

Vier Pressefotos geben Rätsel auf

Vier historische Pressefotos vom „Aktuellen Bilderdienst“ mit rudimentären Bildlegenden und ungenauen Datierungen gaben mir Anlaß zu näherer Recherche. Der **"Aktuelle Bilderdienst"** veröffentlichte im Leipziger J. J. Weber Verlag Pressefotos und Bildtafeln, auch als Beilage zu Zeitungen. **Johann Jacob Weber** (*3. April 1803 in Basel; †16. März 1880 in Leipzig) war Buchhändler und Verleger sowie Begründer des Verlagshauses J. J. Weber in Leipzig. Er war über 37 Jahre der Herausgeber der „Illustrierten Zeitung“, Deutschlands erster Illustrierter. Im August 1834 machte Weber sich selbstständig und begründete das Verlagshaus J. J. Weber. Außer dem Stammhaus in der Leipziger Altstadt (Nikolaistraße) waren alle späteren Verlagshäuser und Druckereien im Graphischen Viertel angesiedelt.

Der verlegerische Schwerpunkt von Johann Jacob Weber lag bei aufwändig illustrierten Werken aus dem Bereich der Naturkunde und im Bereich der Volksbildungsschriften. 1843 gründete er gemeinsam mit Carl Berendt Lorck die „Illustrierte Zeitung“, das erste illustrierte Wochenblatt Deutschlands, und revolutionierte damit die Wahrnehmung der Welt in den Druckmedien. Noch heute prägen die Bildfolgen zunächst der Stahlstiche und später der Holzstiche in seiner „Illustrierten Zeitung“ unsere Vorstellungen von der „guten alten Zeit“. 1869 gründete Weber eine eigene Druckerei.

Nach dem Tod Webers übernahmen seine Söhne Johannes, Felix und Hermann Weber das Unternehmen, wobei Felix die Verantwortung für die „Illustrierte Zeitung“ übernahm und der zum Buchdrucker und Buchhändler ausgebildete Hermann sich dem sonstigen Verlagsgeschäft widmete. Unter der Verantwortung von Johannes Weber wurde in Berlin eine Niederlassung eröffnet zusammen mit einer chemigrafischen Anstalt und einer Buchbinderei. Von Felix Weber übernahm sein Sohn Siegfried Weber die Verlagsbuchhandlung, Buchdruckerei und graphischen Kunstanstalten J. J. Weber in Leipzig. Im Verlag erschien von 1937 bis 1945 „Sachsen“, die Zeitschrift des nazistischen Heimatwerks Sachsen. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Leipziger Verlagssitz in der Reudnitzerstraße 1–7 weitestgehend zerstört. Der Gebäudekomplex wurde nach der Wiedervereinigung umfassend saniert. 1948 erfolgte die Enteignung des Unternehmens. Es wurde kommunalisiert und firmierte als Graphische Kunstanstalten, Leipzig (später: VEB Graphische Werkstätten Leipzig).

Schweres Zugunglück an Allerheiligen 1937 in Frankreich

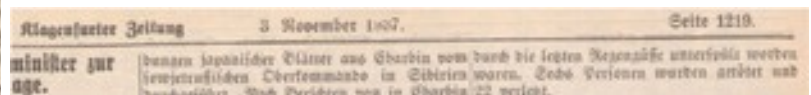
Bild 1: Expreszug Brüssel-Calais verunglückt



