

Schweres Eisenbahnlück nach der Ersten Marneschlacht

Im Ersten Weltkrieg wurde vom 5. bis 12. September 1914 die Erste Marneschlacht östlich von Paris geschlagen. Ein überraschender Gegenangriff der Franzosen unter Marschall Joseph Joffre und der Engländer unter Sir John French beendete den bis zum 5. September erfolgreichen Vormarsch der deutschen Armeen. Die Deutschen unter Generaloberst Alexander von Kluck zogen sich aus taktischen Gründen an die Aisne zurück. Der Schlieffen-Plan war damit endgültig gescheitert. Die Eroberung von Paris und der Sieg an der Westfront waren in weite, unerreichbare Ferne gerückt.

Bei der Zweiten Marneschlacht vom 15. Juli bis 6. August 1918 wurde eine deutsche Offensive beiderseits Reims unter schweren Verlusten abgeschlagen und die deutschen Truppen auf die Linie vor der Frühjahrsoffensive zurückgeworfen. Mit der „Operation Michael“ oder „Kaiserschlacht“ war dieser Frühjahrsangriff der letzte, vergebliche Versuch des Deutschen Kaiserreichs, an der Westfront einen für die Mittelmächte günstigen Ausgang des Krieges herbeizuführen.

Im Großen Krieg, der alle Kriege beenden sollte, waren alle Opfer umsonst gewesen, der „Erfolg“ waren lediglich Zerstörung, Leid und Tod.

Im Zusammenhang mit der Ersten Marneschlacht entstanden weit verbreitete Postkarten mit französischer und englischer Legende:

Die in Paris gedruckte Karte des „Weltkriegs 1914-16“ – daß er bis 1918 dauern sollte, war wohl noch nicht absehbar – zeigt eine während der Schlacht an der Marne in den Fluß gestürzte Dampflokomotive.



