

Das Eisenbahn-Unglück von Saltcoats in Schottland 1906

In einem kleinen Antiquariat in Edinburgh's Grassmarket erstand ich eine über hundert Jahre alte Postkarte, welche die Folgen eines Eisenbahnunglücks zeigt: Ineinander geschobene dreiachsige Reisezugwagen dritter Klasse, Trümmerstücke zwischen den Gleisen, zahlreiche Schaulustige auf dem rechten Bahnsteig und auf der Brücke. Die Karte ist betitelt: „Serious railway smash at Saltcoats, over 80 injured, 18th August 1906“. Was war damals passiert? Tatsächlich gelang es, im Internet einen Bericht für das Handelsministerium, Eisenbahnabteilung, vom 01. September 1906 über die Untersuchung der Ursachen des Zusammenstoßes zweier Reisezüge in Saltcoats am 18. August 1906 zu finden. Es handelte sich um Züge der „Glasgow and South Western Railway“.



In den Zug von Glasgow nach Largs (14.10h), der in der Station Saltcoats stand, fuhr der ihm auf derselben Strecke folgende 14.25h-Zug von Glasgow nach Ardrossan hinein. Die beiden hinteren Wagen des 14.10h-

Zuges wurden ineinander geschoben und entgleisten. Drei Reisende wurden schwer verletzt, 78 weitere erlitten Schocks und leichtere Verletzungen. Eine 1'B-Lok mit dreiachsigem Tender führte den 14.10h-Zug aus 14 Wagen. Den 14.25h-Zug führte eine ähnliche Maschine mit 15 Wagen. Die Bremsen waren sämtlich in Ordnung. Der Zusammenstoß erfolgte um 15.43 Uhr. Der Streckenabschnitt liegt zwischen Stevenston (Stellwerk 2) und dem Stellwerk Saltcoats Station, das Stellwerk Auchenharvie liegt dazwischen. In Saltcoats erschwerte am Ostende des Bahnsteigs eine niedrige Brücke die Sicht der Lokführer, die durch die Kurve in die Station einfuhren.

Beweisaufnahme

Robert Glen, Bahnhofsvorsteher in Stevenston, gab an: „Am Samstag, 18.08.1906, kurz nach 13 Uhr, erlitt eine Maschine in Auchenharvie einen Schaden. Der Signalwärter von Stellwerk 2 tat mir das kund, worauf ich sofort zum Stellwerk eilte, dort fand ich den 14h-Erzzug aus Dalry vor, dem einige Waggons angehängt wurden. Bei dieser Arbeit spürte Lokführer Paterson einen Ruck seiner Maschine R.47 und fand bei der Überprüfung eine Kuppelstange stark verbogen, verursacht durch den Bruch der Kurbelachse. Man versuchte, mit Hilfe einer anderen Lok die Maschine R.47 aus dem Abzweig herauszuziehen und nach Ardrossan fortzubringen. Dabei fand sich, daß die Achse gebrochen war und nichts weiter getan werden konnte. Dies bedingte eingleisigen Betrieb zwischen Stevenston und Saltcoats. Ich fuhr mit Lok R.7 nach Saltcoats, wo ich Bahnhofsvorsteher Brown antraf und ihn von dem Unglück informierte. Dem 14.10h-Zug von Glasgow sollte der 14.25h-Zug aus Glasgow folgen, mit diesem verließ ich Saltcoats um 15.42 Uhr, sechs Minuten nach Abfahrt des 14.10h-Zuges. Alles verlief gut, bis wir Kyleshill Bridge erreichten, als ich den Zug auf dem Gleis von Saltcoats vor uns bemerkte. Der Lokführer hatte ihn ebenfalls bemerkt und bremste, konnte jedoch den Zusammenstoß nicht mehr verhindern.“

Robert Brown, Bahnhofsvorsteher von Saltcoats (28 Jahre Bahnhofsvorsteher, davon 5 Jahre in Saltcoats): „Alles lief gut, eine Reihe

Züge verkehrten im eingleisigen Betrieb bis zur Ankunft des 14.10h-Zuges aus Glasgow um 15.41 Uhr. Dieser Zug sollte abfahren, als der 14.25h-Zug aus Glasgow sich um 15.43h näherte und mit ihm zusammenstieß. Die beiden Wagen, der Drehgestellwagen 3. Klasse 568 und der dreiachsige Wagen 305, wurden ineinander geschoben, entgleisten und blockierten beide Strecken. Ich schickte sofort Boten zu den Ärzten in der Stadt und für den Hilfszug von Hurlford.“

