

Das rätselhafte Eisenbahnunglück von Shrewsbury und ein Gedicht

Ein Zufallsfund brachte beim Flohmarkt in Shrewsbury diese alte Postkarte zutage:



Sie zeigt das Wrack des Expresßzuges der London & North Western Railway in Shrewsbury am **15. Oktober 1907**. Heute undenkbar: nicht nur die Rettungsmannschaften und Eisenbahner befinden sich in unmittelbarer Nähe des Zuges, sondern auch neugierige Zuschauer. Was war an jenem schicksalhaften Datum dort passiert?

Um die vorige Jahrhundertwende war **Shrewsbury** ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt, an dem sich zwei Haupt- und zwei Nebenbahnen trafen. Shrewsbury war eine Grenzstadt zwischen England und Wales sowie zwischen der Great Western (Strecke von Paddington über Birmingham und Wellington nach Nordwesten mit Wrexham, Chester und Birkenhead) und der London & North Western Railway (von Crewe südwärts nach Ludlow, Hereford und Newport). 1848 hatte die Eisenbahn Shrewsbury erreicht. Die Stadt verfügte über die Bahnhöfe Shrewsbury General und Shrewsbury Abbey (Shropshire & Montgomery Railway).

Der Nachtpostzug mit Schlafwagen von Manchester in den Westen Englands entgleiste auf der scharfen Kurve zur Station Shrewsbury. Es regnete stark. Im

Zug wurden etwa 100 Reisende vermutet. **18 Personen wurden getötet**, darunter Lokführer und Heizer, drei Postangestellte und elf Reisende. Die Postsortierer und ein italienischer Reisender wurden später auf dem Shrewsbury General Cemetery in Longden Road begraben. Stephen Hodgson, von Cherry Orchard, war 40 Jahre alt, verheiratet, mit sechs Kindern. Er war "ein guter Ehemann und ein Mustervater". Leonard Denham Bradley war 32, von der London Road, der Sohn eines ehemaligen lokalen Zeitungsherausgebers. Harry Morris war 35, alleinstehend, von der Queen Street und ein Veteran des Burenkrieges. Antonio Colombotti, von der Princess Street, war ein Partner in der Firma Peeny Bros and Co, Eishändler, und leitete die Shrewsbury Niederlassung der Firma. Er stammte aus Bardi in Italien und lebte seit ungefähr fünf Jahren in England.

Der unglückselige Heizer **Frederick Fletcher** hatte den Dienst übernommen, damit der planmäßig eingesetzte Mann in Urlaub fahren konnte.

Samuel Martin, der Mann, den man später offiziell für den Unfall verantwortlich machte, wurde an einer schönen Stelle unter einem Platanenbaum auf dem Friedhof von Crewe beigesetzt. Die Wahrheit über die Eisenbahnkatastrophe von Shrewsbury von 1907 wurde mit ihm begraben.

Die Zeitungen des Tages waren voller Geschichten von Überlebenden, wie sie etwa von John Williams und seinem Sohn Alfred aus Newton Green, Craven Arms, erzählt wurden, die von einer Reise nach Liverpool zurückkehrten. John erzählte einem Reporter: „Nach dem Verlassen von Crewe schien der Zug eine schreckliche Geschwindigkeit zu erreichen, das Schaukeln der Wagen war so stark, daß wir uns kaum auf den Sitzen halten konnten. Es steigerte sich in solchem Ausmaß, daß ich schließlich aufstand, um durch das Fenster zu schauen, durch das ich fast hinausgeworfen wurde. Ich erkannte, daß etwas nicht stimmte, und hatte mich kaum wieder gesetzt, als der Unfall geschah. Das nächste, woran ich mich erinnere, war, daß mein Sohn mich unter dem zerstörten Wagen hervorholte ... Für eine Weile herrschte völlige Dunkelheit das Zwischen des entweichenden Dampfes war ein zusätzlicher Horror.“

30 Personen wurden schwer **verletzt**, weitere 31 leichter (die Angaben zu den Verletzten schwanken zwischen 40 und 61). Der Zug fuhr mit einer Geschwindigkeit von etwa 60 Meilen pro Stunde (97 km/h) in die Kurve, für die eine Höchstgeschwindigkeit von 10 Meilen pro Stunde (16 km/h) galt. Der Zug hatte Crewe mit 8 Minuten Verspätung um 1.20 Uhr verlassen. Dort waren

zusätzliche Wagen angehängt worden aus Glasgow, York und Liverpool. Somit ergab sich ein schwerer Zug mit 15 Wagen. Der Lokführer versuchte, die Verspätung wieder einzufahren. Den Zug beförderte Lok **„Stephenson“** LNWR **2052** (Baureihe „Experiment“).

Dies war das dritte Unglück in einer Serie von Entgleisungen aufgrund überhöhter Geschwindigkeit. 1906 passierten die Unfälle in Salisbury und Grantham. Alle drei Unglücksfälle hatten Tote zur Folge, einschließlich des Lokpersonals. Jedesmal wurde **„driver error“** – Fehlverhalten des Lokführers – konstatiert, dennoch blieb Anlaß zu reichlich Spekulation. Am Tag nach dem Unglück begann die offizielle Untersuchung, bei der der Vorsitzende der Handelskammer, David Lloyd George, zugegen war. Sie dauerte drei Tage und ihr Bericht wurde am 12. Februar veröffentlicht.



