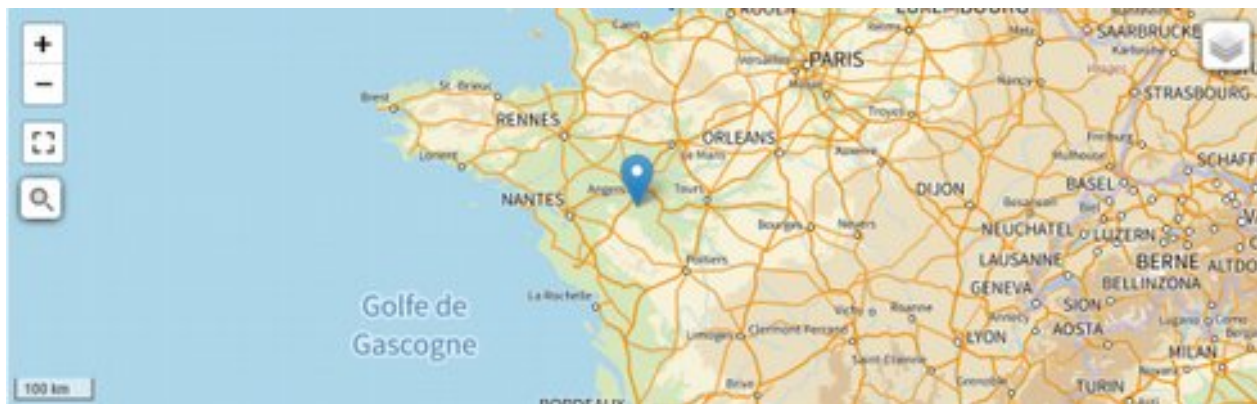


Eisenbahnunglück durch Hochwasser

Flutkatastrophen wie im Ahrtal zeigen die Macht der Natur, der der Mensch kaum etwas entgegensetzen hat. Hochwasser hat es allezeit bei Flüssen gegeben, nur nehmen sie durch den von Menschen verursachten Klimawandel immer stärker zu. Die Ahrtalbahn wurde vom 14. bis 17. Juli 2021 an vielen Stellen weggeschwemmt.

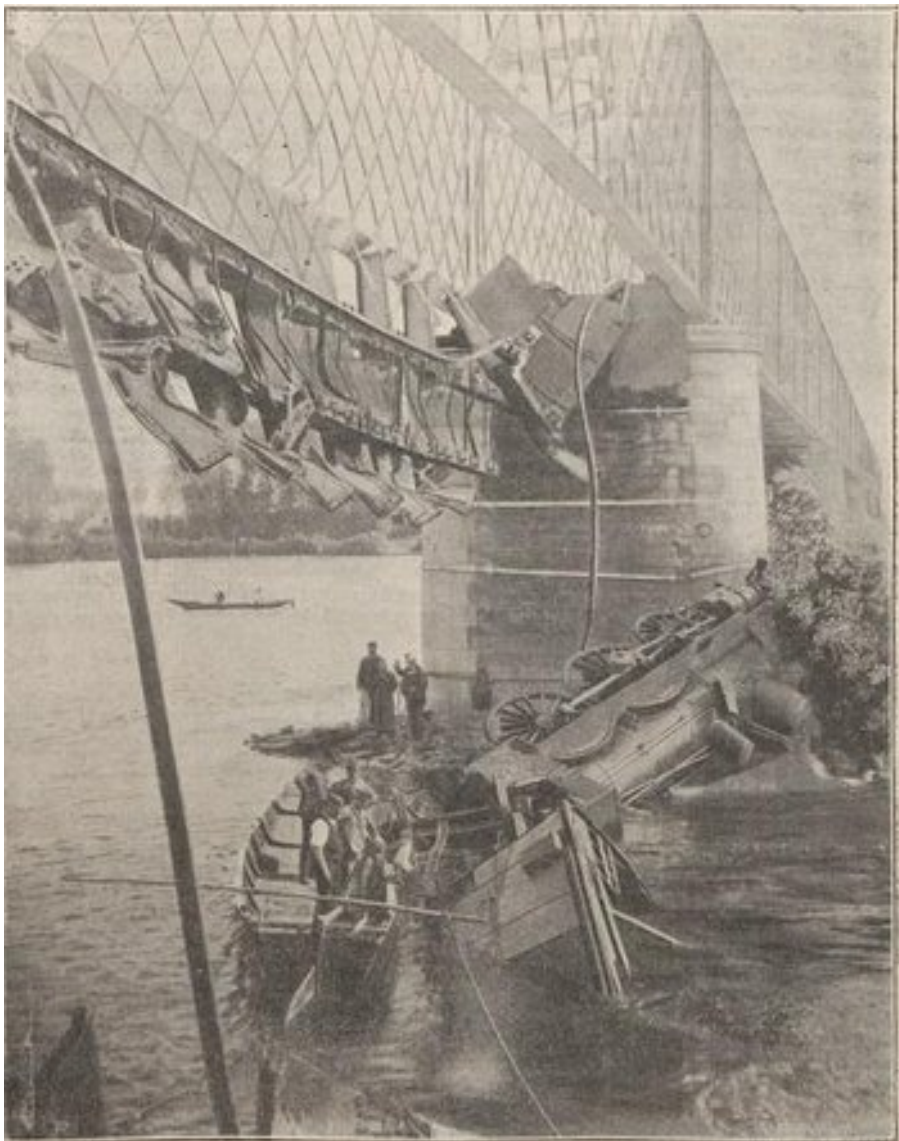
110 Jahre zuvor schockte ein hochwasserbedingtes Eisenbahnunglück vor allem die französische Nation.