Inspektor Joseph Smith, Zugführer des 14.10h-Zuges von Glasgow nach Largs (50 Jahre alt, seit 30 Jahren im Dienst der Eisenbahngesellschaft): „Als Verkehrsinspektor fungiere ich während des Sommers auch als Zugführer. Der Zug verließ St. Enoch um 14.11h mit 14 Wagen. In Kilwinning wurde gemeldet, daß eine Lok in Auchendarvie entgleist war. In Saltcoats beobachtete ich, daß der 14.25h-Zug sich auf unserem Gleis näherte und mit dem Bremswagen kollidierte. Dieser Wagen wurde in den nächsten No.305 hineingeschoben. Nach dem Zusammenstoß tat ich alles in meiner Macht, um den verletzten Reisenden zu helfen.“

Zugführer John McGlanachie (45 Jahre alt und seit 25 Jahren im Eisenbahndienst als Zugführer): „Mein Dienst begann um 6.45h und sollte um 16.15h enden. Ich war der Zugführer des 14.25h-Zuges von Glasgow nach Largs, bestehend aus 14 Wagen. Wir hatten St. Enoch pünktlich verlassen, alles verlief planmäßig bis Stevenston, Stellwerk 1, wo wir 15 Minuten auf die Einfahrt warten mußten. Bei der Kollision mit dem 14.10h-Zug blieb ich unverletzt.“

Hilfssignalwärter John Paterson, Stevenston (24 Jahre alt und Signalwärter seit drei Jahren): „Mein Dienst begann um 13.30h und sollte um 17h enden, nachdem ich zuvor in Byrehill vier Stunden Dienst getan hatte. Bahnhofsvorsteher Glen ordnete wegen des Maschinenschadens in Auchendarvie eingleisigen Betrieb an.“

Signalwärter Francis Breckenridge, Auchendarvie (27 Jahre alt, seit fünf Jahren Signalwärter, seit drei Monaten in Auchendarvie): „Mein Dienst dauerte von 6.30h bis 18.30h. Um 14.11h ordnete Bahnhofsvorsteher Glen eingleisigen Betrieb an, nach dem Maschinenschaden der Lok No.47R.“

Signalwärter Richard Montgomerie, Stellwerk Saltcoats (26 Jahre alt, seit fünf Jahren Signalwärter, davon zwei Monate in Saltcoats): „Am 18. August

sollte ich von 14h bis 18h in Saltcoats Dienst tun, nachdem ich von 8h bis 12h in Holm Junction als gearbeitet hatte. Auf beiden Stellwerken bin ich Hilfssignalwärter. Der 14.10h-Zug stand am Bahnsteig, als mich der Signalwärter von Auchenharvie benachrichtigte, daß ein weiterer Zug nach Saltcoats unterwegs sei. Eine Minute später hörte ich die Kollision. Es war mir nicht in den Sinn gekommen, den Bahnhofsvorsteher wegen des zweiten Zuges zu informieren.“

Lokführer William Brown (40 Jahre alt, seit 22 Jahren im Dienst der Bahngesellschaft, seit neun Jahren im Personenzugdienst auf der Strecke): „Ich sollte von 8.30h bis 16.30h auf Lok No.59 (1'B mit dreiachsigem Tender) Dienst tun. Der Zug aus 14 Wagen von Glasgow nach Largs verließ St. Enoch um 14.10h. Bis Kilwinning verlief alles planmäßig. Dort erhielt ich Instruktionen wegen eines außerplanmäßigen Haltes in Stevenston. In Auchenharvie bemerkte ich eine Lok auf der Strecke und den Hilfszug. Der Lotse gab mir Weisung, meinen Zug bis Saltcoats zu befördern. Während ich dort mit dem Bahnhofsvorsteher sprach, hatte mein Heizer die Bremsventile in Fahrtstellung gebracht. Somit stand mein Zug ungebremst, was sich günstig auswirkte bei der Kollision, als der andere Zug uns vorwärts drückte, wobei einige Kupplungen brachen. Nach dem Zusammenstoß wurde schließlich mein Zug aus unbeschädigten Wagen neu zusammengestellt und diesen Personenzug beförderte ich anschließend nach Ardrossan.“

Heizer John Campbell (20 Jahre alt, vier Jahre im Dienst bei der Eisenbahn, davon zwei Jahre als Heizer): Tat denselben Dienst wie Lokführer Brown, dessen Bericht er bestätigt.