Man fand keine Mängel am Bremssystem und an der Maschine

Irgend jemand mußte schuld am Unglück sein. Die Obduktion erbrachte keinen Alkohol- oder Drogenbefund beim Lokführer. Er hatte auch keinen Anfall erlitten. Die wahrscheinlichste Erklärung des Unglücks von Shrewsbury wäre, daß der Lokführer kurz eingeschlafen war, das Signal mißachtete und nicht rechtzeitig bremsen konnte vor der Einfahrt im Gefälle nach Shrewsbury, während der Heizer dies nicht eher bemerkte, als bis es zu spät war. Anwohner eilten zur Unglücksstelle und versuchten verzweifelt, die Reisenden aus dem Zug zu befreien. Schreckliche Schreie zerrissen die Luft in Shrewsbury, als das beschädigte Wrack des entgleisten Zuges kurz nach 2 Uhr morgens am Dienstag unweit des Bahnhofs zur Ruhe kam.



Der zertrümmerte Nachtexpress

Die Katastrophe war eine Sensation, die nationale Schlagzeilen machte und von Postkartenmachern photographisch erfaßt wurde.



Hier eine Ansicht des Unglückszuges vom Eingang zur Viehverladung

Eine Eisenbahnkatastrophe in England.

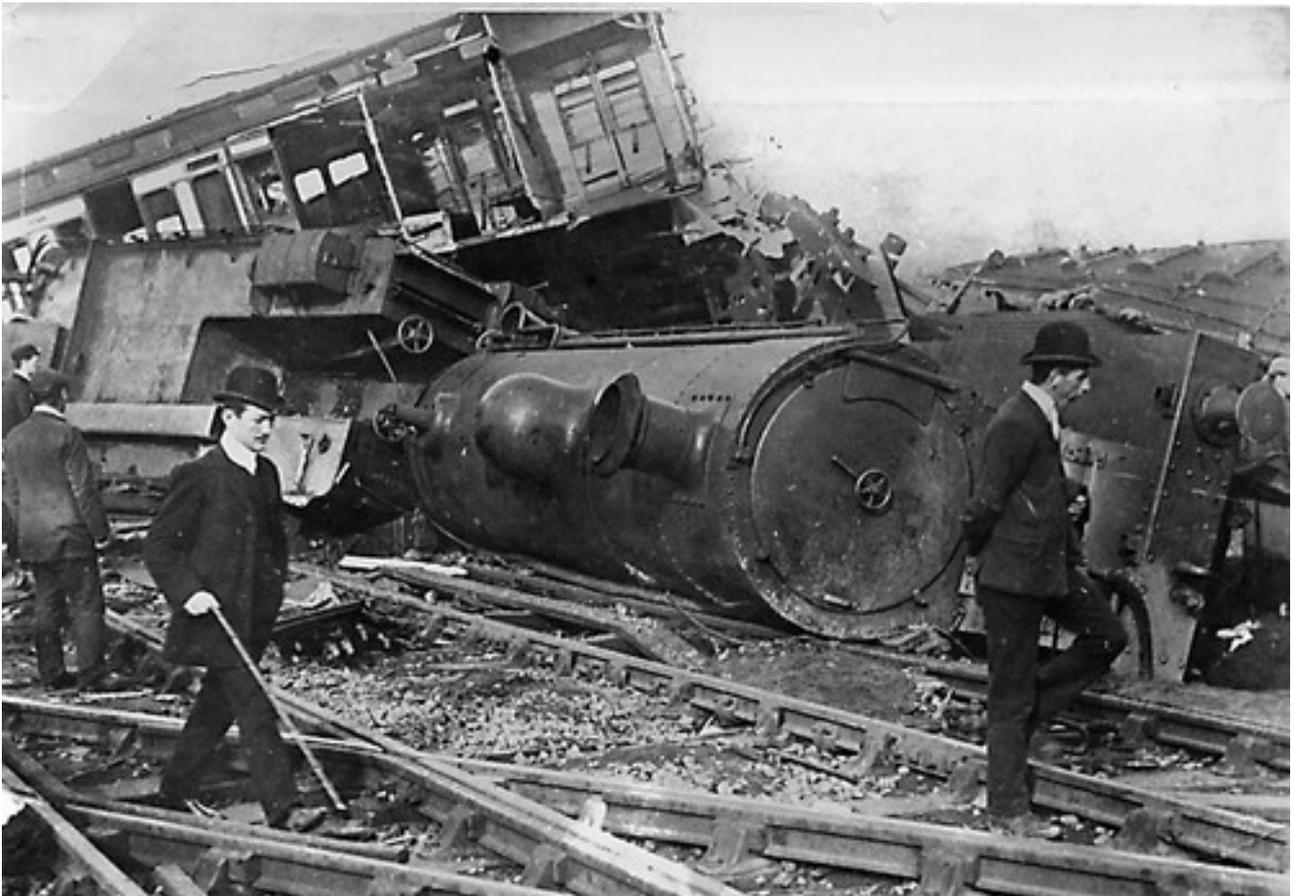
London, 16. Oktober. Eine der schrecklichsten Eisenbahnkatastrophen der letzten Jahre ereignete sich in der vorvergangenen Nacht, knapp nach 2 Uhr, vor der Einfahrt in den Bahnhof von Shrewsbury und brachte siebzehn Personen den Tod. Der verunglückte Schnellzug kam von Crewe und sein Fahrtziel war Bristol. Als der Zug, der vollbesetzt war, von Crewe, einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkte, um 1 Uhr 20 Minuten Nachts abfuhr, war alles in Ordnung und die Fahrt vollzog sich bis Shrewsbury ohne jedweden Aufrast. Vor dem Bahnhofe von Shrewsbury, welchen der Schnellzug ohne zu halten, durchfahren wollte, entgleiste aber die Lokomotive, welche trotz der dortigen gefährlichen Kurve die Fahrgeschwindigkeit nicht genügend verlangsamt haben soll, fiel um und alle Waggon des Schnellzuges stürzten ihr nach. Im Nu stand der ganze Zug in hellen Flammen. Mit wildem Geschrei suchten die Passagiere sich aus dem brennenden Trümmerhaufen zu retten. Schnell wurde auch Hilfe aus Shrewsbury requiriert, aber angesichts der späten Nachtstunde vergingen mehrere Stunden, bis Hilfszüge aus den nächstgelegenen Eisenbahnzentren eintreffen konnten.