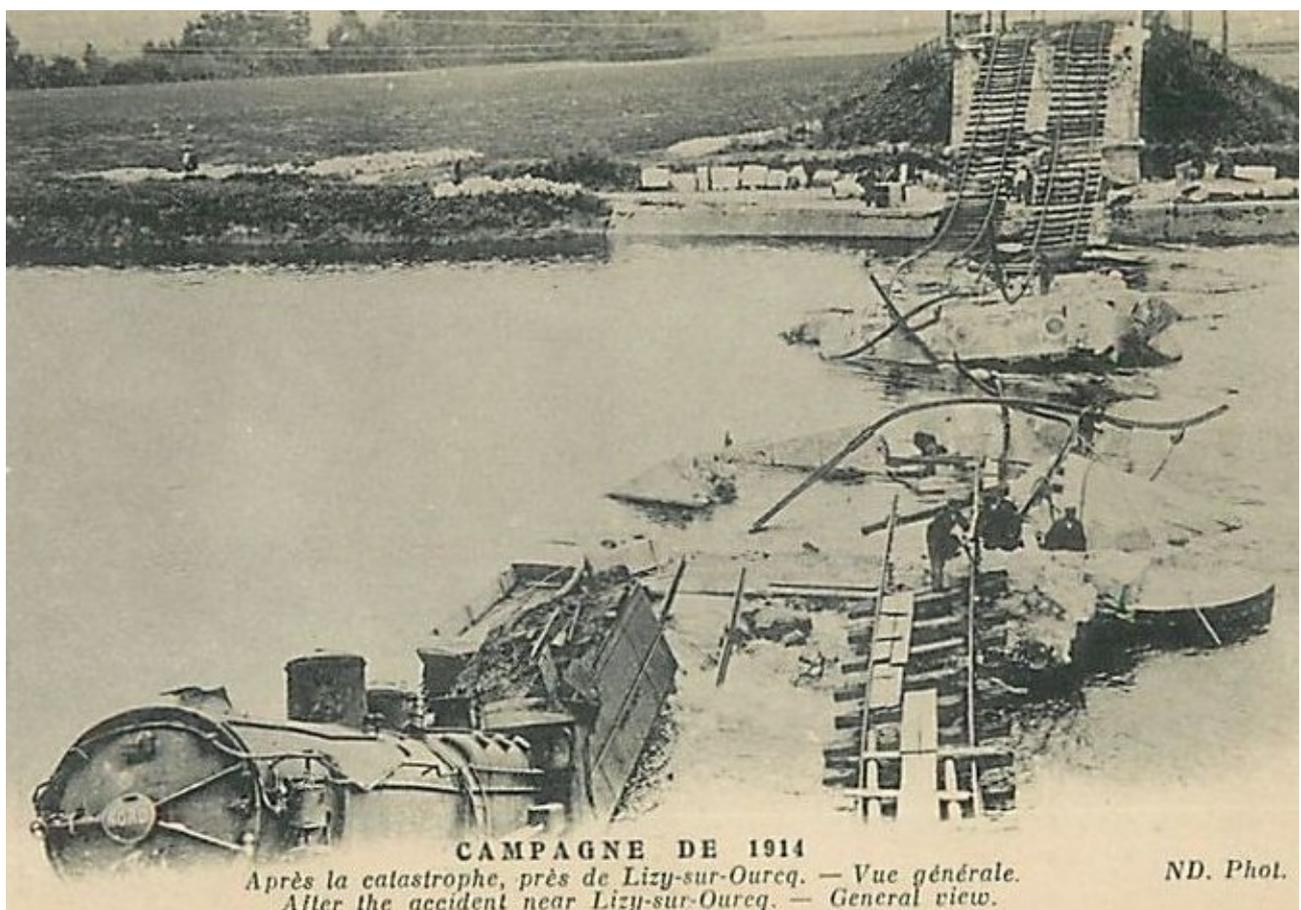
Um die Schlepptenderlok der Nordbahn „Chemins de Fer du Nord“ mit vollständig eingedrücktem Führerhaus - das Lokpersonal dürfte das Unglück kaum überlebt haben - stehen französische Eisenbahner und Dorfbewohner, die sie zu bergen versuchen. Am Tender ist die Nummer x242 erkennbar. Laut englischer Propaganda hätten die Deutschen auf dem Rückmarsch die Brücke gesprengt, um den Franzosen die Verfolgung zu erschweren, - ohne Rücksicht darauf, daß es ein Rot-Kreuz-Zug war, der in den Fluß stürzte. Andere Postkarten mit demselben Motiv machen unterschiedliche Ortsangaben „Mary-sur-Marne“ bzw. „Lizy-sur-Ourcq“ (andere Schreibweise Lisy). Die beiden Orte sind nur 1,4 km voneinander entfernt.

Propagandalüge und Geschichtswahrheit

Hätte die britische Propaganda (vgl. *The War Illustrated*, 31.10.1914, S.262) Recht gehabt, so hätten die Deutschen die Brücke gesprengt und bei dem Absturz des Zuges in den Fluß in Kauf genommen, daß auch deutsche Verwundete ums Leben kamen. In Wahrheit wurde der Lazarettzug aus dem 18,7 km von Mary-sur-Marne entfernten Bahnhof Mareuil-sur-Ourcq - Fehler

des Stellwerkspersonals oder dessen Unkenntnis von der Brückenzerstörung? - fehlgeleitet.

Die Eisenbahnkatastrophe nahm am 14. September 1914 ihren Lauf, als der Verwundetentransport gegen 23.45 Uhr die Brücke erreichte, welche zuvor von den Franzosen zerstört worden war, um den deutschen Vormarsch zu verzögern. Der Zug stürzte in der Nachtfinsternis auf die Reste der Brücke und in die Marne. Von den 15 Waggons des Lazarettzuges landeten 13 im Wasser, in den auf den Schienen verbliebenen beiden letzten Waggons befanden sich verwundete deutsche Soldaten. Die Bevölkerung wurde durch den Lärm geweckt, eilte zur Unglücksstelle und rettete die Verletzten mit Hilfe von Booten. Fünfzig von ihnen wurden zur amerikanischen Ambulanz in Neuilly verbracht. Bei dem Unglück wurden etwa 70 Personen von insgesamt 700 Menschen getötet. Bittere Ironie der Geschichte: Die auf dem Weg von der Front sich bereits in Sicherheit wägnenden verwundeten Soldaten wurden nun erneut verletzt oder kamen gar ums Leben.