Das Eisenbahnunglück von **Montreuil-Bellay** ereignete sich am 23. November 1911 im Département Maine-et-Loire bei Kilometer 94,5 der Strecke von Loudun nach Angers-Maître-École, auf einem im Februar 1877 eingeweihten und bereits 1878 in das Staatsbahnnetz aufgenommenen Abschnitt.



Eine Brücke über den Fluß Thouet, die im Hochwasser stand, stürzte bei der Durchfahrt eines Zuges ein. Vierzehn Menschen mußten ihr Leben lassen. Vier Jahre nach dem ebenso tödlichen Einsturz einer anderen Brücke auf der gleichen Strecke bei Les Ponts-de-Cé löste das Ereignis einen Aufschrei gegen die staatliche Eisenbahngesellschaft aus. Am 4. August 1907 forderte dieser Brückeneinsturz 27 Todesopfer.

Hier eine zeitgenössische Abbildung aus Les Ponts-de-Cé:



M. Couvillé, phot., à Angoulême.

FIG. 1. — LA CATASTROPHE DES PONTS-DE-CÉ : Vue du pont prise en aval.

Der nach dem Brückeneinsturz in die Loire gefallene Zug (Abbildung in der Zeitschrift *Le génie civil*).

Am 23. November 1911 folgte ein erneuter Brückeneinsturz, diesmal in den Thouet:

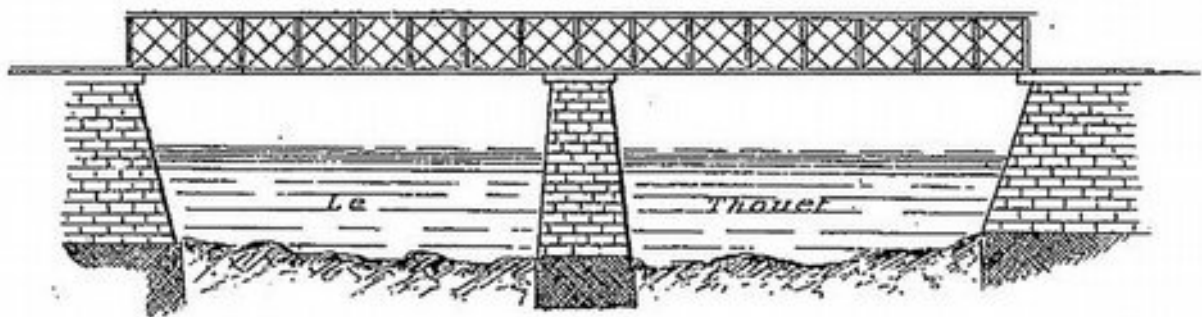
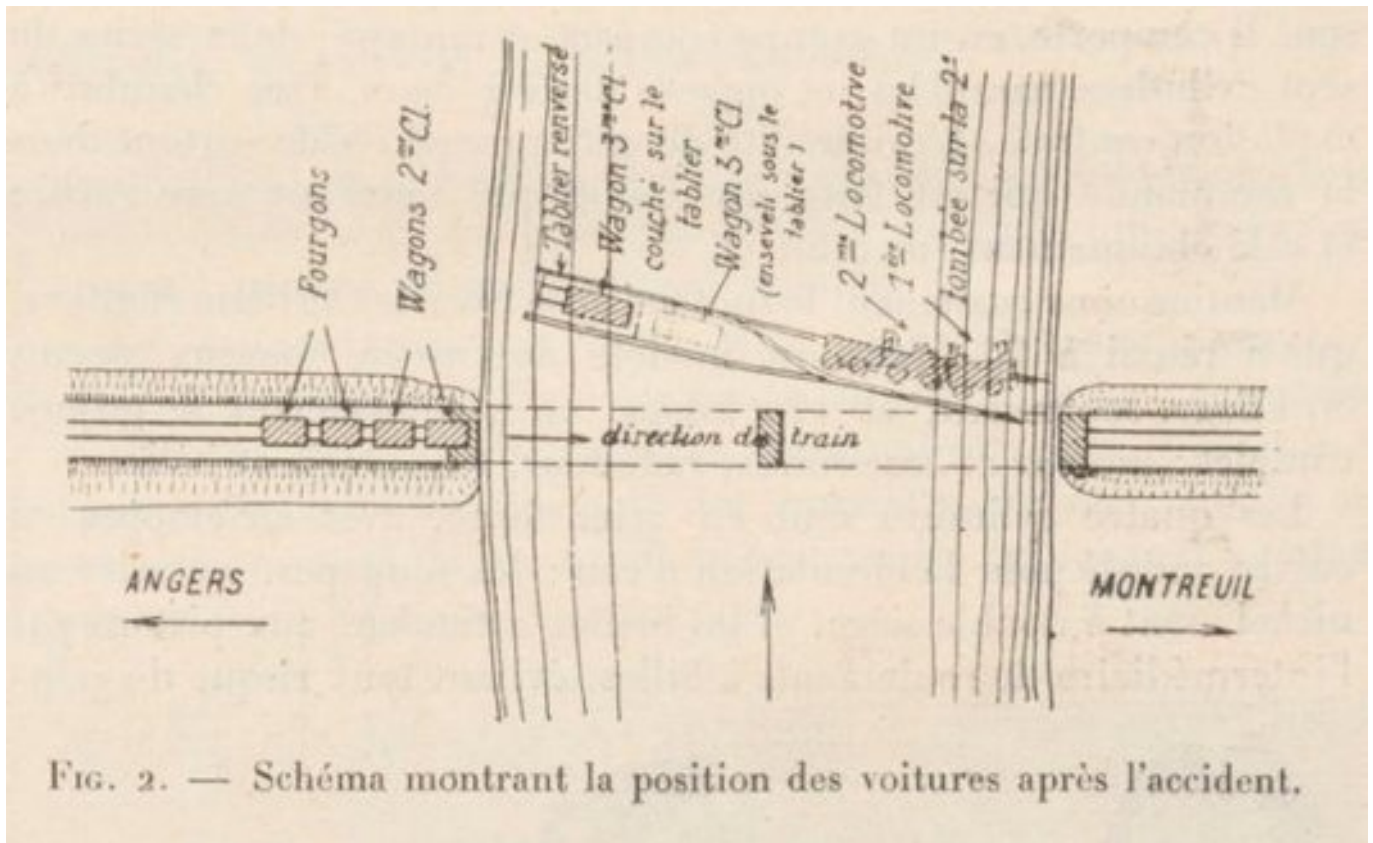