Auch international wurde vom Unglück berichtet, hier im Mährischen Tagblatt vom 16.10.1907.

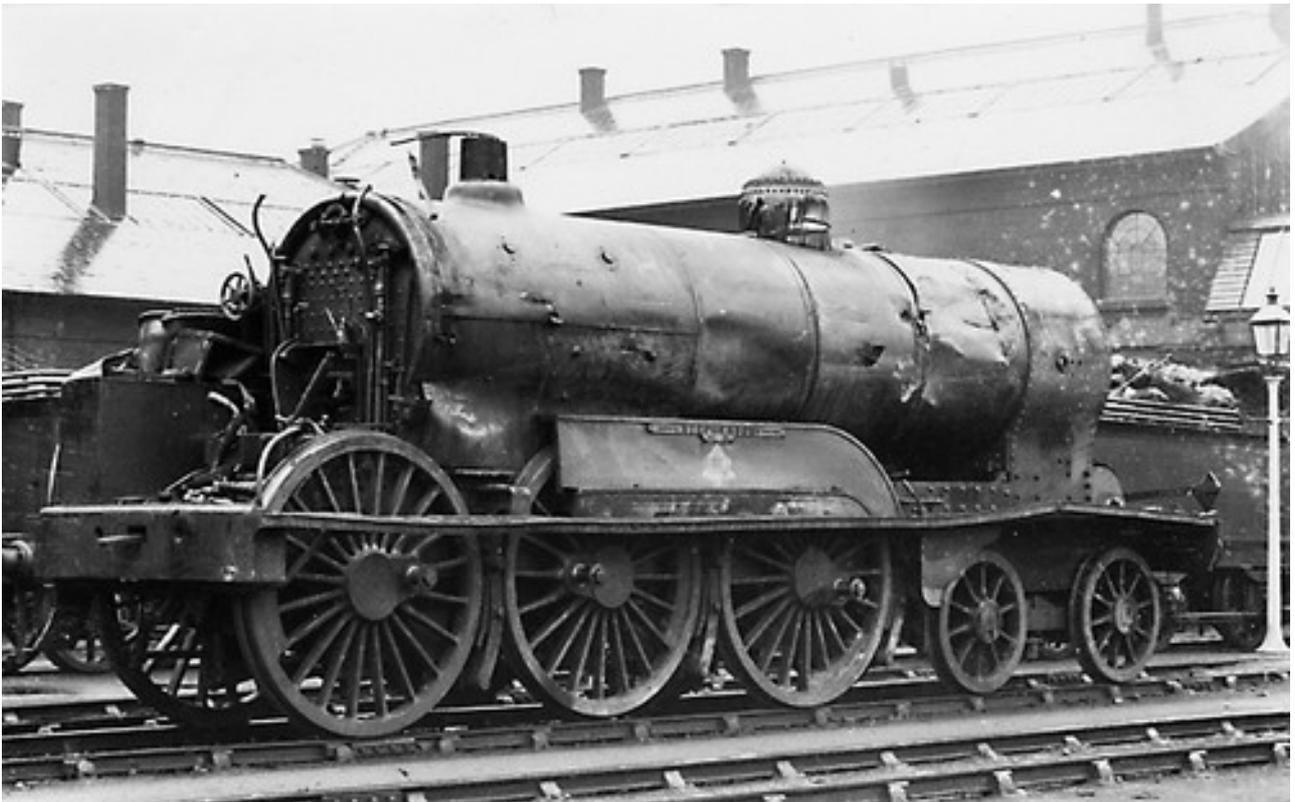


Eine Ansicht des Unglückszuges von den Dächern aus – mit Dampfkränen zur Bergung

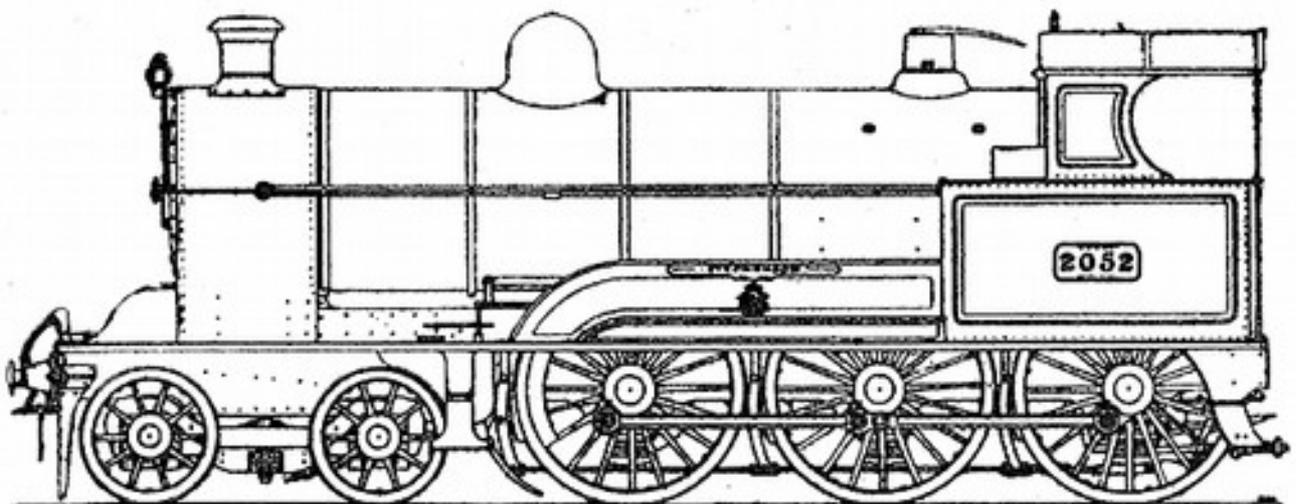
Man beschuldigte den Lokführer. Er wäre eingeschlafen, sagte man. Tatsächlich? Die Ergebnisse des offiziellen Berichts über die schlimmste Eisenbahnkatastrophe in Shropshire wurden von Männern des Führerstandes heftig bestritten. Sie behaupteten, es sei einfach unmöglich für einen Lokführer einzuschlafen und brachten eine alternative Theorie vor, daß die Bremsen versagt hätten.



Die entgleiste und schließlich umgestürzte Lok des Unglückszuges



Die beschädigte 2'C-Lokomotive „Stephenson“ nach der Wiederaufgleisung



Zeichnung der 2'Cn2-Lok 2052 der Baureihe „Experiment“ der London North Western Railway

Die Lok mit dem Namen „**Stephenson**“ wurde für die LNWR nach Plänen von George Whale in Crewe unter Fabriknummer 4683 im Dezember 1906 fertiggestellt. Man versuchte mit acht zusammengekuppelten Lokomotiven, die noch kein Jahr alte Maschine aus den Trümmern zu ziehen. Doch die Kette riß und nach zwei Versuchen griff man zu konventionelleren Methoden mit einem Dampfkran aus Wolverhampton. Sie wurde wiederhergestellt und erhielt im

August 1926 die LMS-Nummer 5483 (3P). Sie wurde von der Ausbesserung zurückgestellt im Dezember 1930.