CAMPAGNE DE 1914
Après la catastrophe, près de Lizy-sur-Ourcq. — Vue générale.
After the accident near Lizy-sur-Ourcq. — General view.

ND. Phot.

Eine weitere Postkarten-Ansicht: Die verunglückte Lok nach der Katastrophe in der Marne

Die Lok im Fluß

Die alten Postkarten zeigen leider nicht die Loknummer der betroffenen Maschine des Lazarettzuges. Es könnte sich um die Schnellzuglok 3.642 der Chemins de Fer du Nord handeln, so jedenfalls die Auskunft der französischen Eisenbahnerzeitschrift *La Vie du Rail* (1976). Die Baureihe 230 Nord umfaßte 90 Lokomotiven 3.513 bis 3.662 (später ab 01.01.1938 SNCF 230 D 1 bis 149). 230 D 9 steht im Museum Mulhouse, 230 D 116 ex 3628 Nord wartet bei der englischen Nene Valley Museumsbahn auf Spenden zur Repatriierung. Die Lok 3.642 gehörte zur zweiten Lieferung mit Überhitzer, Bauserie 3638-3657, gebaut von der deutschen Maschinenfabrik Schwartzkopff in Berlin 1911.



Die Lokomotive der französischen Nordbahn im Fluß

Einzelchicksal - Einer von Siebzig

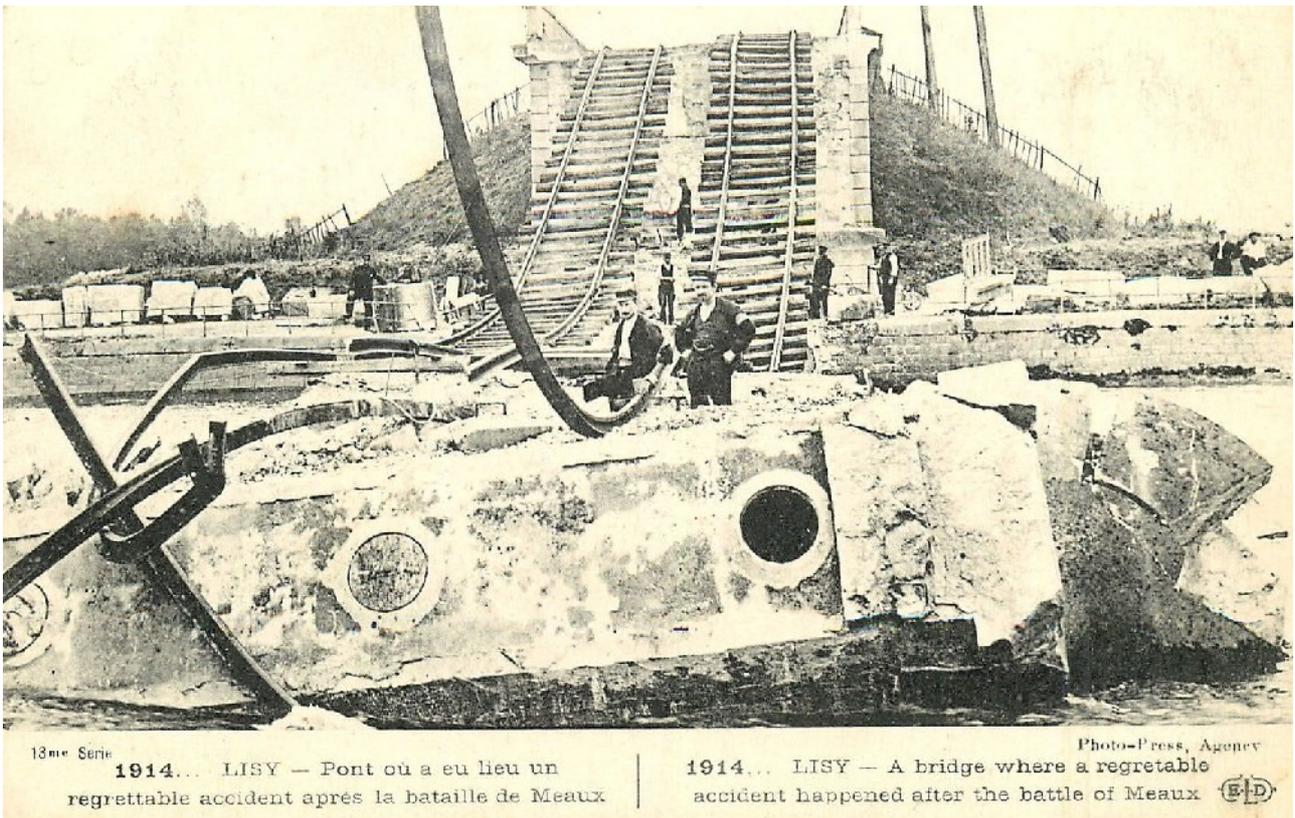
Zu den siebenzig Getöteten gehört der französische Soldat Jean Laurent Versepuy. Die Kennkarte weist aus: Geboren am 12. Februar 1885 in Chazal, Gemeinde Gouttières, als Sohn des Landwirts Michel Versepuy, geboren am 9. September 1842 in Chazal, Gouttières, und der Mary Boudet, geboren am 20. Januar 1852 in Champflux, Gouttières, verheiratet am 19. Juni 1872.