Fig. 10. — Élévation longitudinale du pont de Montreuil-Bellay.

In der Zeitschrift *Revue du génie militaire* erschien die Zeichnung der Brücke über den Thouet

Nach dem Brückeneinsturz sah die Situation so aus:



Die Position von Loks und Wagen nach dem Unglück (*Le Génie civil* vom 23.12.1911)

Welche Umstände führten zu dem furchtbaren Unglück?

Tagelang war Westeuropa von einer meteorologischen Störung mit starkem Regen und heftigen Winden betroffen. Im Loire-Becken führten die Flüsse Hochwasser. In der Nähe von Montreuil-Bellay gab es begründete Besorgnis wegen der Sicherheit des Verkehrs auf der von Angers kommenden Eisenbahnstrecke. Tatsächlich war das Wasser des Flusses Thouet im Laufe des 22. Novembers um 1,20 Meter gestiegen und lag damit 47 Zentimeter über dem Pegel des Hochwassers von 1906, dem höchsten jemals gemessenen. Der Wasserstand erreichte die Höhe der Bahnsteigkanten. Man befürchtete, daß das Hochwasser die im Tal errichteten Bauwerke schwächen würde, d.h. einen fast drei Kilometer langen Damm und die Lenay-Brücke, die den Fluss mit zwei Metallträgern von 54 Metern Gesamtlänge überquert. Infolgedessen wurde nach eingehender Prüfung der Strecke der Verkehr von Güterzügen ausgesetzt und ab dem 23. November ein kontrollierter Personenzugverkehr zwischen dem Bahnhof Vaudelnay-Rillé-Puy-Notre-Dame und Montreuil-Bellay eingerichtet.



500 Meter entfernt vom Unglücksort findet sich der Erste-Klasse-Wagen im Fluß

An diesem Tag verließ der Zug „Omnibus 405“ Angers um 05.02 Uhr nach Poitiers und kam dort um 10.18 Uhr an. Er wurde von zwei Lokomotiven mit Tender gezogen und bestand aus fünf Personenwagen, einem Erste-Klasse-, zwei Zweite-Klasse- und zwei Dritte-Klasse-Wagen, ferner aus vier Packwagen, von denen zwei Tiere beförderten. In Vaudelnay-Rillé stiegen wie geplant drei Gleisarbeiter zu, ein Lotse auf die Führungslok und zwei Eisenbahner in einen Wagen. Der Zug fuhr dann mit etwa sechs Stundenkilometern über den Damm und beschleunigte über die Brücke. Er hatte fast die andere Seite der Brücke erreicht, als gegen 7.15 Uhr der Mittelpfeiler kippte und die beiden Deckspanten ins Wasser stürzten, wobei die beiden Lokomotiven mit ihren Tendern, der Wagen der ersten Klasse und die beiden Wagen der dritten Klasse mitgerissen wurden. Die Wagen wurden von den Fluten weggeschwemmt und prallten mehrere hundert Meter weiter gegen Bäume.



Ein in den Fluß gestürzter Wagen mit etlichen Schaulustigen, 800 Meter von der Brücke entfernt



Vom Unglück verschonte Wagen vor dem Brückenwiderlager

Die restlichen Wagen blieben auf der Brücke stehen. Die Verbindung mit der Zugspitze war unterbrochen, die ausgelöste Druckluftbremsung verhinderte den Absturz der letzten Wagen. Die Lokomotiven und ein Dritter-Klasse-Wagen versanken im Fluß. Der zweite Dritter-Klasse-Wagen lag halb untergetaucht auf der Seite in einem instabilen Gleichgewicht in den Fluten. Schaffner Rabier, der einzige Eisenbahner, der den Unfall unverletzt überstand, eilte nach Vaudelnay, um Hilfe zu suchen.