¹ Die **Experiment-Baureihe** umfaßte 105 Lokomotiven (davon ein Umbau auf Vierzylinderbetrieb), die bis 1910 entstanden. Sämtliche Maschinen wurden zwischen 1925 und 1935 ausgemustert und anschließend verschrottet. Der Baureihenname führte zu der irrigen Annahme von Journalisten, es habe sich um eine Versuchslok gehandelt, die noch nicht wirklich betriebstauglich gewesen wäre und die man nicht vor den Schnellzug hätte spannen dürfen.

Was schief gelaufen war, zeigte sich sofort in den Aussagen von Zeugen im Zug, Bahnarbeitern und Anwohnern, die den Expreß kurz vor der Tragödie dahindonnern hörten. Nach ihren Aussagen fuhr er viel zu schnell, als er sich dem Bahnhof Shrewsbury näherte, und sprang aus den Schienen.

Laut *Bataviaasch Nieuwsblad* vom 18.10.1907 verhörte Lloyd George selbst die Zeugen. Der Signalwärter gab an, der Lokführer habe zwei Haltesignale überfahren. Der Zugführer bekundete, der Zug habe eine Geschwindigkeit von 50 bis 60 Meilen (92 bis 110 km) gehabt, die Bremsen hätten nicht funktioniert. Da das Lokpersonal beim Unfall ums Leben kam, ist man seitens der Unfalluntersuchungskommission auf Vermutungen bezüglich der überhöhten Geschwindigkeit angewiesen. Der offizielle **Bericht von Lieutenant Colonel H.A. Yorke**² lastete im Namen des Board of Trade die Schuld dem Lokführer Samuel Martin aus Crewe an, der zu den Todesopfern gehörte. Während der fatalen Fahrt zwischen Crewe und Shrewsbury sei er vielleicht müde und schläfrig gewesen, hieß es. Somit habe ihn, als er sich Shrewsbury näherte, der Schlaf übermannt. Er passierte die Harlescott-Kreuzung und die Crewe Bank,

¹ Abgedruckt im SLS Journal der Stephenson Locomotive Society.