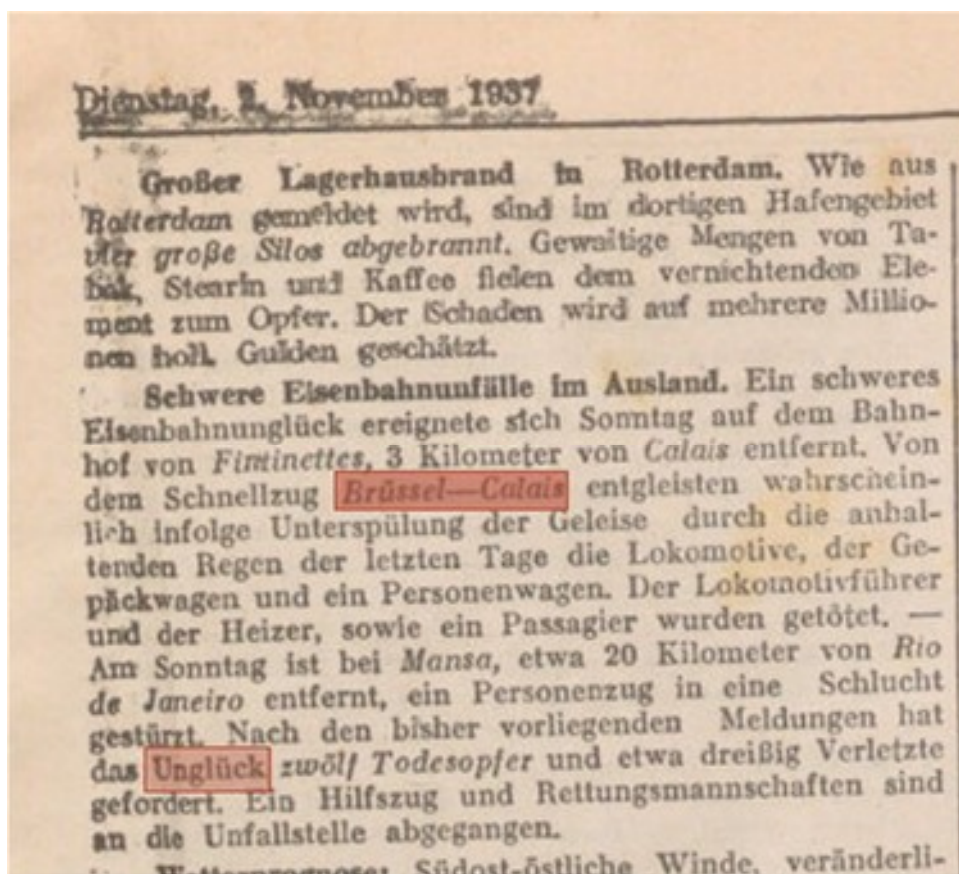
09.11.1937 Aktueller Bilderdienst Verlag J.J. Weber, Leipzig-Berlin.

Die Aufnahmen des „Aktuellen Bilderdienstes“ geben leider fast nie den korrekten Zeitpunkt oder den Ort an. Ein „Rontinettes“ oder „Fintinettes“ findet sich nicht auf der Karte Frankreichs. „Vor Stafford“ kann in allen Himmelsrichtungen liegen, so ist das vierte Foto nur sehr vage dem Zeitraum des Unglück von Winwick zuzuordnen, ungefähr 14 Tage vor dem Unglück „bei Liverpool“. Auch die Zahlen der Verletzten und Toten variieren in den unterschiedlichen Berichterstattungen.

Am 03.11.1937 berichtete die Klagensfurter Zeitung über schwere Eisenbahnunfälle:



Infolge eines Achsenbruches der Lokomotive entgleiste gestern der Expresszug Brüssel-Calais. Die Lokomotive überschlug sich und blieb umgestürzt auf dem Bahnkörper liegen. Der Lokomotivführer und der Heizer wurden getötet, einige Reisende wurden verletzt.



Pester Lloyd, 02.11.1937

Ein schweres Eisenbahnunglück ereignete sich am Sonntag auf dem Bahnhof von Fintinettes (sic!), 3 Kilometer von Calais entfernt. Von dem Schnellzug Brüssel-Calais

entgleisten wahrscheinlich infolge Unterspülung der Geleise durch die anhaltenden Regen der letzten Tage die Lokomotive, der Gepäckwagen und ein Personenwagen. Der Lokomotivführer und der Heizer, sowie ein Passagier wurden getötet.



Neues Wiener Tagblatt 02.11.1937

Calais, 01.11.1937 Infolge eines Achsenbruches der Lokomotive entgleiste heute der Expreszug Brüssel-Calais zwei Kilometer von Calais entfernt. Die Lokomotive überschlug sich und blieb umgestürzt auf dem Bahnkörper liegen. Der Lokomotivführer und der Heizer wurden getötet. Von den Reisenden wurde niemand getötet. Einige Passagiere wurden verletzt. Bei den Fahrgästen handelte es sich vorwiegend um Engländer.



Der kleine Bahnhof Fontinettes

Französische Artikel gaben nähere Details und Namen bekannt:

Entgleisung am Bahnhof Les Fontinettes 1937. Der Schnellzug 2280 Brüssel-Calais, der am Allerheiligentag 1937 um 8:50 Uhr morgens in der belgischen Hauptstadt abgefahren war, kam nie am Fährbahnhof an, wo er um 11:50 Uhr zum Anschluß an das Passagierschiff Côte d'argent mit Verbindung nach Dover erwartet wurde. Die Ursache des Unfalls war ein menschliches Versagen, eine Fehleinschätzung des belgischen Lokführers Jules De Scheemaeker, 54 Jahre alt, der es für wichtiger hielt, den Fahrplan einzuhalten, als die Sicherheitsvorschriften zu beachten. Tatsächlich hatte er bereits in der ersten Stunde der Fahrt bemerkt, daß ein Achslager im vorderen Bereich ungewöhnlich heiß wurde, was den ebenfalls auf der Lokomotive anwesenden 27-jährigen Lokführer Cyrille Hoorelbeke beunruhigte. Aufgrund dieses Problems mußte der Zug im Bahnhof von Watten anhalten, wo der Bahnhofsvorsteher empfahl, an allen Bahnhöfen anzuhalten, um die defekte Achse abzukühlen. Aber der Lokführer beschloss in Absprache mit dem Heizer, mit voller Kraft weiterzufahren und hielt seine Maschine nur zweimal und sehr kurz an, in Audruicq und Pont d'Ardres.