Unzählige Gaffer säumen das Flußufer, während sich Verunglückte noch an den Wagen im Fluß klammern

Von den überlebenden Reisenden des von der Strömung mitgerissenen Zugteils hatten es einige geschafft, sich an Äste zu klammern. Bei Tagesanbruch gelang es Anwohnern mit Booten, sie einzusammeln. Die damalige Presse berichtete besonders gern von der Rettung des Lokführers Bernard der führenden Lokomotive, aus dem Depot Thouars, dem einzigen Überlebenden der beiden Triebfahrzeugpersonale, der am Rande der Erschöpfung auf einen Baum kletterte und sich das Bein brach, nachdem er sich zuvor an ein von den Wellen mitgerissenes Schwein geklammert hatte. Er hatte buchstäblich „Schwein gehabt“...



Rettungsversuche mit Ruderbooten

An der aus dem Wasser ragenden Seite des Dritter-Klasse-Wagens hatten sich dreizehn Passagiere hochziehen können, aber die Gewalt der durch die Brückenspalte rauschenden Strömung hinderte sie daran, ihre Zuflucht zu verlassen. Vom Brückenwiderlager auf der Angers-Seite aus warfen die ersten Retter Seile aus und versuchten, sie zu evakuieren. Nach dem ersten erfolgreichen Versuch riß diese Verbindung jedoch während des zweiten, wodurch die zu rettende Person, ein örtlicher Händler, ins Wasser geschleudert wurde und ertrunken ist.



Elf Überlebende warten im Fluß auf ihre Rettung



Die Überlebenden auf dem Wagen im Fluß rufen um Hilfe - dramatische Abbildung aus dem *Supplement Litteraire Illustré des „Le Petit Parisien“*



Elf Überlebende in den Fluten

Nach diesem Mißerfolg wurde zumindest Essen und Kleidung an die durchnäßten im Wasser Eingeschlossenen weitergegeben, bis geeignetere Rettungsmittel eintrafen. Diese waren vom 6. Pionierregiment, das in Angers stationiert war, angefordert worden, das um 12.30 Uhr etwa sechzig Mann mit Ausrüstung per Sonderzug zum Einsatzort schickte. Von den drei Stunden später eintreffenden Pontonboote schaffte es nach mehreren vergeblichen Versuchen ein Boot, das Wrack zu erreichen, um die verbliebenen elf Überlebenden gegen 16.20 Uhr an Land und in Sicherheit zu bringen.



Heerespioniere auf der Suche nach Toten und Verletzten

Lange Zeit war unklar, wieviel Todesopfer das Zugunglück gefordert hatte. Manche Zeitungsartikel spekulierten gar auf 70 Tote.

Freitag 24. November 1911. Illustrierte Kronen-Zeitung. Nr. 4276. Seite 7.

Eisenbahnkatastrophe in Frankreich.

Einsturz einer Brücke. — Ein Personenzug im Flusse. — Viele Tote und Verwundete.

In der Nähe der Eisenbahnstation **Montreuil-Bellay** im nördlichen Frankreich hat sich gestern früh eine schwere Eisenbahnkatastrophe ereignet. Als ein Zug über eine Brücke fuhr, stürzte sie ein und der mit Passagieren dichtbesetzte Zug versank in den Fluten. Hierbei sollen ungefähr siebenzig Personen den Tod gefunden haben.

Aus Paris liegen uns folgende telegraphische Berichte vor:

Die Brücke von Montreuil-Bellay.

Das große Unglück ereignete sich unweit der Station **Montreuil-Bellay**. Der Zug, der um 5 Uhr 25 Minuten von **Angers** abgegangen war, um nach **Montreuil-Bellay** zu fahren, ist infolge Einsturzes der über den Fluss **Loire** führenden Eisenbahnbrücke in die Fluten gestürzt, wobei eine große Anzahl Passagiere ums Leben kamen.

In den letzten Tagen waren über Frankreich starke Regengüsse niedergegangen, die in einzelnen Gegenden große Heberschwemmungen verursachten und insbesondere in der Umgebung von **Montreuil-Bellay** von verheerender Wirkung waren.

Der sonst unbedeutende Fluss **Loire** war zu einem reißenden Strom angequollen, der die bei **Montreuil-Bellay** über das Flussbett führende Eisenbahnbrücke infolge Unterwässerung der Böschungen und Uferhänimauern der Brücke zum Einsturz brachte.

von der Befehlsabgabe eines Weisers, rechtzeitig dem heranbrausenden Zug ein Warnungssignal zu geben. Die Rettungsarbeiten dauerten gestern den ganzen Tag über fort.

(Oberstleutnant v. Brosch.) Der Kaiser hat dem Flügeladjutanten und Vorstand der Militärkanzlei des Erzherzogs Franz Ferdinand Oberstleutnant im Generalstab Alexander Brosch Edler v. Krenau in neuerlicher Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung das Ritterkreuz des Leopold-Ordens verliehen.

(Oberkantor kais. Rat Singer gestorben.) Gestern nachmittags um 5 Uhr ist der Oberkantor der hiesigen israelitischen Kultusgemeinde kais. Rat Josef Singer kurz nach vollendetem 70. Lebensjahre gestorben. Geboren zu Olinz in Ungarn am 15. Oktober 1841 hat er das Broger Konservatorium besucht. Seit dem Jahre 1880 hat er als Oberkantor der hiesigen israelitischen Kultusgemeinde fungiert. Singer wurde als trefflicher Musiker und guter Leiter religiöser Gesänge gerühmt. Er war auch durch sein humanitäres Wirken ein hochverdienter Funktionär. Er hat im Stillen viele Wohlthaten erwiesen. Kai. Rat Singer hinterläßt eine Witwe und drei Töchter. Seine einzige Tochter ist mit dem Operettenkomponisten Oscar Straus verheiratet.

