

Sie kamen nicht heim zum Weihnachtsfest

Die Katastrophe von Lagny vor Heiligabend 1933

Das Eisenbahnunglück vom Abend des 23. Dezember 1933 auf der Strecke Paris-Strasbourg geschah zwischen Pomponne und Lagny-sur-Marne, 25 km östlich von Paris im Département Seine-et-Marne. 214 Todesopfer und 300 Verletzte waren die furchtbare Bilanz (Schneider-Masé: Katastrophen auf Schienen. Eisenbahnunfälle, ihre Ursachen und Folgen, nennen sogar 230 Tote und 500 Verletzte).

Es war die zweitschwerste Katastrophe in Frankreich nach dem Eisenbahnunglück bei Saint-Michel-de-Maurienne in den Alpen am 12.12.1917 mit 425 Toten (423 Soldaten und 2 Eisenbahnern) sowie 207 Verletzten und das schlimmste Unglück in Friedenszeiten.



Die riesige Unglücksmaschine EST 241-017 inmitten der von ihr zertrümmerten Wagen
(Presse-Photo GmbH Berlin)

Die 2'D1'-Lokomotive – eine der größten auf dem französischen Schienennetz - Mountain 241-017 des Expreßzugs vom Pariser Gare de l'Est nach Strasbourg raste mit 110 km/h in den Verstärkungszug 55 von Paris nach Nancy hinein, der auf der Strecke angehalten wurde. Bei dem Zusammenprall wurden die letzten fünf Wagen des Nancy-Zuges vernichtet, ältere hölzerne Wagen, die wegen der Feiertage in Dienst genommen waren. Beide Züge waren voll besetzt mit Menschen, die auf dem Weg nach Hause waren, um mit ihren Familien Weihnachten zu feiern. Der Unfall ereignete sich in dichtem Nebel, man nimmt an, daß ein Aufbau von Eis auf der Zugbeeinflussungsrampe den korrekten Betrieb des Gerätes verhindert haben könnte. Die unselige Kombination aus Dunkelheit, Nebel und von Petroleumlaternen schlecht beleuchteten Signalen erschwerte den Lokführern die Sicht und das Erkennen des Signalbildes. Weder Lokführer Daubigny noch sein Heizer Charpentier erkannten Vorsichts- und Gefahrensignale, die gegen sie gestellt waren. Auf der Strecke befestigte Knallkapseln wurden von diesem Lokpersonal ebenfalls nicht wahrgenommen. Nun gab es nichts mehr, was den Zusammenstoß noch hätte verhindern können. Die Unglücksstelle lag mitten in offenen Feldern. In Dunkelheit und Nebel hatten die Rettungsmannschaften große Schwierigkeiten, den Unfallort zu finden und dorthin vorzudringen. Dorfbewohner zündeten Feuer an. Während der Rettungsmaßnahmen mußten Lokführer und Heizer mehrere Stunden neben ihrer Maschine stehen und zusehen, wie Tote und Verletzte vorbeigetragen wurden. Daubigny wurde wegen Totschlags angeklagt, aber schließlich freigesprochen.

Unfallhergang

Um den Zustrom von Weihnachtsurlaubern zu bewältigen, sorgte die Ostbahn für zahlreiche Verstärkungszüge. Doch am 23. Dezember verhinderte schlechtes Wetter deren rechtzeitige Bereitstellungen, Verspätungen von bis zu zwei Stunden waren die Folge. Auch auf den Strecken der Compagnie des Chemins de Fer de l'Est herrschte an diesem Samstagabend sehr dichter Nebel. Gezogen von der Mountain-Lokomotive 241-038 hatte der Verstärkungszug Express Nr. 55 von Paris nach Nancy den Pariser Gare de l'Est

um 19.33 Uhr mit fast 1½-stündiger Verspätung verlassen. Er führte ältere Wagen, deren Wagenkästen überwiegend aus Holz bestanden, und die nur noch eingesetzt wurden, weil durch den Feiertagsverkehr ein besonders hoher Bedarf an Fahrzeugen bestand. Hinter Vaires zwischen Pomponne und Lagny-sur-Marne wurde der Zug durch ein „Halt“ zeigendes Signal gestoppt. Wegen der schlechten Sicht sicherten Zugbegleiter den Zug zusätzlich nach hinten mit Knallkapseln. Dem ersten Zug folgte ein weiterer, der Rapide Nr. 25^{bis} von Paris nach Strasbourg. Dieser verließ den Pariser Ostbahnhof nur zwei Minuten nach dem ersten Zug. Er raste mit hoher Geschwindigkeit heran und bohrte sich in den hinteren Teil des Express Nr.55. Die Lok 241-017 entgleiste zwar mit zwei Wagen, blieb jedoch praktisch intakt. Metallteile schossen von der Unfallstelle auch auf die Signale der Gegenstrecke und bewirkten glücklicherweise deren Haltstellung, so daß der Express von Châlons 150 Meter vor der Aufprallstelle zum Stehen kam, wodurch ein noch größeres Unglück verhindert wurde.