Jules und Cyrille konnten ihre Absicht fast umsetzen: Um 11:45 Uhr passierte der Schnellzug 2280 mit 40 km/h den Bahnhof Les Fontinettes, um die zahlreichen Weichen entlang der Cailloux zu befahren. Doch als sich der Zug auf Höhe der Fußgängerbrücke der Rue du 29-Juillet befand, brach die Achse schließlich. Mit einem schrecklichen Krachen kippte die Lokomotive, die durch das Abreißen des Drehgestells aus dem Gleichgewicht geraten war, auf die Seite. Der plötzlich freigesetzte Dampf entwich mit schrillum Pfeifgeräusch. Glücklicherweise blieb der Postwagen, der sich direkt hinter der Lokomotive befand, stehen, sehr zum Schrecken seines einzigen Insassen, eines Eisenbahners aus Calais, der seine letzte Stunde gekommen wähnte. Ironie des Schicksals: Er wohnte genau gegenüber der Unfallstelle, in der Rue Cambronne 96! Die anderen Wagen, die nur ein Dutzend Passagiere beförderten, waren von der Entgleisung nicht betroffen.

Es gab einen Ansturm von Schaulustigen. Die Rettungskräfte waren schnell vor Ort, aber sie waren nicht allein: Eine beeindruckende Menschenmenge aus Calais drängte sich am Rande der Unfallstelle und um eine bessere Sicht zu haben, begaben sich Dutzende von Menschen auf die Fußgängerbrücke „29 Juillet“, obwohl diese unter ihrem Gewicht hätte zusammenbrechen können. Unter großen schwarzen Regenschirmen beobachteten die Vertreter der Behörden, darunter der Abgeordnete

Roger Vantielcke und Bürgermeister Lucien Vadez, die Bergungsarbeiten der beiden Insassen der Lokomotive. Sehr schnell stand fest, daß die Katastrophe nur zwei Opfer gefordert hatte und daß es keine Hoffnung gab, sie lebend zu finden. Man barg die Leiche von Jules De Scheemaeker, halb verkohlt, die Brille noch auf den Augen und den Arm erhoben. Anschließend wurde aus dem Trümmerhaufen die Leiche von Cyrille Hoorelbeke geborgen, die zerquetscht und verstümmelt war. Einige Tage später wurden die sterblichen Überreste der Opfer nach Belgien überführt, wo sie als „Opfer der Pflicht“ geehrt wurden. Es mußten Kräne aus den Depots von Fives, Longueau und Creil herbeigeschafft werden, um die verstopften Gleise freizumachen. Am 2. November, im Morgengrauen, waren alle Spuren des Unfalls beseitigt und der normale Verkehr konnte wieder aufgenommen werden.