² Horatio Arthur Yorke wurde am 3. Juni 1848 geboren und wurde in Cheam und Charterhouse erzogen. 1865 ging er nach Sandhurst. Im folgenden Jahr wurde er zunächst in die Royal Military Academy, Woolwich, aufgenommen und 1869 bei den Royal Engineers. Er diente bei diesem Korps im Afghanistankrieg von 1879-1880 und bei der Nil-Expedition von 1884-1885. 1891 wurde er vom Board of Trade zum Inspector of Railways ernannt und im Jahr 1900 zum Chief Inspector befördert. Diesen Posten hatte er dreizehn Jahre inne. Sir Arthur war ein Delegierter der Internationalen Eisenbahn-Kongresse in Washington im Jahr 1905, in Bern im Jahr 1910 und auf dem Internationalen Schiffahrtskongreß in Philadelphia im Jahr 1912. Zur Zeit seines Todes war er Direktor der Great Western Railway Company und im Vorstand der Grand Trunk Railway von Canada. Er wurde 1904 zum Companion of the Order of the Bath ernannt und 1913 zum Ritter geschlagen. Sir Arthur war viele Jahre mit der Eisenbahnabteilung der Handelskammer verbunden. Sorgfältig und umsichtig untersuchte er die Ursachen der Unfälle während seiner Amtszeit. Manchmal war er geneigt, zu vorschnellen Schlußfolgerungen zu gelangen, die wir nicht teilten. Nichtsdestoweniger lohnt es sich, seine Berichte zu studieren wegen der Art und Weise, in der die Beweise zusammengestellt wurden, und der Klarheit der Folgerungen daraus (vgl. Nachruf in der Zeitschrift in „Engineering“ vom 19.12.1930).

ohne es zu merken, und übersah die haltzeigenden Signale. Im Gefälle nach Shrewsbury nahm der Zug rasch Fahrt auf. Als er schließlich erwachte oder ihn sein Heizer, Frederick Fletcher, der ebenfalls getötet wurde, geweckt hatte, war er am Stellwerk Crewe Bank vorbeigefahren und zwar so schnell, daß es trotz Vollbremsung und Gegendampfgebens zu spät war. Als Grund dafür, weshalb der Heizer Martin nicht weckte, führte Lt Col Yorke an, er sei möglicherweise selbst eingeschlafen oder zu beschäftigt gewesen, um die Gefahr zu bemerken. Oberst Yorke sagte, er nähme nicht an, daß irgend jemand mit nur etwas Führerstandserfahrung die Möglichkeit eines solchen Vorkommnisses leugnen würde. Unter Berücksichtigung aller Umstände sei er der Meinung, daß die von ihm vorgebrachte Theorie die wahrscheinlichste Erklärung für das Unglück sei, so berichtete die Zeitung *Wellington Journal & Shrewsbury News*. Darin habe sich Oberst Yorke aber geirrt. Seine Schlußfolgerungen trafen auf Unglauben, Groll und Wut unter den Männern vom Führerstand. Sie machen technische Probleme als Ursache für den Unfall geltend. Einige Tage später fand ein großes **Treffen von Lokomotivführern und Heizern** am Lyceum Theatre in Crewe statt, um gegen seine Mutmaßungen zu protestieren. Man forderte, daß in Zukunft "Eisenbahner aus der Praxis" Unfalluntersuchungen durchführen sollten. Ein gewisser C.W. Shipley aus York verbreitete eine Protestnote, in der verlautete, er habe noch keinen Eisenbahner getroffen, der dem Bericht Glauben schenkte, noch einen Mann, der es für möglich hielt, daß ein Heizer Gelegenheit haben könnte, auf irgendeinem Expreßzug auf dem Führerstand einzuschlafen. Albert Fox, Generalsekretär der Gewerkschaft ASLEF (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen), meinte, es sei offensichtlich viel einfacher für Inspektoren des Board of Trade zu behaupten, daß ein Lokführer versagte, als daß die Bremse versagte. Es gab Beweise, daß Gegendampf gegeben wurde, kein Lokführer würde das tun, wenn nicht die Bremsen versagten.

Dies wurde ebenfalls in einer Entschließung vom Liverpools Zweig der Gewerkschaft betont. Sie wies den Befund zurück, daß Lokführer und Heizer eingeschlafen sein könnten, und forderte, daß dieses Stigma vom Lokpersonal genommen werden solle. Die Tatsache, daß Gegendampf gegeben wurde, beweise, daß Martin sich vollkommen bewußt war, daß die Bremse nicht funktionierte. Bei dem Zug handelte es sich um den North and West Express aus Crewe. Er entgleiste auf einem Kurvenabschnitt kurz vor der Station

Shrewsbury Station auf der Seite von Castle Foregate. Die Lokomotive kam innerhalb von nur etwa 100 Yards vom Punkt der Entgleisung - weniger als die Hälfte der gesamten Zuglänge - zum Stillstand, und die Wagen schoben sich zu einem gräßlichen Trümmerhaufen zusammen. An der Entgleisungsstelle hätte die Zuggeschwindigkeit nur noch 10 Meilen pro Stunde betragen dürfen, als er in den Bahnhof Shrewsbury einfuhr. Die Geschwindigkeit betrug jedoch zwischen 40 und 70 Meilen. Die Unfalluntersuchungskommission blieb bei ihrer Entscheidung.