Er leistete seinen Wehrdienst als Soldat des Jahrgangs 1905. Er wurde am 4. August 1914 zum 305. Infanterie-Regiment von Riom als Rekrut eingezogen. In der Stammrolle war er eingetragen unter Nr. 911 als Rekrut von Riom und Nr. 18560 beim Corps. Versepuy stand im Kampf gegen das deutsche Heer vom 4. August 1914 bis zu seinem Tod am 15. September 1914. Er wurde am 13. September 1914 zwischen Fontenoy und Nouvron verwundet und mit dem Lazarettzug abtransportiert.

Am 15. September 1914 verstarb er an den Unfallfolgen des Zugunglücks. Sein Leichnam ging erst am 7. Juni 1921 zur Bestattung an die Familie zurück. Nach so langer Zeit wurden wohl die provisorischen Kriegsfriedhöfe aufgelöst und den Angehörigen die Möglichkeit eines ehrenvolleren Begräbnisses gegeben. Sein Name steht noch heute eingeschrieben auf dem Gefallenen-Ehrenmal des Ersten Weltkriegs in Gouttières.

Schwere Verluste des 305. Infanterie-Regiments

Das Tagebuch seines 305. Infanterie-Regiments meldet für den 13. September 1914 folgende Verluste eines Tages: Offiziere: 5 getötet und zwei verwundet; Unteroffiziere: 9 getötet, 13 verletzt und 7 vermißt; sonstige Dienstgrade: 54 getötet, 102 verwundet und 173 vermißt. Diese Verlustzahlen erhöhten sich dann noch um die Opfer der Eisenbahnkatastrophe - einschließlich Jean Laurent Versepuy.



13^{me} Série
1914... LISY — Pont où a eu lieu un
 regrettable accident après la bataille de Meaux

Photo-Press, Agency
1914... LISY — A bridge where a regrettable
 accident happened after the battle of Meaux 

Die zerstörte Brücke von Lizy-sur-Ourcq nach dem schrecklichen Unglück ohne den Zug

Ehrung für die Retter

Am 28. Oktober 1920 veröffentlichte das Amtsblatt zur Vergabe des „Croix de Guerre 1914-1918“ mit Palmen folgende Notiz: „Mary-sur-Marne, Seine-et-Marne, wurde sowohl im Jahr 1914 wie auch im Jahr 1918 stark bombardiert, wobei viele Häuser ganz oder teilweise zerstört wurden. Die Stadt bewies während dieser Leidenszeit eine bemerkenswerte Besonnenheit und Würde.“ Daß der gesamte Ort die Auszeichnung mit dem Kriegskreuz erhielt, bezog sich insbesondere auf den Einsatz der Bevölkerung bei der Eisenbahnkatastrophe. Das Hafengebiet wurde danach „Port Courage“ benannt.

Quelle: Recherche zu den Kriegstoten des CANTON DE SAINT-GERVAIS-D'AUVERGNE 1914 - 1918 <http://saint-gervais-guerre-14-18.over-blog.com/article-fiche-versepuy-jean-laurent-50420470.html>

© P. Dr. Daniel Hörnemann