(Hierzigjähriges Dienstjubiläum.) Nächsten Montag sind es 40 Jahre, daß Herr Felarich Standner, I. L. Gerichts-Unterbekannter des Wiener I. L. Exekutionsgerichtes, dem Staatsdienst. Anlässlich dieser Feier veranstalten die Kollegen morgen (Sonntag) abends eine Unterhaltung. Der Jubilar hat im

Laut der österreichischen Illustrierten Kronen-Zeitung kamen gar 70 Personen zu Tode



Eine Woche später waren jedoch nur acht Leichen geborgen worden, denn trotz der Öffnung aller Mühlenwehre und der drei flußabwärts gelegenen Schleusen behinderte das hartnäckige Hochwasser weiterhin die Suche nach Opfern. Unter der Leitung von Ingenieuren war es Tauchern gelungen, das Brückendeck mithilfe des Sprengstoffs Melinit aufzubrechen, aber der zweite Wagen der dritten Klasse, in dem sich noch Opfer befanden, blieb auf dem Grund des Wassers im Wirrwarr der Brückenträger gefangen. Die Flaschenzüge und Winden der Retter konnten ihn nicht

herausziehen. Um die Bergung zu beschleunigen, hatte man geplant, die Steindämme der Mühlen von Montreuil-Bellay und La Salle, die dem stellvertretenden Bürgermeister Herrn de Grandmaison gehörten, von den Sappeuren der Angers-Pioniere mit Melinit einzuebnen. Da der Eigentümer jedoch nur zögerlich seine Zustimmung gab, wurde die Operation schließlich aufgegeben. Erst nach mehreren Monaten, in denen immer wieder Leichen mehrere Kilometer vom Unglücksort entfernt aus dem Fluß herausgefischt wurden, konnte die endgültige Zahl von vierzehn Toten, darunter sieben Eisenbahner, festgestellt werden.



Feuerwehrlaute beim Leichentransport zum Rathaus

Am 27. November 1911 fand in Montreuil-Bellay eine Trauerfeier für die ersten fünf aufgefundenen Opfer statt, die vom Bischof von Angers in Anwesenheit eines Vertreters des Ministers, des Unterpräfekten von Saumur, nationaler und lokaler Abgeordneter und Albert Claveille, Direktor der Staatsbahn, zelebriert wurde.



Leichenwagen mit den Unfallopfern der Flutkatastrophe



Auszug aus der Kirche bei den Beerdigungsfeierlichkeiten

Eine Senatsdebatte

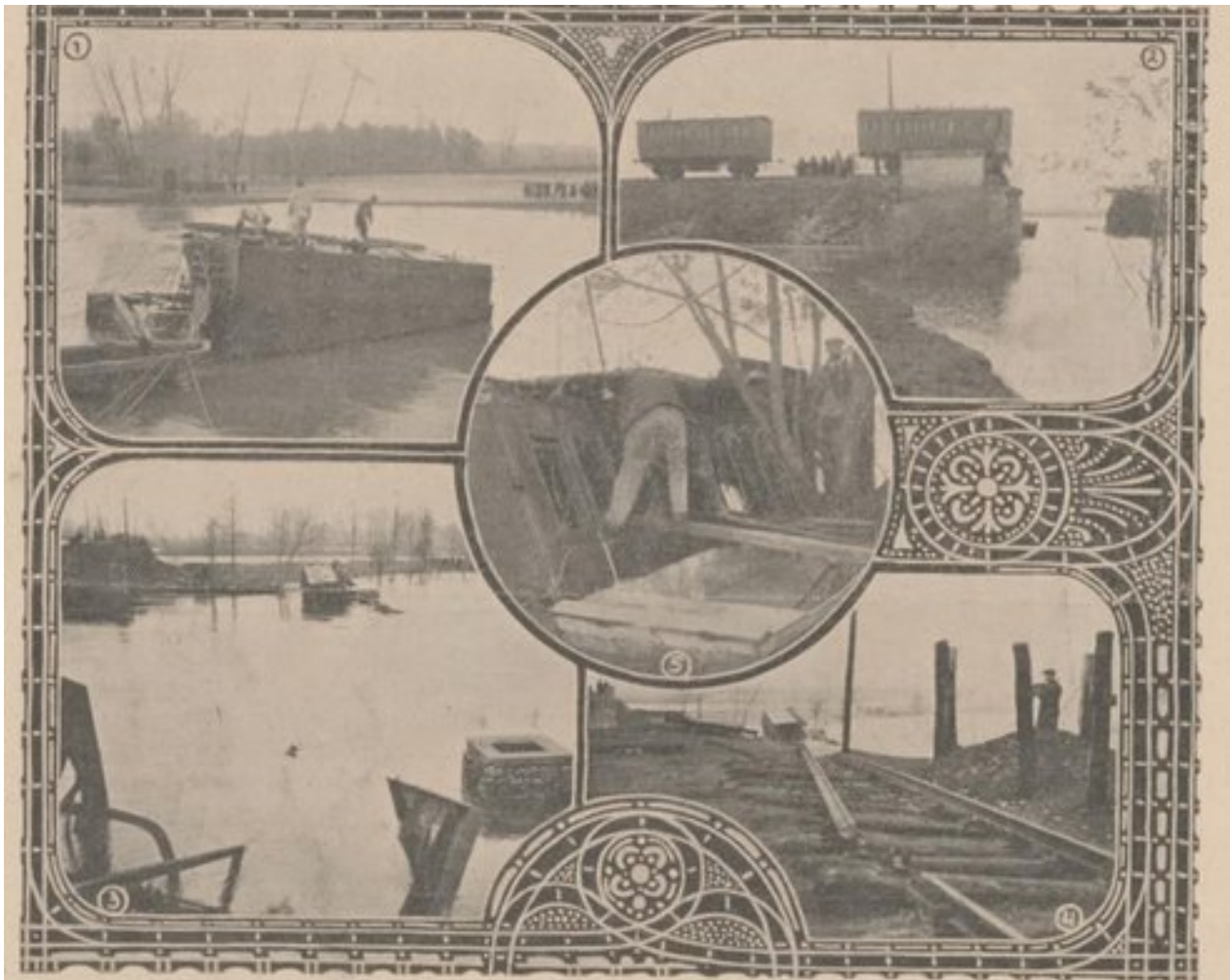
Zufällig wurde am selben Tag über eine förmliche Anfrage des Verkehrsministers Victor Augagneur im Senat debattiert, worin Léon Jénouvrier, Senator von Ille-et-Vilaine, die Art und Weise des Betriebs des westlichen Staatsbahnnetzes anprangerte. Er hielt es für die Pflicht der Bahnverwaltung, den Zustand von Brücken und ihre Verkehrstauglichkeit zu überwachen. Zudem forderte er detaillierte Erklärungen zu den Ursachen der neuen Katastrophe. Die gerichtliche Untersuchung wurde M. Marchesseau, einem Untersuchungsrichter in Saumur, anvertraut, der von drei Sachverständigen, einem Bauunternehmer und zwei Ingenieuren, vom Brücken- und Straßenbauamt bzw. vom Bergbauamt, unterstützt wurde. Gleichzeitig setzte der Minister für öffentliche Arbeiten eine spezielle dreiköpfige Untersuchungskommission unter dem Vorsitz des Vizepräsidenten des Generalrats für Brücken- und Straßenbau ein, welche die Ursachen des Unfalls untersuchen sollte.