[Aufnahme](#) der Unglücksstelle des Photographen Percy W. Pilcher

Auch nach Auffassung des „Unfallexperten“ Hans Joachim Ritzau trug der Lokführer die Schuld an der Katastrophe. Der 52jährige hatte es in seiner Laufbahn zu 13 Disziplinareinträgen gebracht, nur zwei davon als Heizer, aber fünf wegen Wegbleibens vom Dienst ohne Erlaubnis oder Urlaub, vier wegen Durchfahrens einer Haltestation, zwei wegen Nichtbeachtung eines Haltesignales sowie je einmal wegen grundloser Verspätung und Qualmens im Bahnhof. Er war auch als Trinker bekannt, am Unfalltag jedoch nachgewiesenermaßen nüchtern. Der Bahnhof Shrewsbury lag nicht besonders

günstig. Kurz vor den Bahnsteigen vereinigten sich die Strecke der Great Western von Chester mit der North-Western-Strecke von Crewe, woher der Nachtexpress kam. Da das Gleis von Crewe in einer Krümmung von $R=180$ m mit mehreren Weichen zu den Bahnsteigen führte, war die Einfahrt auf eine Höchstgeschwindigkeit von 16 km/h beschränkt. Von zwei Stellwerken wurde der Betriebsablauf gelenkt und gesichert; das erste stand ca. 550 m vor der Gefahrenstelle. Wegen der geringen Zahl an Bahnsteiggleisen kam es öfter vor, daß Züge vor der Einfahrt warten mußten, so auch in dieser Nacht gegen 2 Uhr früh der Crewe-Express. Mit Entsetzen sah der Wärter des Einfahrstellwerkes, daß der Nachtexpress ohne seine Geschwindigkeit zu ermäßigen, aus dem Gefälle 117:1 in den Bahnhofsbereich und an dem Halt zeigenden Einfahrsignal vorbei brauste.

Die Experten nahmen an, der schlecht beleumundete Lokführer habe wie öfters schon geschlafen und wurde zu spät vom Heizer geweckt. Aus einer Geschwindigkeit von 120 km/h betätigte er bei der Bahnhofseinfahrt die Druckluftbremse und gab Gegendampf. Zwar konnte er seine Geschwindigkeit bis zu 180-m-Radius-Kurve noch auf 96 km/h drosseln, aber das war dennoch viel zu schnell. Entgleist fuhr die Maschine noch 70 m, kippte dann um, wonach sich die Wagen auf dem Hindernis türmten.³

Das „*Algemeen Handelsblad*“ vom 17.10.1907 fragte: War die Bremse defekt oder hat der Lokführer, der mit dem Heizer zu den Unfallopfern zählt, in der gefährlichen Kurve vor der Station Shrewsbury, wo der Zug die Fahrt verlangsamen mußte, den Zug mit viel höherer Geschwindigkeit gefahren, als er es gemäß den Vorschriften hätte tun dürfen? Derzeit muß letzteres angenommen werden, nach den Erklärungen von Augenzeugen, die bezeugten, daß der Zug mit großer Geschwindigkeit heranraste.

Wenn aber diese Aussagen korrekt sind, dann erhebt sich die Frage, wie ein Lokführer, der den Fahrweg durch und durch kannte, der um die Gefahren in der Kurve wußte, der als einer der besten unter seinen Kollegen galt, so unvorsichtig handeln konnte.

Die liberale Zeitung „*The Tribune*“ schrieb dazu: Dies Unglück wird vermutlich die Eisenbahndirektionen und das Publikum noch weiter beschäftigen, da die

³ Vgl. Ritzau, Hans-Joachim: Schatten der Eisenbahngeschichte. Ein Vergleich britischer, US- und deutscher Bahnen. Bd.1: Von den Anfängen bis 1945. Landsberg: Ritzau Zeit und Eisenbahn, 1987, S.61.

Sicherheit der Reisenden in hohem Maße abhängig ist von sehr guter Umsicht und sorgfältiger Organisation bei unseren Eisenbahnen. Jeder wird anerkennen, daß die Direktionen für die Verkehrssicherheit getan haben, was sie konnten. Doch solange alles gut geht, werden die Sicherheitsvorschriften rasch aus dem Auge verloren, auch in Folge von Ermüdung, Unpäßlichkeit, selbst Vergeßlichkeit und Unvorsichtigkeit. Die Vorschriften müssen im Dienst umgesetzt werden von Männern mit Pflichtgefühl, Gesundheit und Kraft. Zugleich ist klar, daß keine Verordnung oder Vorschrift das Publikum vor Gefahren bewahren kann, wenn von den Eisenbahnern, trotz all ihrer Fähigkeiten und Vorsicht, zu lange Arbeitszeiten abverlangt werden. Die Direktionen sollten sich daher mit den Vertrauensmännern der Eisenbahner ins Vernehm setzen. Das Unglück von Shrewsbury geschah zu einer Zeit einer englischen Eisenbahnkrise wegen zu langer Arbeitszeiten des Personals.

