem Gewicht von 125 Tonnen. Der Zug bestand aus 34 lose gekuppelten beladenen offenen und geschlossenen Güterwagen mit einem 20-Tonnen-Bremswagen; das Zuggewicht betrug ca. 540 Tonnen und die Gesamtlänge des Zuges 232 m (254 yards).

Nachdem die Lok des Postzugs auf den Güterzug aufgefahren war, schwenkte sie nach links, pflügte durch einen flachen Einschnitt, und lag schließlich seitlich im weichen Boden neben dem Gleis, 91 m (100 yards) nach dem Aufprall. Als die Lok umstürzte, löste sich der Tender von ihr, wurde nach links geschleudert, blieb aber aufrecht stehen, wenngleich in der umgekehrten Richtung. Die Lok wurde sehr stark beschädigt. Die vordere Pufferbohle und Laufräder waren abgerissen. Die Rauchkammertür wurde nach innen gedrückt, Lokrahmen, Zylinder, Steuerung und Bremsgestänge schwer beschädigt und das Führerhaus zerstört. Die Vorder- und Rückseite des Tenders wurden verbeult, die Pufferbohle beschädigt und alle Achslager zerstört. Die ersten vier Wagen fuhren auf die Lok auf. Das vierrädrige Wagen kippte nach links und wurde zerstört. Der zweite Wagen wurde im rechten Winkel zur Strecke geschleudert und sein gesamter Aufbau abgerissen. Es ist bemerkenswert, daß die Reisenden in diesem Wagen mit lediglich leichten Verletzungen überlebten. Der dritte und vierte Wagen fuhren auf die Trümmer des Güterzuges, aber zum Glück hielten die Buckeye-Kupplungen und die Wagen stürzten weder um, noch wurden sie ineinandergeschoben, obwohl die Rahmen und Aufbauten verbogen und verdreht wurden. Der nächste Wagen, ein Bremswagen, und das führende Drehgestell des folgenden Postwaggons entgleisten ebenfalls, Karosserie und Untergestelle wurden beschädigt. Der Rest des Zuges blieb auf der Strecke. Der Bremswagen des Güterzugs wurde nach links geworfen, sein zerschmettertes Untergestell wurde zwischen Schnellzuglok und Tender gefunden. Die nächsten sieben Waggons wurden zerstört und 14 weitere unterschiedlich stark beschädigt.



Ein Wunder, daß der Lokführer auf dem zerstörten Führerstand der 61057 überlebte

Der Lokführer und der zweite Zugführer des Expreszuges wurden ebenfalls verletzt, der Lokführer schwer. Rasch wurden Hilfsmaßnahmen ergriffen. Die Polizei traf um 03.35 Uhr ein, kurz darauf gefolgt von Feuerwehr, Krankenwagen und Ärzten.

Für den Verkehrsminister wurde wie üblich ein eigener Bericht mit den Untersuchungsergebnissen erstellt.



Die schwerst beschädigte Lokomotive 61057,
im Vordergrund Teile des abmontierten Gestänges

Die Lokomotive 61057 wurde schwer beschädigt und ins Ausbesserungswerk Stratford Works geschleppt. Sie und ihr Tender wurden ausgemustert und später verschrottet. Wegen der Veränderungen in der Planungspolitik der British Railways wurden die Loks der Baureihe B1 lange vor dem Ende ihrer zu erwartenden ökonomischen Dienstzeit ausgemustert. Nach Lok 61057, die bei dem Unglück 1950 schwerst

beschädigt wurde, begann die planmäßige Ausmusterung der weiteren 409 Maschinen mit Lok 61085 im November 1961. Die weiteren Maschinen wurden zwischen 1962 und 1967 außer Dienst gestellt.

61057

Entwurf	Thompson
Baureihe	B1 (Antelope-Class)
Bahngesellschaft	LNER
Achsfolge	2'C
Lokfabrik	North British Locomotive Company, Glasgow
Bestellnummer	L958
Fabriknummer	25813
In Dienst gestellt	Montag, 08.07.1946, in Ipswich (IPS)
Ausgemustert	Montag, 17.04.1950, in Ipswich (32B)
Verschrottet	Im April 1950 im Ausbesserungswerk Stratford
Einsatzdauer	3 Jahre, 9 Monate, 9 Tage
Bemerkungen	Lok und Tender wurden in Stratford verschrottet nach Kollisionsschaden am 07.03.1950. Der Kessel wurde weiter verwendet.