Das Personal auf der Lokomotive des zweiten Zuges erkannte das Signal, das den vorderen Zug deckte, als „Fahrt frei“ zeigend. Die Knallkapseln hörte es nicht. Als der Schnellzug von Paris nach Nancy wieder zu beschleunigen begann, rammte ihn der zweite Schnellzug von Paris nach Strasbourg mit der Höchstgeschwindigkeit von etwa 110 km/h. Bei dem Aufprall pflügte die Lokomotive durch die letzten fünf Personenwagen des Zuges nach Nancy, deren hölzerne Wagenkästen völlig zertrümmert wurden.

Im Morgengrauen des 24. Dezember 1933 waren die Retter noch immer an der Unfallstelle beschäftigt, man zählte bereits fast 200 Todesfälle. Ihre Leichname wurden vor Ort durch den Pfarrer von Lagny und Monseigneur Lamy, Bischof von Meaux, vor dem Abtransport nach Paris gesegnet.

Sämtliche Opfer befanden sich in den Wagen des Express nach Nancy, deren Metallrahmen sich übereinander türmten und die Holzaufbauten zersplittern ließen; dabei erlitten die Fahrgäste einen schrecklichen Tod. Unter den Toten waren auch zwei Abgeordnete, die zu den Feiertagen in ihre Wahlkreise zurückkehren wollten: Henri Rollin, Bürgermeister von Saint-Dizier, und Victor

Schleiter, Bürgermeister von Verdun, ferner der ehemalige Abgeordnete und Minister Paul Morel, früherer Bürgermeister von Vesoul.

Man zählte Hunderte von Verletzten, darunter ein weiterer Abgeordneter, Gaston Poittevin. Viele wurden erst nach mehreren Stunden evakuiert, nachdem sie bei einer Temperatur von -5 ° C an der Unfallstelle ausharren mußten, welche die Erstretter aus den umliegenden Ortschaften durch Feuer aus Waggonüberresten beleuchtet hatten. Manche von ihnen überlebten diese Strapaze nicht.

In Paris angekommen wurden die Toten in einer provisorischen Kapelle im Gepäckraum im Untergeschoß des Gare de l'Est aufgebahrt. Albert Lebrun, Präsident der Republik, und Kardinal Verdier, Erzbischof von Paris, hatten sich dort eingefunden, um ihnen die letzte Ehre zu erweisen.

Die Untersuchung des Unglücks

Sofort wurde eine Untersuchung eingeleitet, um die Ursachen und die für die Kollision Verantwortlichen herauszufinden. Nach Anhörung der für den Fahrweg verantwortlichen Beamten meinten die Justizbehörden, daß nur die Mannschaft der auffahrenden Lokomotive belastet werden könnte. Der Lokführer, Lucien Daubigny (47), aber behauptete, daß auf seinem Fahrweg alle Signale Freie Fahrt gewährt hätten und er die Schnellbremsung wenige Meter vor den beiden roten Schlußleuchten des Zuges vor ihm ausgelöst hätte. Sein Heizer, Henri Charpentier (31), bestätigte diese Version. Dennoch ordnete Staatsanwalt Gaston Albucher, ohne weitere Untersuchungen abzuwarten, Untersuchungshaft für die beiden Eisenbahner an, in erster Linie angesichts der großen Zahl der Toten bei dieser Katastrophe, zudem sah er die Schuld der Eisenbahner als erwiesen an. Wegen der Erregung, welche seine Entscheidung auslöste, und der Proteste der Gewerkschaften, wurden die beiden vier Tage später freigelassen, blieben jedoch wegen Totschlags angeklagt. Am Ende der Untersuchung wurde der Heizer, Henri Charpentier, der nicht für die Überwachung von Signalen verantwortlich und zudem farbenblind war, wie die Untersuchung durch einen Augenarzt belegte, freigesprochen. Der Lokführer, Lucien Daubigny, wurde allein für das Desaster verantwortlich gemacht wegen

der Nichtachtung der Signale und des Beibehaltens einer zu hohen Geschwindigkeit bei ungünstigen Wetterbedingungen und wurde dann vor das Strafgericht von Meaux gebracht.