Außer dem Lokpersonal starben an der Unfallstelle zwei Schaffner, drei Postbeamte und 11 Fahrgäste; 20 Personen wurden schwer, weitere 20 leicht verletzt (die Zahlen der Verletzten weichen voneinander ab, s.o.). Die Lok war eine neue, dreifach gekuppelte und noch in Erprobung befindliche Maschine, deren Einsatz der Bahnverwaltung zum Vorwurf gemacht wurde. Der Oberbau hätte das hohe Gewicht der Lok nicht vertragen. Die im Vergleich zu diesem Unsinn berechnete Kritik, einen bekanntermaßen unzuverlässigen Lokführer wie des Unglückszuges im Schnellzugdienst zu verwenden, erhob man offenbar nicht.⁴

In Shrewsbury Abbey wurde hundert Jahre später ein **Gedenkgottesdienst** für alle Toten und die vom Unglück Betroffenen gehalten.

⁴ Vgl. Ritzau, Hans-Joachim: Schatten der Eisenbahngeschichte. Ein Vergleich britischer, US- und deutscher Bahnen. Bd.1: Von den Anfängen bis 1945. Landsberg: Ritzau Zeit und Eisenbahn, 1987, S.61.



Photo in der Zeitung „The Sphere“ vom 19.Oktober 1907

Das Unglück und ein anonymes Gedicht

In der Zeitung Shrewsbury Chronicle wurde nach dem Unglück ein Gedicht anonym veröffentlicht. Es wurde von einer jungen Frau aus Meole Brace, Mary Meredith, nach ihrer Heirat besser bekannt als Romanschriftstellerin **Mary Webb**, geschrieben. Ihr Bruder hatte es heimlich an die Zeitung geschickt. Es gab viele anerkennende Schreiben daraufhin und gilt als ihre erste Veröffentlichung.

In ihrer schüchternen und zurückhaltenden Art schrieb Mary Gladys Meredith Gedichte, bewahrte sie nur für ein oder zwei Tage auf und verbrannte sie dann.



Mary Webb

Mary Webb wurde am 25. März 1881 als **Mary Gladys Meredith** in Leighton, Shropshire, geboren und starb am 8. Oktober 1927 in St. Leonards-on-Sea, Hastings. Sie war eine englische Schriftstellerin und Dichterin. Ihr bekanntester und mehrfach verfilmter Roman war „Precious Bane“ („Kostbares Gift“).

RAILWAY ACCIDENT, SHREWSBURY.

October 15th, 1907.

A night wind soughed around the speeding train,
Unsatisfied, complaining,

Demanding something—someone for its own;
None heard, for sleep and laughter drowned its
moan.

“Lamps lit, blinds down, what matter if 'tis
raining?”

In the foreboding wind the lights were straining.

The crowded train leapt forwards swifter yet.

The homeless wind fled after.

Glad tones acclaimed the nearing lights of home:

“We shall be safe, the lonely wind may roam.”

All eyes were gay, up swelled the happy laughter

“At home e'en now, glad voices shake the rafter!”

Like lightning was the speed. With crash like
thunder—

As though all heaven were rending—

In one great, awful heap the train was piled

Above cold faces that so lately smiled.

Nigh thirty souls, from this dread scene ascending.

Before God's Throne have reached their journey's
ending.

Their judgment day came swiftly, in the night.

Through utter tribulation

E'en now the angels wipe their tears away,

Bring them to Heaven and comfort them to-day!

Would God's great love condemn them to probation?

Does He not well, the Judge of all creation?

Mourners and wounded need our work, our
thought,

Our sympathy, and leisure.

Give we our nights to prayer, our days to deeds,

Merging ourselves in their most urgent needs.

Give we our bread, our luxury and pleasure.

Pour oil and wine in overflowing measure!

ANONYMOUS.

Eisenbahnunglück, Shrewsbury

15. Oktober 1907

Ein Nachtwind wehte um den rasenden Zug,

unzufrieden, klagend,

er forderte etwas, - jemanden für sich selbst;

Niemand hörte es, denn Schlaf und Gelächter übertönten sein Stöhnen.

„Die Lampen sind entzündet, die Jalousien geschlossen, was schert es uns, wenn es regnet?“

Im Wind böser Vorahnung wurden die Lichter trüber.

Der vollbesetzte Zug raste noch schneller voran.

Der heimatlose Wind eilte ihm nach.

Glückliche Stimmen priesen die nahenden Lichter von Zuhause:

„Wir sind in Sicherheit, der einsame Wind mag herumziehen, wie er will.“

Alle Augen schienen fröhlich, das glückliche Lachen schwoll an

„Zuhause sind wir gleich, frohe Stimmen lassen das Gebälk erzittern!“

Wie der Blitz war die Geschwindigkeit. Mit einem Krachen wie Donner –

Als würden die Himmel zerrissen –

Zu einem großen, gräßlichen Haufen türmte sich der Zug

Über kalten Gesichtern, die kürzlich noch lächelten.