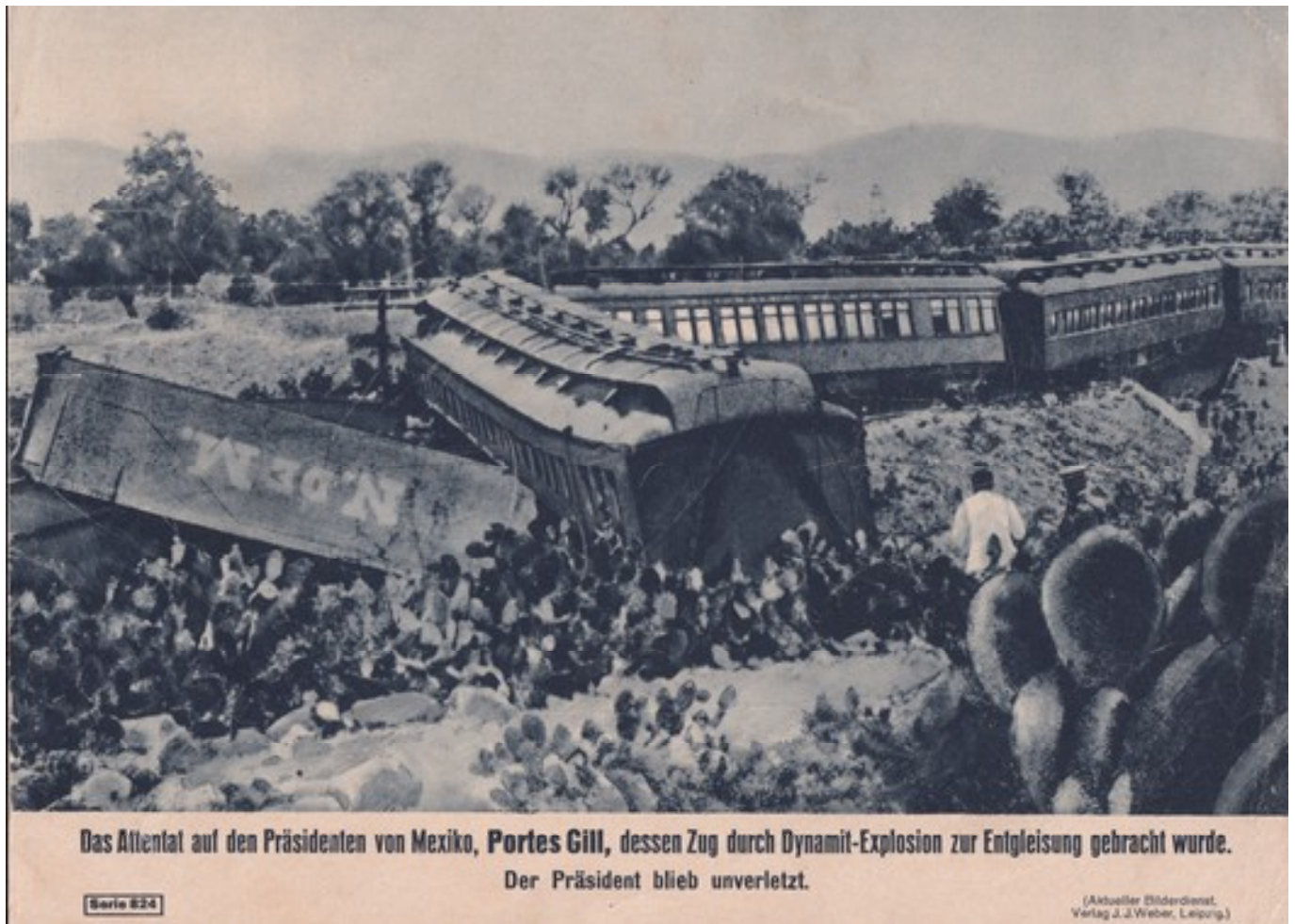
©Stadtarchiv Calais

„Le Matin“ schrieb am 02.11.1937: „Der kleine Bahnhof Les Fontinettes war nie in die Schlagzeilen geraten. Die Entgleisung des Zuges von Brüssel nach Paris rückte ihn jedoch in den Mittelpunkt der nationalen Nachrichten. Der Schnellzug hatte an diesem Morgen des Allerheiligentags 1937 technische Probleme: Eine Vorderachse

überhitzte, so daß der belgische Lokführer und sein Heizer gezwungen waren, an den Bahnhöfen entlang der Strecke längere Pausen als üblich einzulegen. Die beiden Eisenbahner hatten jedoch vor allem im Sinn, pünktlich am Seebahnhof anzukommen, um den Anschluss an die Fähre nach Dover nicht zu verpassen. Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Les Fontinettes brach das vordere Drehgestell und die Lokomotive kippte auf die Seite. Die Reisenden in den anderen Waggonen kamen mit dem Schrecken davon. Die beiden unvorsichtigen Eisenbahner kamen ums Leben. Die Rettungskräfte bargen sie unter den Augen der Einwohner von Les Cailloux aus dem Wrack.“

Attentat auf den mexikanischen Präsidenten 1929

Bild 2: Durch Dynamit-Explosion entgleister Expresßzug



1929 Aktueller Bilderdienst Verlag J.J. Weber, Leipzig

Am 10.02.1929 wurde der mexikanische Interimspräsident Emilio Portes Gil Opfer eines Attentats, als sein Zug im Bundesstaat Guanajuato gesprengt wurde. Bei der Explosion kam ein Heizer ums Leben und die Lokomotive entgleiste, doch Portes Gil überlebte den Anschlag. Der Vorfall ereignete sich in einer Zeit anhaltender Konflikte. Vom Zeitpunkt des Attentats auf den Eisenbahnzug mit Präsident Portes Gil war der Ausbruch eines Aufstandes im mexikanischen Bürgerkrieg jederzeit zu erwarten. Am 10.02.1929 explodierte in der Nähe der Stadt Comonfort im Bundesstaat Guanajuato eine Bombe in seinem Zug. Bei dem Anschlag kam der Heizer ums Leben und die Lokomotive entgleiste, Portes Gil blieb jedoch unverletzt. Der Vorfall ereignete sich während der anhaltenden Cristero-Rebellion (1926-1929) einem Volksaufstand gegen die antiklerikale Politik der Regierung. Der Anschlag ereignete sich zwischen Comonfort und Rinconcillo im Bundesstaat Guanajuato.