Die Suche nach den Ursachen

Bereits am 24. November hatte das Staatsbahnministerium in einem Kommuniqué erklärt, dass es „niemals eine Meldung erhalten habe, die Brücke über den Thouet sei in schlechtem Zustand; diese Brücke wurde kürzlich den behördlichen Prüfungen unterzogen, die zufriedenstellende Ergebnisse ergaben“. In der Tat konzentrierten sich die Sorgen der Bahnbediensteten seit Beginn des Hochwassers auf die Festigkeit des 1,3 Kilometer langen Dammes auf der Angers-Seite, den sie genau überwachten, vor allem weil er bereits während des Hochwassers von 1906 Anzeichen von Schwäche gezeigt hatte. Sie hatten jedoch eindeutig nicht die Möglichkeit eines Brückenversagens in Betracht gezogen, wie die Anweisung des Zugführers beweist, die Geschwindigkeit zu erhöhen, sobald der Zug die Brücke erreichte. Wahrscheinlich erschien ihnen das Bauwerk ausreichend solide, denn im August 1910 wurde die Zeit des Niedrigwassers genutzt, um sowohl die Uferbefestigung um die Fundamente des Pfeilers zu verstärken als auch die hölzernen Spundwände, die das Mauerwerk schützen, zu erneuern.

Als der Zug jedoch die Mitte der Brücke erreichte, brach diese ein, wobei der Stützpfiler laut Ingenieur Bernard langsam von seiner Basis zu kippen schien. Die widersprüchlichen Erklärungen für die Ursache machten es unmöglich, sie mit völliger Sicherheit zu bestimmen. Ab dem Tag nach dem Unfall legten die Aussage des Ingenieurs und die Behauptung eines örtlichen Geologen, Ernest Préaubert, daß das gewählte Gelände „das abscheulichste der Welt für den Bau einer Brücke sei“,

nahe, daß die Einsturzursache im Kippen des Pfeilers in einem Stück, einschließlich der Fundamente, unter der vereinten Wirkung des Wassers und des Gewichts des Zuges lag. Diese Hypothese wurde durch eine einen Monat später in der Zeitschrift *Le Génie civil* veröffentlichte Studie bestätigt, die besagt, daß der Einsturz des Pfeilers mit seinem Betonsockel durch die von der Strömung erzeugte Auskolkung verursacht worden war.



Die Katastrophe von Montreuil-Bellay als Panoramabild

Le Petit Journal

ADMINISTRATION
41, RUE LAFAYETTE, 41
Les numéros de nuit pas vendus
On s'abonne sans frais
Dans tous les bureaux de poste

5 CENT. SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ 5 CENT.
27^{me} Année ——— Numéro 1.099

ABONNEMENTS

1^{re} ANNEE 10 fr.
2^e ANNEE 18 fr.
DEPARTEMENTS..... 2 fr. 40 c.
ÉTRANGER..... 2 50 8 fr. 0

DIMANCHE 10 DÉCEMBRE 1911



LA CATASTROPHE DU VAUDELENAY

Descente des scaphandriers à la recherche des victimes

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Taucher gehen im Wasser auf die Suche nach Opfern