Fast dreißig Seelen stiegen aus dieser schrecklichen Szene auf

Vor Gottes Thron haben sie das Ziel ihrer Reise erreicht.

Ihr Gerichtstag kam rasch, in der Nacht.

Durch tiefste Drangsal

Die Engel wischen jetzt noch ihre Tränen fort,

bringt sie zum Himmel und tröstet sie noch heute!

Würde Gottes große Liebe sie noch zum Fegefeuer verurteilen?

Handelt er nicht vielmehr gütig, der Richter aller Geschöpfe?

Trauernde und Verletzte brauchen unsere Hilfe, unsere Gedanken

Unser Mitgefühl, und Ruhe.

Verbringen wir unsere Nächte im Gebet, unsere Tage im Tun,

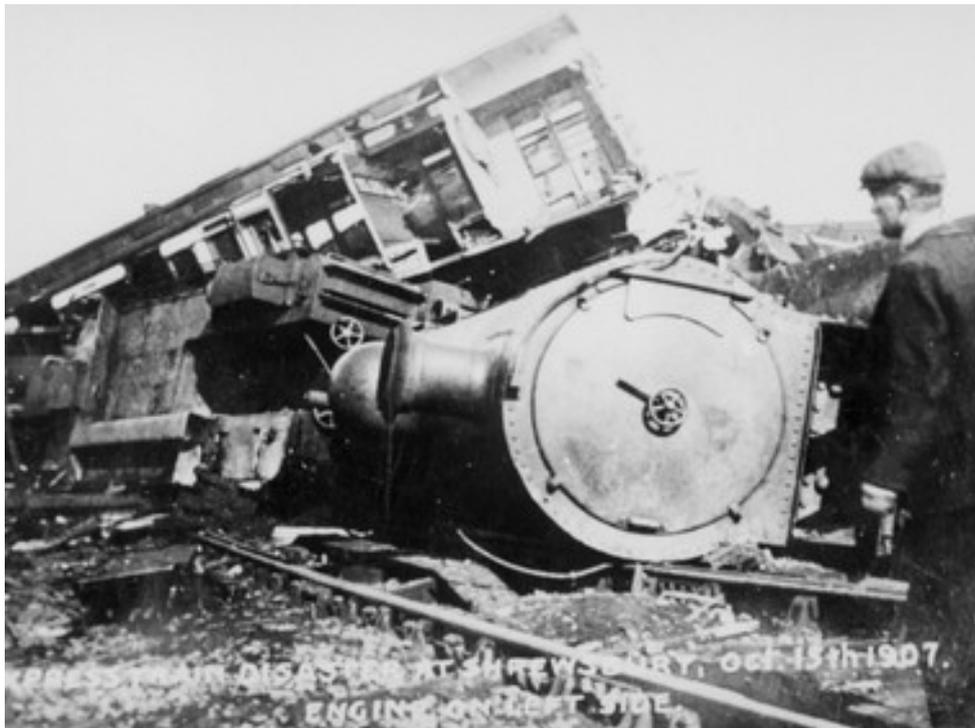
widmen wir uns ihren drängendsten Nöten.

Geben wir unser Brot, unseren Überfluß und Freude.

Gießen wir Öl und Wein in überfließendem Maße aus!

Mary Webbs Gedicht wurde anonym veröffentlicht, ohne ihr Wissen und ohne ihre Zustimmung. Mary Webb sollte einmal zur berühmten Romanschriftstellerin von Shropshire werden. Lange Zeit hatte Marys Bruder, Kenneth Meredith, das letzte überlebende Familienmitglied, vergeblich versucht, eine Kopie des Gedichts aufzuspüren. Er erinnerte sich, daß er es an ein Zeitungsbüro geschickt hatte. Es hätte auf diejenigen, die einen persönlichen Verlust erlitten hatten, beruhigend und tröstlich gewirkt. Mary hatte ihm dafür nicht gedankt - ganz im Gegenteil. Als sie herausfand, was er getan hatte, war sie entsetzt und sehr verärgert. Nachdem das Gedicht erschienen war, erhielt Mary bündelweise Post. 1967 wurde es nach langem Suchen wiederentdeckt und endlich Mary Webb zugeschrieben.

Ein weiteres Gedicht zu einem Eisenbahnunglück mit den Anfangszeilen *"It was on a Tuesday morning, A little after two, A sad calamity o'ertook, The fast express from Crewe."* stammt jedoch wohl von George Cresswell: *„Es geschah an einem Dienstagmorgen, kurz nach zwei, als ein trauriges Schicksal den Schnellzug aus Crewe ereilte.“*



Die Lok „Stephenson“ liegt auf der Seite mitten im Trümmerchaos



Das Eisenbahnglück von Shrewsbury – die Helfer pausieren für den Photographen



Vom Schnellzug blieb nur ein Trümmerberg übrig (Railwaysarchive)



Die ineinandergeschobenen Wagen des Nachtexpress (Railwaysarchive) zeigen die Macht des Aufpralls

©P. Dr. Daniel Hörnemann