Am 19. Dezember 1934 wurde dort der Prozeß eröffnet gegen den Lokführer Daubigny. Experten und Ingenieure des Bahnunternehmens erklärten, daß sie von einem normalen Funktionieren der Signale überzeugt seien. Umgekehrt bestätigten andere Zeugen die Version von Daubigny, darunter Mechaniker und Techniker, und nannten frühere Fälle von Funktionsstörungen. Angesichts der nach der zweitägigen Anhörung verbleibenden Unsicherheiten, appellierte der mit der Anklage betraute Staatsanwalt Gaston Albucher an die Richter angesichts der zwei unvereinbaren Theorien: „Wenn Sie der Version von Daubigny folgen oder wenn Sie irgendwelche Zweifel haben, lassen Sie ihn frei!“

In seinem Urteil vom 24. Januar 1935 folgte der Strafgerichtshof diesem Appell, „daß es in der Sache einen Zweifel gibt bezüglich des Funktionierens der Signale, so gering der Zweifel auch sein möge, sollte Daubigny davon profitieren.“ Daubigny wurde freigelassen.

Parallel zur strafrechtlichen Untersuchung wurde die Katastrophe ausführlich im Abgeordnetenhaus diskutiert, nicht weniger als achtzehn Anfragen wurden eingebracht bezüglich der Unfallursachen und möglicher Konsequenzen in Bezug auf die mangelhaften Rettungsmaßnahmen. Man benötigte drei Sitzungen, um in den Debatten auf die entscheidenden Punkte zu kommen:

Zweifel an der optischen Signalisierung

Eine mögliche Erklärung, dem Lokführer die alleinige Schuld für den Unfall anzulasten, wäre sein Nichtbeachten der Halt zeigenden Signale aus Unachtsamkeit oder wegen zu hoher Geschwindigkeit im Nebel. Dieser Ansicht waren die Bahngesellschaft und insbesondere die mit der Untersuchung betrauten Experten. Die Signale hätten bei der Durchfahrt des Zuges 55 funktioniert, wie auch beim Test nach dem Unfall. Zugunsten des Lokführers sprachen die schlechte Sichtbarkeit der grünen und weißen Farben im Nebel und die daraus resultierende Verwirrung.

Nach der zweiten Erklärung sollte mangelhaftes Funktionieren der Signale zu dem Unfall geführt haben. So behauptete Lokführer Daubigny mit seinem Heizer, daß sie trotz des Nebels deutlich eine Reihe von weißen Lichtern gesehen hätten, die ihnen den Fahrweg frei gaben. Mindestens drei Elemente stützen die Glaubwürdigkeit ihrer Aussage. Als erstes zeigten Untersuchungen von Dr. Coutelas, Augenarzt der Chemin de fer de Paris à Orléans (PO), daß Lucien Daubigny eine stärkere Sehfähigkeit als die normale besaß. Zweitens habe der Lokführer im Laufe seiner Karriere noch kein einziges Halt zeigendes Signal überfahren und sich durch seine Wachsamkeit ausgezeichnet, insbesondere durch die Vermeidung eines schweren Unfalls vor einiger Zeit. Drittens schien die Störung der automatischen Signalisierung eher möglich, da die Wiederholungseinrichtungen der Signale sich als mangelhaft erwiesen.



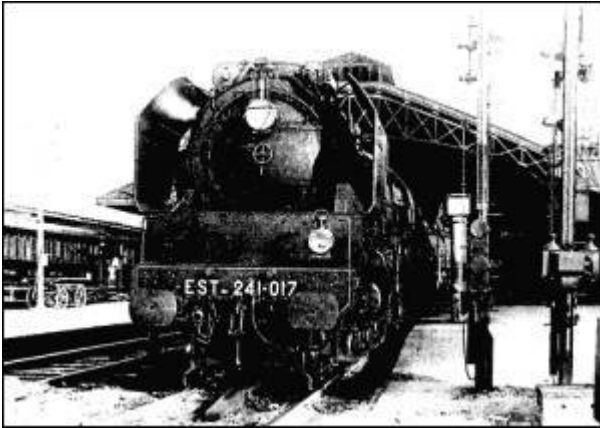
Le mécanicien DAUBIGNY

Lokführer Daubigny, Photo in „Le Matin“ 19.12.1934

Die eingesetzte Untersuchungskommission kam zu keinem eindeutigen Ergebnis. Der Lokomotivführer des Zuges nach Straßburg wurde im Strafverfahren wegen Zweifeln am ordnungsgemäßen Funktionieren der Signale in dubio pro reo am 25. Januar 1935 freigesprochen.