Lokführer James Gerrand (37 Jahre alt, 18 Jahre im Eisenbahndienst, neun Jahre Lokführer im Reisezugdienst): „Dienst am 18.08. von 13h bis 21.30h, nach einem vorherigen Dienst am 17.08. bis 15h. Lok No.36 (1'B mit dreiachsigem Tender), 14 Wagen. Verließ Glasgow St. Enoch pünktlich mit dem 14.25h-Zug Glasgow-Largs. Alles verlief planmäßig bis zu einem 17minütigen Aufenthalt in Stevenston. Der Weichenwärter von Stellwerk 2 informierte mich über den vorübergehenden eingleisigen Betrieb zwischen Stevenston und Saltcoats. Mr. Glen kam als Lotse auf meine Maschine. Ich fragte ihn, ob wir die Fahrt nach Saltcoats fortsetzen könnten. Auf seine

Zustimmung gab ich Dampf. Ich fragte ihn, ob der eingleisige Betrieb zwischen Stevenston und Auchendarvie oder Stevenston und Saltcoats liefe. Er antwortete „Saltcoats“. Ich fragte ihn ferner, ob die Strecke frei sei bei der schadhafte Lok. Er bejahte dies und forderte mich zu Pfeifsignalen an der Stelle auf. Als wir zur Kyleshill Brücke kamen, sah ich den 14.10h-Zug in meinem Fahrweg. Ich machte eine Vollbremsung, legte die Steuerung auf Rückwärtsfahrt, gab Gegendampf und tat alles, um den Zug zu stoppen, konnte aber die Kollision nicht verhindern. Wir fuhren mit verringerter Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke von Stevenston und als ich erstmals bei Laughlands Crossing bremste, betrug die Geschwindigkeit nach meiner Einschätzung 15 Meilen pro Stunde. Mit ungefähr dieser Geschwindigkeit stießen wir mit dem anderen Zug zusammen. Ich hatte erwartet, auf das andere Bahnsteiggleis geführt zu werden und dort zu halten, mit entsprechender Geschwindigkeit fuhr ich in den Bahnhof ein. Wenn ich nicht bedingt durch die Brücke eine solche schlechte Sicht gehabt hätte, hätte ich den Zug mit Leichtigkeit vor dem Zusammenstoß anhalten können. Weder mein Heizer, noch der Lotse, noch ich selbst erlitten Verletzungen.“

Jams McLauchlin, Heizer: „Ich war Heizer beim 14.25h-Personenzug von Glasgow nach Largs. Seit mehr als vier Jahren bin ich im Dienst der Bahn und arbeite seit einem Jahr als Heizer.“ Er bestätigte alle Aussagen von James Gerrand.

Schlußfolgerungen

Folgende Ereignisse führten zu dem schweren Zusammenstoß:

Wegen eines Maschinenschadens bei Auchendarvie wurde eingleisiger Betrieb zwischen Stevenston No.2 und den Stellwerken von Saltcoats notwendig. Entsprechend traf Mr. Glen, Stationsvorsteher von Stevenston, die nötigen Vorkehrungen und fungierte als Lotse. Er füllte die entsprechenden Formulare aus, welche die drei betroffenen Signalwärter unterschrieben. Am Samstagnachmittag um 14 Uhr war der Verkehr nach Ardrossan sehr stark, somit folgte ein Zug auf den anderen auf der Strecke von Stevenston Stellwerk No.2 nach Saltcoats. Als der 14.10h-Zug