Emilio Portes Gil (geboren am 03.10.1891 in Ciudad Victoria, Mexiko – gestorben am 10.12.1978 in Mexiko-Stadt im Alter von 87 Jahren) war ein mexikanischer Politiker und Diplomat, der nach der Ermordung des designierten Präsidenten Alvaro Obregón vom 01.12.1928 bis zum 05.02.1930 als provisorischer Präsident Mexikos amtierte. Als provisorischer Präsident Mexikos sah er sich aufgrund des Einflusses des ehemaligen Präsidenten Calles, der damals die politische Macht innehatte, außerstande, seine präsidialen Befugnisse frei auszuüben. Von 1930 bis 1931 war Portes Gil Vorsitzender der einzigen politischen Partei Mexikos, der Nationalen Revolutionären Partei (PNR). Anschließend war er Botschafter in Frankreich und Delegierter beim Völkerbund (1931–1932), Generalstaatsanwalt und Außenminister. 1936 zog er sich aus der Politik zurück.

MEXIKO.

Portes Gil ontsnapt aan een moordaanslag.

De **trein** van den president door een bom-ontploffing ontspoord. - Het staatshoofd ongedeerd, een stoker gedood.



President **Portes Gil**

Men verzekert ons van deskundige zijde, dat hedennacht een nog lagere temperatuur bereikt zal worden. *Derde blad, pag. 1.*

Een vliegtuig van de K. L. M., de PH-ACT, heeft heden post en twee passagiers van Amsterdam naar het geïsoleerde Schiermonnikoog vervoerd. *Tweede blad, pag. 2.*

In de vergadering der K. N. A. U. werd D. J. de Vries tot voorzitter en majoor Scharroo tot eerelid benoemd. *Vierde blad, pag. 1.*

Het biljartkampioenschap van Nederland werd door Dommering gewonnen. *Vierde blad, pag. 1.*

Op den **trein**, waarmede president Emilio **Portes Gil** reisde werd gistermorgen vroeg een dynamiet-aanslag gepleegd. De aanslag mislukte.

De president werd niet gedeerd, terwijl zijn salonwagen in de rails bleef, ofschoon twee andere wagons en de locomotief derailleerden en zwaar beschadigd werden. Een stoker werd gedood.

De aanslag had plaats in den staat Guanajuato, waar nabij een brug een bom op de rails was gelegd. Men beschouwt dezen aanslag als een wraakneming voor de ter doodbrenging van Toral, den moordenaar van Obregon.

DE TERECHTSTELLING VAN TORAL

Onder den kreet „Viva Christo Rey” (leve Christus-koning) is Zaterdagmiddag de moordenaar van Obregon, de jeugdige José To-

Haagsche courant vom 11.02.1929

Laut dem niederländischen Artikel wurde ein Baum auf die Schienen gelegt. Der Salonwagen blieb auf dem Gleis, während andere Wagen und die Lokomotive entgleisten und schwer beschädigt wurden. Man betrachtete den Anschlag als Rache für die Hinrichtung von Toral, den Mörder von Obregon.

De aanslag op Portes Gil.

*Onlusten in verband met de
executie van Toral.*

Drie dooden en dertig gewonden.

NEW YORK, 11 Februari. (V.D.) — Om-
trent den aanslag op den president van Mexiko
wordt nog het volgende gemeld:

Tegen zeven uur 's morgens had de aanslag
plaats. De lokomotief en de beide eerste salon-
wagens van den trein, waarmede de president
reisde, werden door de ontploffing van de dyna-
mietbom uit de rails geslingerd. De aanslag had
plaats tusschen Cammonfort en Rinconcello in
den staat Guajanato, op 150 mijlen afstand van
Mexiko-City. De bom ontplofte op de rails
even voor een spoorwegbrug. In de omgeslagen
wagens bevonden zich verscheidene vooraan-
staande personen.