Die Compagnie de Chemin de Fer de l'Est mußte an die Opfer 43.856.00 Francs und 29 Centimes Entschädigungsgelder zahlen.

Nach dem Unglück



Die Unglücksmaschine vom Typ Mountain, EST 241.017, wurde repariert und erhielt später im Depot von Villette den Spitznamen „La Charcutière“ („Die Metzgerin“)...

Aus dem Unfall wurden Konsequenzen gezogen und eine Reihe von Modernisierungen und Änderungen vorgenommen:

Die Ausmusterung von Personenwagen mit Holzaufbau aus dem 19. Jahrhundert wurde forciert, da Wagen aus Stahl sehr viel stabiler sind. Infolge des Zweiten Weltkrieges konnten allerdings erst 1962 durch die SNCF die letzten ausgemustert werden.

Die Beleuchtung der Signale wurde von Petroleumlampen auf hellere und besser sichtbare elektrische Glühbirnen umgestellt.

Die Signalisierung auf den Hauptstrecken wurde grundlegend geändert. Die bis dahin schlecht sichtbaren zwei grünen Lampen des Vorsignals wurden durch eine gelbe Lampe ersetzt.

Das Haltesignal mit einem grünen und einem roten Licht wurde auf ein rotes Licht umgestellt.

Das Signal „Fahrt frei“ wurde von einem weißen Licht auf ein grünes Licht umgestellt, um Verwechslungen zu vermeiden.

Die Kombination der Lichter bei Signalen, die zugleich Haupt- und Vorsignal waren und bis zu vier Lichter zeigten, wurde vereinfacht, um eine bessere Übersicht herzustellen.

Am 27. Dezember 1933 fanden die offiziellen Trauerfeiern für die Opfer der Katastrophe statt.



SNCF 241 A 21 in voller Fahrt bei Bar-le-Duc mit Frühlingsgruß an der Rauchkammer

Ironie des Schicksals

Die französische Polizei war im Begriff, den berühmten Betrüger Serge Alexandre Stavisky festzunehmen, der jedoch versuchte, in den Wirren des Unglücks unterzutauchen. Er schickte einen Komplizen nach Lagny in der Nacht nach dem Unfall. Dieser sollte Staviskys amtliche Papiere bei einem nichtidentifizierbaren Leichnam plazieren. Die Polizei sollte glauben, Stavisky sei bei dem Unglück umgekommen. Doch traf ausgerechnet seine Hausangestellte in dieser Nacht auf Stavisky und sein teuflischer Plan mißglückte. „Der schöne Sacha“ beschloß wenige Tage später, seinem Leben ein Ende zu setzen. Manche behaupteten, es sei kein Suizid, sondern Mord gewesen. Aber das ist eine andere Geschichte!



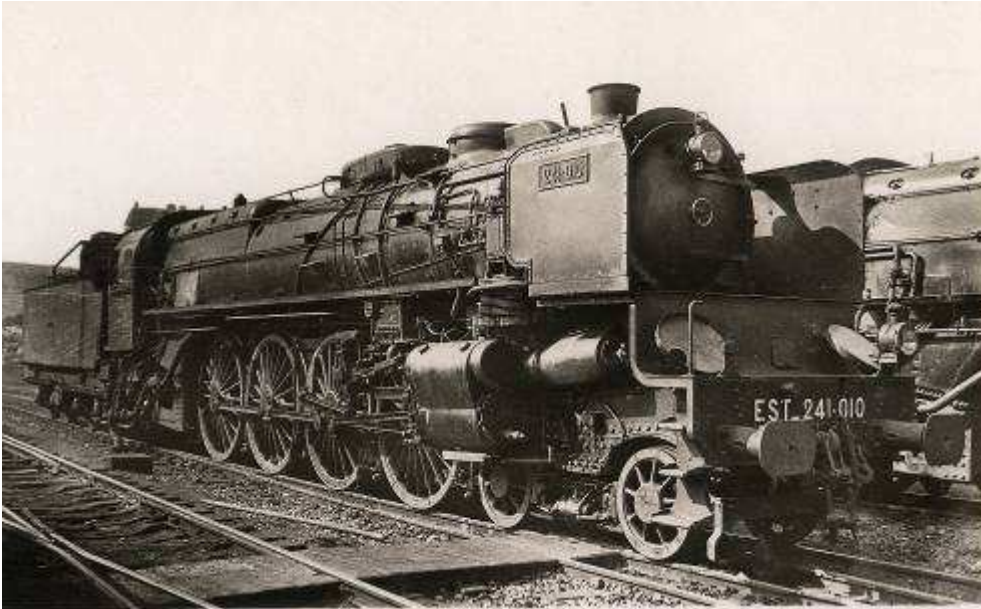
SNCF 241 A 7 in La Villette, aufgenommen 1949