Eine nicht näher identifizierte B1 in voller Fahrt

Schweres Unglück in Witham am 1. September 1905



Ein Bild des Grauens bot sich nach dem Unglück von Witham 1905

Im Bahnhof Witham gab es bereits am 1. September 1905 ein schweres Eisenbahnunglück. Wegen fehlerhafter Weichenunterhaltung kam es zum schrecklichen Unfall eines Zuges der Great Eastern Railway mit elf Toten und 71 Schwerverletzten. Alle 14 Wagen des 09.27 Uhr Schnellzugs von London Liverpool Street nach Cromer entgleisten während der Fahrt mit hoher Geschwindigkeit durch die Station Witham. Zehn Reisende und ein Gepäckträger wurden getötet. Mehrere der Wagen überschlugen sich auf den Bahnsteigen und richteten erhebliche Schäden an den Fahrzeugen und dem Bahnhof an. Dies ist bis heute der schlimmste Eisenbahnunfall mit Todesopfern in Essex.



Ein Zug passiert Wrackteile des Unglücks von Witham 1905

Die anschließende Untersuchung ergab, daß die Entgleisung bei einer Kreuzung passierte, an der gerade drei Bahnwärter arbeiteten. Die drei sagten aus, sie hätten das Schienenbett neu geschottert, was die Stabilität der Strecke jedoch nicht beeinträchtigt hätte; einzige Unfallursache wäre die hohe Geschwindigkeit des Zuges gewesen. Doch sechs Wochen später wurde ein weiterer Zeuge gefunden, ein Rangierer, der auf die Durchfahrt des Schnellzugs wartete, bevor er sich im Stellwerk meldete. Er stellte fest, daß eine Lasche bei einer Schiene fehlte, und sah die Schiene hochspringen, als die Lokomotive die Kreuzung passierte, woraufhin der führende Wagen in den Ballast pflügte. Als die Untersuchung neu aufgenommen wurde, blieben die Bahnwärter bei ihrer ursprünglichen Geschichte. Aber als Lokführer und Heizer des Schnellzugs erneut vernommen wurden, sagten sie aus, die Bahnwärter hätten hektisch an der Strecke gearbeitet, als der Zug sich Witham näherte; so hektisch, daß der Lokführer befürchtete, sie würden die Strecke nicht rechtzeitig freimachen vor dem herannahenden Zug. Alle drei hätten wie gebannt auf einen bestimmten Punkt der Strecke geschaut. Die neuerliche Untersuchung ergab nun, daß die Bahnwärter vorschnell die Schienenbefestigung gelockert hatten und nicht in der Lage waren, ihren Fehler rechtzeitig zu korrigieren.

Erneutes Unglück am 29. Dezember 1906

Auf dieser Strecke war am 29.12.1906 ein weiter Unfall bei Marks Tey passiert. 34 Personen wurden dabei verletzt. Ein Zugführer der Great Eastern Railway, George Bonner, trug die Hauptschuld daran. Während der Hauptteil des 05.30 Zuges von Liverpool Street nach Ipswich, bestehend aus Lok, Tender und 12 Wagen, im Bahnhof Marks Tey wartete, da die Signale Halt geboten, fuhr der Zugteil mit vier Wagen auf den wartenden Zug auf, der zuvor vom Zug getrennt worden war. Die Geschwindigkeit des Zugteils war zum Zeitpunkt der Kollision war nicht groß, jedoch wurden die sechs Wagen am Ende des Hauptteils und alle vier Wagen der „slip portion“ leicht beschädigt. Bei den britischen und

irischen Bahnen wurden nämlich Zugteile während der Fahrt abgekuppelt. Ein Zugführer hatte für deren rechtzeitiges Abbremsen in der nächsten Station zu sorgen, an der die Reisenden aussteigen konnten. Somit brauchte der Hauptzugteil nicht anzuhalten und konnte seine Fahrt fortsetzen. Die Eisenbahngesellschaften wollten die Fahrzeiten so kurz wie möglich halten und Zwischenhalte möglichst vermeiden.

©P. Dr. Daniel Hörnemann