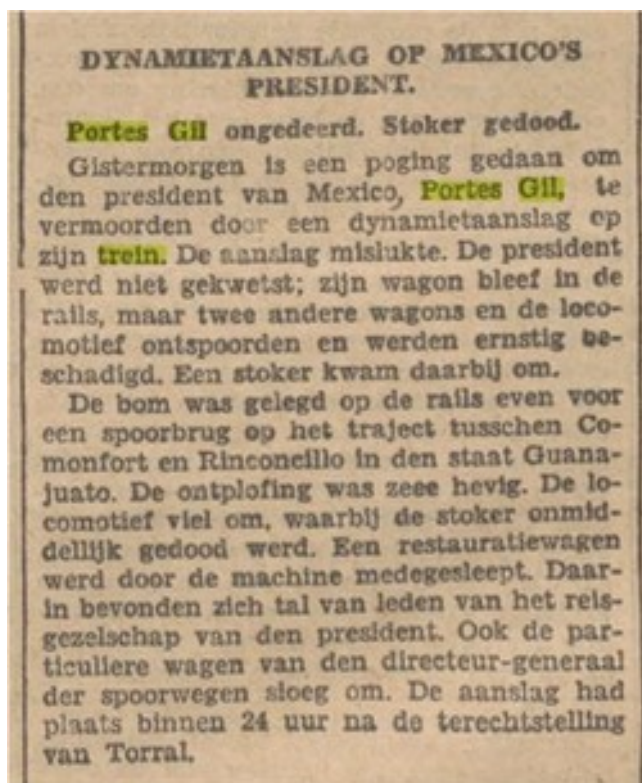
Militairen zoeken thans de geheele omgeving
af. President Gil zal onmiddellijk zijn reis voort-
zetten. De aanslag wordt in verband gebracht
met de terechtstelling van Toral. President Gil
had Zaterdag een anoniemen dreigbrief ont-
vangen.

In Mexiko-City hebben in verband met de
ter-aarde-bestelling van Toral groote manifes-
taties plaats gehad. Het kwam tot botsingen
met de politie. Drie personen werden gedood
en dertig gewond. Vele manifestanten werden
gearresteerd.

Het volk : dagblad voor de arbeiderspartij vom 11.02.1929

Die Tageszeitung für die Arbeiterpartei „Het Volk“ erwähnt zusätzlich, daß die Bombe kurz vor einer Bahnbrücke explodierte. In den umgestürzten Wagen befanden sich verschiedene führende Persönlichkeiten. Soldaten suchten die Umgebung ab, während Präsident Gil sich unmittelbar auf die Weiterreise begab. Er hatte zuvor einen anonymen Drohbrief erhalten. In Mexiko City gab es große Demonstrationen anlässlich des Begräbnisses von Toral. Bei Zusammenstößen mit der Polizei wurden drei Personen getötet und viele Demonstranten inhaftiert.

Das Pilsner Tagblatt/Westböhmisches Tageszeitung vom 12.02.1929 beschrieb ein „Mißglücktes Dynamitattentat auf den mexikanischen Präsidenten“:



„Ons Noorden“ vom 11.02.1929 berichtete, daß zwei Wagen und die Lok entgleisten und dabei ernstlich beschädigt wurden. Die Explosion war sehr heftig. Die Lok stürzte um, wobei der Heizer sofort zu Tode kam. Ein Speisewagen wurde von der Maschine mitgeschleppt, in dem sich viele Mitglieder der Reisegesellschaft des Präsidenten befanden. Auch der Sonderwagen des Generaldirektors der Bahn schlug um. Der Anschlag geschah 24 Stunden nach der Hinrichtung von Torral.

Schwere Kollision in England

Bild 3: Expreszug rast in Personenzug 1934



**12 Tote und 100 Verletzte
bei einem Eisenbahnunglück in England.**
In der Nähe von Liverpool raste ein Expreszug mit 90-Std.-
km-Geschwindigkeit auf einen Personenzug. Das Unglück
erfolgte mitten in der Nacht.

Serie 1116 a
2.10.34. Bild 2

02.10.1934 Aktueller Bilderdienst Verlag J.J. Weber, Leipzig

Das Zugunglück von **Winwick** ereignete sich am 28.09.1934 in Winwick Junction in der Nähe von **Warrington** auf der Strecke der London, Midland and Scottish Railway.

Zwei Züge kollidierten, wobei 11 Menschen ums Leben kamen und 19 verletzt wurden.

Hintergrund

Obwohl letztendlich der diensthabende Signalwärter für die Kollision verantwortlich war, gab es mehrere Faktoren, die dazu beitrugen. Die Streckenführung in diesem Abschnitt war komplex, mit vier Gleisen und einer Kreuzung zwischen der Hauptstrecke Warrington-Preston und der Nebenstrecke Warrington-Earlestown. Diese beiden Strecken waren so stark befahren, daß der Signalwärter einen Mitarbeiter bei sich im Stellwerk hatte, der die Aufgabe hatte, das Zugregister zu führen und den Signalwärter jederzeit über die Position der Züge in seinem Abschnitt zu informieren.