Stoff für Romane

Im Sommer 2015 erschien, viele Jahre nach dem Unglück, von der lothringischen Autorin Élise Fischer ein neuer Roman „*L'Étrange destin de Marie*“. Das Zugunglück bringt zwei Menschen zusammen, die einander sonst nie getroffen hätten. Am 23. Dezember 1933 nimmt Marie Laumont, eine junge Sängerin aus Nancy, nach einem Konzert in Paris den Zug zurück nach Hause. Bei Kilometer 25 geschieht die Katastrophe: Ihr Zug wird von einem anderen Schnellzug durchbohrt und entgleist. Mit Dutzenden anderer Reisender wird Marie in den Trümmern eingeklemmt. Rasch sehen die Retter, daß nur ein Kran die Lok anheben kann, unter der die Frau und die kleine Suzette eingequetscht sind. Die Wartezeit ist endlos. Ein Arzt, Jacques, hält Kontakt mit Marie und versucht, sie zu trösten. Der Junggeselle wird von Schuldgefühlen wegen des tragischen Todes seiner Mutter geplagt. Als ehemaliger Chirurg im Ersten Weltkrieg hat er nichts gemein mit der jungen Frau, um deren Überleben er kämpft. Doch durch die schreckliche Situation, die Marie durchlebt, holen ihn seine eigenen Traumata und die Versuchung, sich der Verzweiflung zu ergeben. Wird diese Katastrophe zur Gelegenheit für ihn, seine Vergangenheit zu überwinden, seine Dämonen auszutreiben und die

Zukunft zu wagen? So schreibt Fischer die Geschichte einer Frau, die schließlich den rettet, der sie gerettet hat.

Die Mountain-Lokomotiven der Baureihe 241



Vierzylinderlok EST 241-010 – damals eine der modernsten Dampfloks Frankreichs (auf der Pufferbohle Verkleidungsbleche der Außenzylinder)

Beide beim Unglück beteiligten Maschinen gehörten zur Baureihe 241 der französischen Ostbahn (Chemin de Fer de l'Est). Dies waren die ersten Vierzylinder-Mountain-Lokomotiven (Achsfolge 2'D1') und bei ihrer Indienststellung die größten und leistungsfähigsten Dampflokomotiven Europas. 90 Stück mit einer Länge von 26,810 m, einem Gesamtgewicht von 197 t und einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h waren mit Tendern für 35 m³ Wasser und 7,9 t Kohle gekuppelt. Gebaut von Fives-Lille Société française de constructions mécaniques in Denain und Batignolles-Châtillon in Nantes standen sie von 1925 bis 1965 in Dienst. Nach der Gründung der Société nationale des chemins de fer français (SNCF) 1938 wurden die Lokomotiven der Ostbahn zusammen mit den baugleichen Lokomotiven der Staatsbahn mit der Typenbezeichnung 1-241 A versehen. Die erhalten gebliebene 241 A 65 ist derzeit die größte betriebsfähige Dampflokomotive in Europa. Im Eisenbahnmuseum Mulhouse findet sich der Prototyp 241 A 1. Die in Ostdeutschland nach dem Krieg verbliebene und zur Kohlenstaublokomotive

umgebaute 241 A 4 wurde dort als 08 1001 nach nur geringer Laufleistung 1957 ausgemustert.



EST 241-034 mit Versuchseinrichtungen auf der vorderen Pufferbohle

©P. Dr. Daniel Hörnemann
Lokbilder: Slg. P. Dr. D. Hörnemann