Diese Analyse, die den Unfall auf natürliche Ursachen zurückführt, wird jedoch durch die Fakten doppelt widerlegt. Als die Taucher drei Tage nach dem Unfall die Stelle erkunden konnten, stellten sie zunächst fest, daß der auf dem Flußbett ruhende Pfeiler eineinhalb Meter über seinem Fundament abgebrochen war. Somit ginge es nicht um das geeignete oder ungeeignete Gelände, sondern um die Stärke der Konstruktion. Andererseits verkündete der Minister für Öffentliche Arbeiten ein Jahr später, angesichts des Untersuchungsberichts der von ihm eingesetzten Kommission, unter Beschuldigung der Privatfirma im Dezember 1912 vor der Abgeordnetenkammer, daß der eingestürzte Pfeiler nicht nach dem von seiner Verwaltung genehmigten Plan gebaut worden war und die Bauleute „wissentlich, um Geld zu sparen, eine mangelhafte Ausführung“ vornahmen.



Taucher bereiten ihre Ausrüstung vor

Was auch immer die bestimmenden Faktoren für die Brüchigkeit des Pfeilers waren, es ist wahrscheinlich, daß ihre Auswirkungen durch das Gewicht des Zuges auf der Brücke noch verstärkt wurden. In der Tat hatte der Zug zwei Lokomotiven mit Tender an der Spitze des Zuges, d.h. eine Last von etwa 120 Tonnen, während eine ausgereicht hätte, um ihn zu ziehen. Es scheint, daß die zweite Lok einfach aus Bequemlichkeit hinzugefügt wurde, um eine Leerfahrt zu vermeiden und sie mit ihrem Personal zurück nach Thouars, ihrem ursprünglichen Depot, zu schicken. Diese Entscheidung ist verwunderlich, da die durch die Überschwemmung aufgeworfenen Bedenken die Eisenbahner einige Tage zuvor veranlaßt hatten, den

Güterverkehr einzustellen. Die Risiken waren umso größer, als die Strecke, die ursprünglich für einen leichten Verkehr ausgelegt war, noch immer nicht verstärkt worden war, wie viele Fachleute betonten, obwohl sie intensiv genutzt wurde.

Die Nachwirkungen - Kritik am Staat

Wie jeder Unfall auf dem Staatsbahnnetz trug auch dieser dazu bei, die Kontroverse über den öffentlichen Betrieb der Eisenbahn zu schüren. In der Tat betrachtete die damals vorherrschende liberale Doktrin die Eisenbahntätigkeit als ein Wirtschaftsunternehmen, das naturgemäß der Privatinitiative unterlag. So schrieb der Leitartikler der Zeitung „*La Presse*“ unter der Überschrift „*Les bienfaits de l'État*“: „Der Staat wird notwendigerweise mehr Schaden anrichten als andere, aus dem hervorragenden und zwingenden Grund, dass er der Staat ist.“ Dem Staat wurde Verantwortungslosigkeit vorgeworfen. Der Staat solle sich auf die Rolle als Kontrolleur beschränken, nicht jedoch als Eisenbahn-Hersteller oder -Betreiber in Aktion treten.

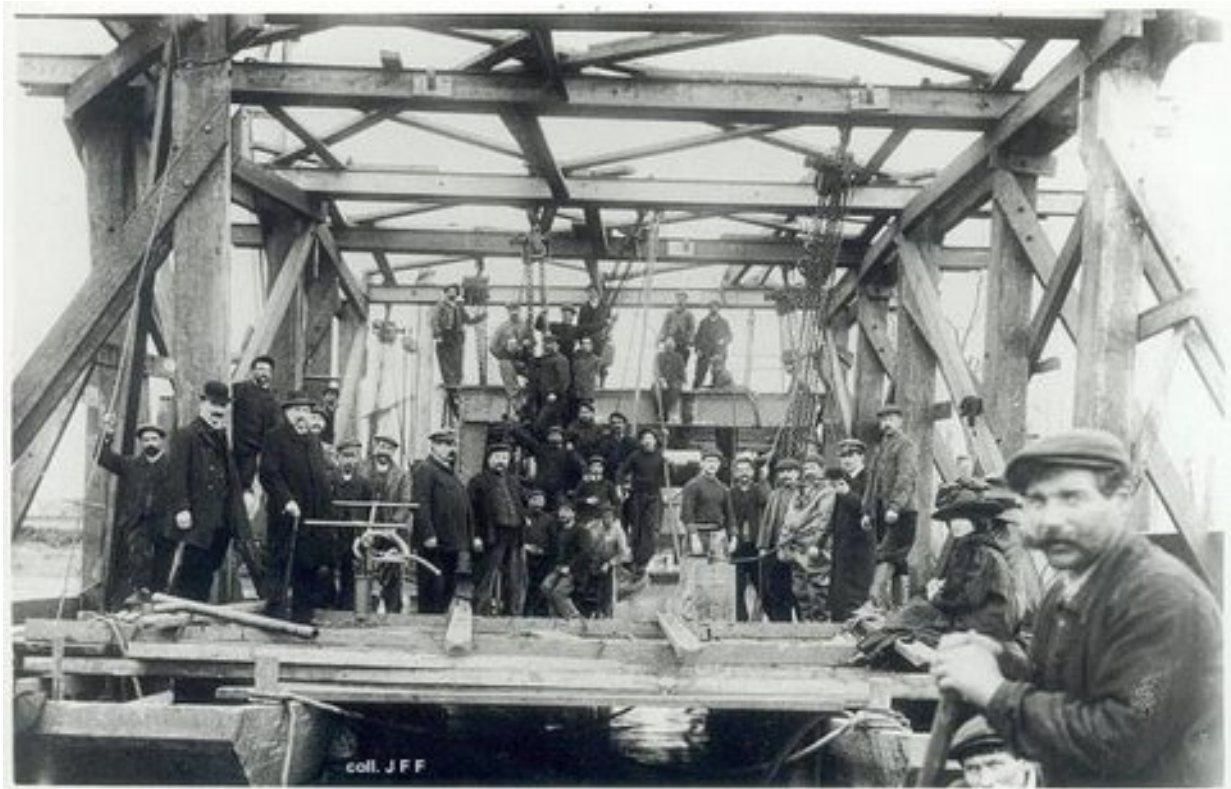
Der Brückeneinsturz habe einmal mehr bestätigt, wie marode die vom Staat übernommenen Netze seien und wie dringend die Kontrollen und Arbeiten zur Gewährleistung der Sicherheit durchgeführt werden müßten. So wurde das auf derselben Strecke gelegene Thouars-Viadukt auf Wunsch lokaler Parlamentarier von den Inspektionsdiensten untersucht, und obwohl es insgesamt für in gutem Zustand erklärt wurde, wurde die Fahrbahn massiv verstärkt.