Verlauf

Kurz nach 21 Uhr fuhr ein Nahverkehrszug aus Warrington mit Ziel Wigan, gezogen von der 2-4-2-Tenderlok Nr. 6632, in den Abschnitt ein. Er sollte auf die Nebenstrecke nach Earlestown umgeleitet werden, aber der Signalwärter Bloor im Stellwerk Winwick Junction war bereits mit nicht weniger als sieben anderen Zügen beschäftigt und besprach wahrscheinlich gerade am Telefon mit Warrington eine notwendige Änderung der Zugfolge, um einen Express-Güterzug mit verderblichen Gütern (Fisch) unterzubringen. Der Nahverkehrszug hielt daher am Hauptsignal von Winwick Junction an, Heizer Hayes verließ den Zug, um zum 172 Yards (157 m) entfernten Stellwerk zu gehen und Regel 55 auszuführen, wonach er den Signalwärter an die Anwesenheit des Zuges erinnern und sicherstellen mußte, daß der Zug geschützt war.

Bevor Hayes das Stellwerk erreichen konnte, gab der Signalwärter in Winwick Quay im Süden ein Signal zur Aufmerksamkeit für einen Expresszug von Euston nach Blackpool. Da es ihm gemäß den Vorschriften nicht gestattet war, das Glockensignal „Ist die Strecke frei?“ zu senden, bevor er die Bestätigung „Zug außerhalb des Abschnitts“ für den Nahverkehrszug erhalten hatte, beabsichtigte er, nach der Bestätigung des „Achtungssignals“ das Glockensignal „Rangierlok für nachfolgenden Zug zum Passieren“ zu senden, d.h. er erwartete, daß Bloor den Nahverkehrszug vorübergehend auf ein anderes Gleis umleiten und anhalten würde, während der Expresszug vorbeifuhr. Bloor vergaß jedoch, daß der Nahverkehrszug an seinen Signalen stand, und dachte, er habe es versäumt, seine Blockinstrumente nach einem

vorausfahrenden Zug zu löschen. Daher gab er die Antwort „Zug aus dem Abschnitt“ und stellte seine Signale auf Ausgangsposition.

Der Mitarbeiter E. Derbyshire versäumte es, ihn auf die Position des Zuges aufmerksam zu machen. Auch er war durch einen Telefonanruf wegen einer wöchentlichen Fahrplanänderung abgelenkt worden und als er Bloor „Meine Güte! Ich habe hier noch nicht das 2-1 gegeben [d. h. den „Zug-aus-dem-Abschnitt“-Ruf]“, nahm er an, daß er selbst die Durchfahrt des Nahverkehrszugs verpasst hatte. Anstatt Bloor darauf hinzuweisen, daß die Zugregistereinträge für den Nahverkehrszug unvollständig waren, was Bloor rechtzeitig hätte alarmieren können, um die Kollision zu vermeiden, füllte er das Register mit Vermutungen aus und gab an, daß der Nahverkehrszug aus dem Abschnitt heraus sei.

Als die Einfahrtssignale von Winwick Junction freigegeben wurden, fuhr Lokführer Hope den Nahverkehrszug langsam vorwärts, um seinen Heizer abzuholen, wurde jedoch von dem mit hoher Geschwindigkeit fahrenden Expresszug mit der Lok der Baureihe LNWR Prince of Wales Nr. 25648 erfasst. Der hinterste Wagen des Nahverkehrszugs wurde zerstört und die ersten beiden Wagen des Expresszugs wurden schwer beschädigt. Der Schaffner und fünf Fahrgäste des Nahverkehrszugs sowie drei Fahrgäste des Expresszugs kamen ums Leben. Zwei Passagiere (es ist nicht bekannt, aus welchem Zug) starben später im Krankenhaus.

Nachwirkungen

Der Signalwärter Bloor gab seine Verantwortung bereitwillig zu, aber die Annahme des Mitarbeiters über die Zugbewegung veranlasste den Untersuchungsbeamten (Colonel A.C. Trench) zu der Empfehlung, Stellwerker stärker darauf hinzuweisen, daß Angaben für das Zugmeldebuch, die nicht aus eigener Kenntnis stammen, mit dem Signalwärter abgeklärt werden müssen. Das Fehlen eines Telefons im Stellwerk oder eines Gleisstromkreises, der den Signalwärter darauf aufmerksam gemacht hätte, daß das Gleis belegt war, und ihn daran gehindert hätte, den Expresszug durchzulassen, war ebenfalls ein Faktor. Der Bericht des Untersuchungsbeamten empfahl die Installation von Gleisstromkreisen an der Kreuzung.

ERNSTIG SPOORWEGONGELUK BIJ WARWICK.

12 dooden en 40 gewonden.