Stevenston verlassen sollte, ließ Mr. Glen ihn um 15.36 Uhr ab, mit folgender Instruktion „Eingleisiger Betrieb bis Saltcoats. Dort Kreuzung.“ Lokführer W. Brown hingegen sagte aus, Mr. Glen hätte ihm den Befehl gegeben „Abfahrt, Fahrt auf der Strecke nach Saltcoats!“ Mr. Glen sagte aus, daß Brown ihn vor der Abfahrt nach Stevenston gefragt hätte, an welchem Bahnsteig in Saltcoats die Reisenden aussteigen könnten. Worauf er geantwortet hätte, er sei sich nicht sicher und Brown solle besser Instruktionen in Saltcoats abwarten. Lokführer Brown behauptete, diese Unterredung habe nie stattgefunden und er habe die Anweisungen des Lotsen so verstanden, daß er nach der Kreuzung in Saltcoats auf das normale Gleis zurückfahren sollte. Ich vermute, daß Brown recht hat und diese Unterredung zwischen Mr. Glen und einem anderen Lokführer stattfand. Als nun Lokführer Brown nach Saltcoats kam, fuhr er durch die Station und piff für das Kreuzungssignal, das noch Halt zeigte. Der Signalwärter, R. Montgomerie, stellte das Signal für die Kreuzung. Der Lokführer gab das Pfeifsignal für die Weichenstellung auf die Hauptstrecke. Montgomerie stellte die Weichen, bevor jedoch der Zug zurücksetzen konnte, wies Stationsvorsteher Brown Montgomerie darauf hin, daß der Zug am Bahnsteig hätte halten sollen, wo die Reisenden warteten. Er solle nochmals zurücksetzen und den Zug an diesen Bahnsteig fahren. Dies geschah entsprechend. Dadurch verging eine gewisse Zeit, somit stand der 14.10h-Zug noch immer am Bahnsteig, als der 14.25h-Zug, welcher Stevenston fünf Minuten später als der 14.10h-Zug verlassen hatte mit Mr. Glen als Lotsen auf der Lok, in den 14.10h-Zug hineinfuhr. Wegen der Kurve und der niedrigen Brücke kurz vor dem Ostende der Station Saltcoats hat ein Lokführer eine ganz schlechte Streckensicht. Lokführer J. Gerrand, der unter Anweisung des Lotsen fuhr und am Bahnsteig anhalten wollte, hatte noch eine Geschwindigkeit von 15 Meilen pro Stunde, so daß er die Kollision nicht verhindern konnte, wenngleich er nach seiner Aussage die Geschwindigkeit verringerte auf 10 Meilen pro Stunde.

Der Zusammenstoß ist meiner Ansicht in erster Linie darauf zurückzuführen, daß Lokführer W. Brown des 14.10h-Zuges nicht ausdrücklich Weisung vom Lotsen Mr. Glen erhielt, am Bahnsteig in Saltcoats anzuhalten. Während des eingleisigen Notbetriebes sei es

unbedingt nötig, daß der Lotse dem Lokführer klare und deutliche Anweisungen gab.

Wegen der sehr schlechten Sicht auf die Bahnsteiggleise in Saltcoats hätte der Stationsvorsteher einen Bahnwärter mit Fahne bei der Brücke postieren sollen, um jeden Zug zu sichern, der in der Station anhielt. Mr. Brown war sich voll bewußt, daß Züge in Fünfminuten-Abständen einander auf der eingleisigen Strecke folgten. Dennoch ließ er den 14.10h-Zug zurücksetzen, was für eine Verspätung sorgte. Zugleich unternahm er nichts, um den Zug am Bahnsteig zu sichern.

Nach meiner Ansicht fuhr der 14.25h-Zug sehr viel schneller in den Bahnhof Saltcoats ein, als unter den herrschenden Bedingungen vertretbar war. Lokführer Gerrand wurde nicht, was notwendig gewesen wäre, vom Lotsen Mr. Glen darüber informiert, daß ein anderer Zug Stevenston auf derselben Strecke nur fünf Minuten vor ihm verlassen hatte.

Nach meiner Meinung hätte Mr. Glen, auch wenn er nach den Vorschriften das Recht zu dieser Entscheidung hatte, den Blockbetrieb nicht aufheben müssen. Nach meiner Einschätzung sollte der Blockbetrieb immer aufrecht erhalten bleiben, wo Reisezüge verkehren, außer unter ganz besonderen Umständen.

E. Druitt, Lieutenant-Colonel, R.E.

Edward Druitt wurde 1873 Lt. Col. bei den Royal Engineers (Pioniere). Er fungierte als Inspecting Officer von 1900 bis 1918. U.a. untersuchte er das schreckliche Unglück von Quintinshill vom 22. Mai 1915. Er starb in Edinburgh am 25. Juli 1922. Die eisenbahntechnische Untersuchung des Unglücks von Saltcoats wurde von E. Druitt von der Eisenbahnaufsichtsbehörde (His Majesty's Railway Inspectorate) im Auftrag des Board of Trade durchgeführt.

Details der Schäden an den Fahrzeugen

No.61 Bremswagen: Pufferbohle und Pufferspindel

No.231 Dritter-Klasse-Wagen: Zwei Pufferspindeln.

No.389 Dritter-Klasse-Wagen: Leichte Seitenbeschädigung, Pufferführung.

No.21 Drehgestellwagen Erster Klasse: Zwei Pufferspindeln und Schraubenkupplung.

No.73 Erster-Klasse-Wagen: Kuppelkasten, Seitenketten.

No.480 Dritter-Klasse-Wagen: Zwei Seitenlaternen, Pufferführung.

No.2 Erster-Klasse-Wagen: Pufferführung, zwei Seitenlaternen.

No.31 Dritter-Klasse-Wagen: Pufferbohle.

No.113 Dritter-Klasse-Wagen: Drei Seitenlaternen.

No.601 Drehgestellwagen Dritter Klasse: Pufferführung und beide Pufferbohlen.

No.339 Dritter-Klasse-Wagen: Schraubenkupplung.

No.305 Dritter-Klasse-Wagen: Eine Endseite zerstört; Endtür abgerissen, zwei Räder ausgeschlagen, Achsbüchsen zerbrochen, zwei Puffer, Pufferführungen zerschlagen und Pufferbohle beschädigt.

No.568 Drehgestellwagen Dritter Klasse: Endseite bei Wagen No.305 zerstört, 14 Fuß Länge einer Wagenseite abgerissen, Drehgestellrahmen beschädigt, sämtliche Puffer und Pufferführungen zerbrochen.



Vom 14.25h-Zug:

Lok No.36: Vordere Puffer, Rahmen, Rauchkammertür beschädigt.

No.42 Erster-Klasse-Wagen: Pufferbohle, Seitenlaterne beschädigt.

Gedruckte Ausgaben dieses Berichts von E. Druitt wurden an die Bahngesellschaft am 20. Oktober verschickt.

Hauptursachen des Unfalls: Fehlverhalten des Lokführers, unzureichende Kommunikation, überhöhte Geschwindigkeit, Fehler des Stationspersonals, Fehler des Lotsen.

Folgen: Zusammenstoß, Entgleisung, Ineinanderschieben von Wagen, keine Todesopfer, 81 Verletzte (davon 3 schwer verletzt).



Ein Ausschnitt der heutigen Karte von Ayrshire, Schottland

Es blieb nicht bei dem Unglück von 1906. Der 5. August 1939 war ein schwarzer Tag in der Geschichte von Saltcoats. Ein Personenzug fuhr über Trümmernmassen auf dem Gleis, entgleiste und stürzte über eine Brücke. Vier Personen wurden bei dem Unglück getötet, 156 verletzt. Es war nicht der erste Eisenbahnunfall zwischen Stevenston, Saltcoats und Ardrossan, aber der erste mit Todesopfern.

Glasgow and South Western Railway (G&SWR)

Die Glasgow and South Western Railway (G&SWR) war eine Bahngesellschaft im Südwesten von Schottland zwischen Glasgow, Stranraer und Carlisle. Die G&SWR entstand am 28.10.1850 durch den Zusammenschluß zweier älterer Bahnlinien, der Glasgow, Paisley, Kilmarnock and Ayr Railway mit der Glasgow, Dumfries and Carlisle Railway. 1923 wurde die G&SWR Teil der London Midland and Scottish Railway (LMS).



Wappen der G&SWR (1850–1923)

Nur eine einzige Lok der G&SWR hat bis heute überlebt: Glasgow and South Western Railway 5 Class 0-6-0T No. 9. 1919 gehörte die dreiachsige Tenderlok zur Baureihe 322 als No. 324. Bei der LMS wurde sie zu No. 16379. Die LMS verkaufte sie 1934 an eine Zeche in Denbighshire. Später ging sie über in das Eigentum des National Coal Board. Von dort wurde sie zur musealen Erhaltung erworben. Sie ist derzeit im Glasgow Museum of Transport ausgestellt.

©P. Dr. Daniel Hörnemann