Met een enkel woord is in ons Ochtendblad reeds melding gemaakt van een spoorwegongeluk bij Warwick in Engeland. Naar Reuter meldt, is de expressetrein Londen—Fleetwood, die aansluit op de boot naar Belfast, gisteravond om 9 uur in de nabijheid van het station Warrington tusschen Liverpool en Manchester in volle vaart op een boemeltrein gereden. De eerste twee wagons van den exprestrein werden in elkaar gedrukt.

Bij deze treinramp zijn 12 personen om het leven gekomen en 40 gewond.

De sneltrein uit Londen botste op het kruispunt Warwick bij Warrington op den locaaltrein Warrington—Wigan, die zich juist in beweging had gezet. De locomotief van den sneltrein wierp den motorwagen van den locaaltrein, die den trein opduwde, ondersteboven en begroef hem onder zich.

De stoker van den sneltrein is gewond en de machinist is waarschijnlijk om het leven gekomen. Van de inzittenden van den locaaltrein werd alleen de conducteur gewond. Als gevolg van de botsing raakten de overige wagons van den locaaltrein los, van den motorwagen en schoven ongeveer 100 m ver over de rails. Toen raakte een der wagons in brand, doch het vuur kon snel worden geblusht.

In het ziekenhuis van Warrington liggen 26 gewonden, o.w. tien vrouwen. Ook in het ziekenhuis van Ligh is een aantal gewonden opgenomen.

Een ooggetuige van de treinramp verhaalt, dat een van de reizigers uit den trein werd geworpen door den schok en werd gespietst op het hek van den spoordijk. Het slachtoffer was onmiddellijk dood.

Het Vaderland: staat- en letterkundig nieuwsblad 29.09.34

„Het Vaderland“ berichtete darüber am 29.09.1934, es habe 12 Tote und 40 Verletzte bei diesem Zugunglück gegeben: „Der Expreszug London-Fleetwood, mit Anschluß an die Fähre nach Belfast, ist gestern Abend um 9 Uhr in der Nähe des Bahnhofs Warrington zwischen Liverpool und Manchester mit voller Geschwindigkeit auf einen Nahverkehrs zug aufgefahren. Die ersten beiden Wagen des Expreszugs wurden ineinander gedrückt. Bei diesem Zugunglück kamen 12 Personen ums Leben und 40 wurden verletzt. Der Schnellzug aus London stieß am Kreuzungspunkt Warwick bei Warrington auf den Lokalzug Warrington-Wigan, der sich gerade in Bewegung gesetzt hatte. Die Lokomotive des Schnellzugs warf den Motorwagen des Lokalzuges um und

begrub ihn unter sich. Der Heizer des Schnellzugs wurde verletzt und der Lokführer kam wahrscheinlich ums Leben. Von den Reisenden des Lokalzuges wurde nur der Schaffner verletzt. Infolge des Aufstoßes lösten sich die übrigen Wagen des Lokalzuges vom Motorwagen und fuhren etwa 100 m weiter auf den Schienen. Dann geriet einer der Wagen in Brand, doch das Feuer konnte rasch gelöscht werden. Ein Augenzeuge des Zugunglücks meldete, daß einer der Reisenden durch den Aufprall aus dem Zug geworfen und auf dem Zaun am Bahndamm aufgespießt wurde. Das Opfer war sofort tot.“

Die 2'C-**Lokomotive des Unglückszuges** gehörte zur Baureihe „Prince of Wales“. Sie wurde als LNWR 2396 nach einem Design von C. Cooke in den Crewe Works unter Fabriknummer 5305 im Dezember 1915 gebaut und am 16.10.1948 außer Dienst gestellt. Sie trug den Namen „Queen of Belgians“ und erhielt später die Nummern 5648 und 25648, jedoch nicht mehr die vorgesehene Nummer 58000 bei den British Railways. Sie gehörte zum Betriebswerk Stafford und tat 32 Jahre, 10 Monate und 16 Tage treu ihren Dienst, bevor sie im November 1948 verschrottet wurde.



LMS-Lok 25648

Zusammenstoß dreier Güterzüge in England 1934

Bild 4: Lediglich Sachschaden bei Zugunglück



16.10.1934 Aktueller Bilderdienst Verlag J.J. Weber, Leipzig

Zu diesem Zugunglück fanden sich bis dato keine weiteren Angaben. So ist das genaue Datum ebenso wenig bekannt wie die Ursachen dieses Zusammenstoßes. Das Bild zeigt die Aufräumarbeit „bei Liverpool“. Ich würde mich freuen, nähere Informationen zu diesem alten Pressefoto von 1934 zu erhalten.

©P. Dr. Daniel Hörnemann