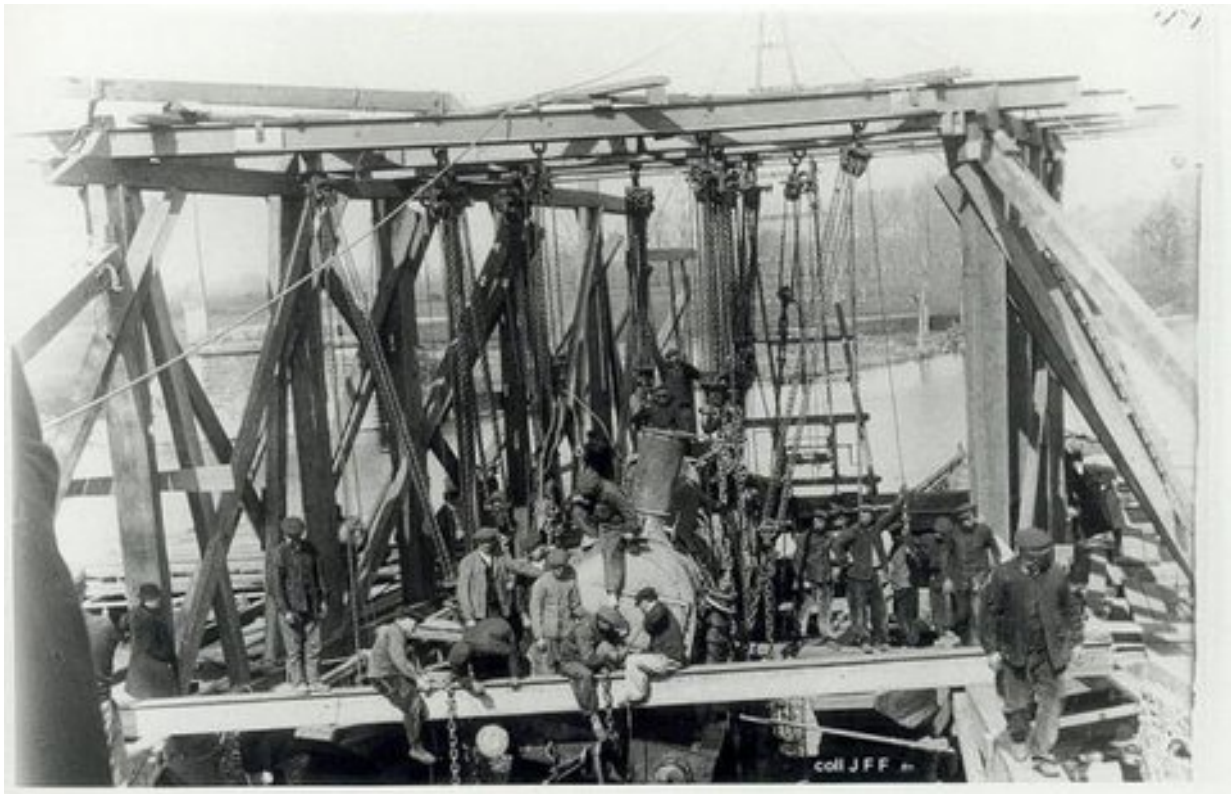
Insgesamt verstärkte die Katastrophe von Montreuil-Bellay das Bewußtsein für die Notwendigkeit, das gesamte Bahnnetz aufzurüsten. Einige Tage später bestätigte der Direktor der Staatsbahn, Herr Claveille, dies, indem er am Beispiel des Eauptlet-Viadukts in der Nähe von Rouen, an dem 800 Risse festgestellt worden waren, ganz offen erklärte, daß es angesichts der Anzahl der Bauwerke in schlechtem Zustand, die vollständig erneuert werden müßten, unumgänglich sei, sie unter Beachtung der notwendigen Vorsichtsmaßnahmen weiter zu nutzen.



Die Überreste der Brücke nach dem Einsturz

Aufnahmen vom Bergen der Lokomotiven aus dem Fluß





Die Lokomotiven des Unglückszuges

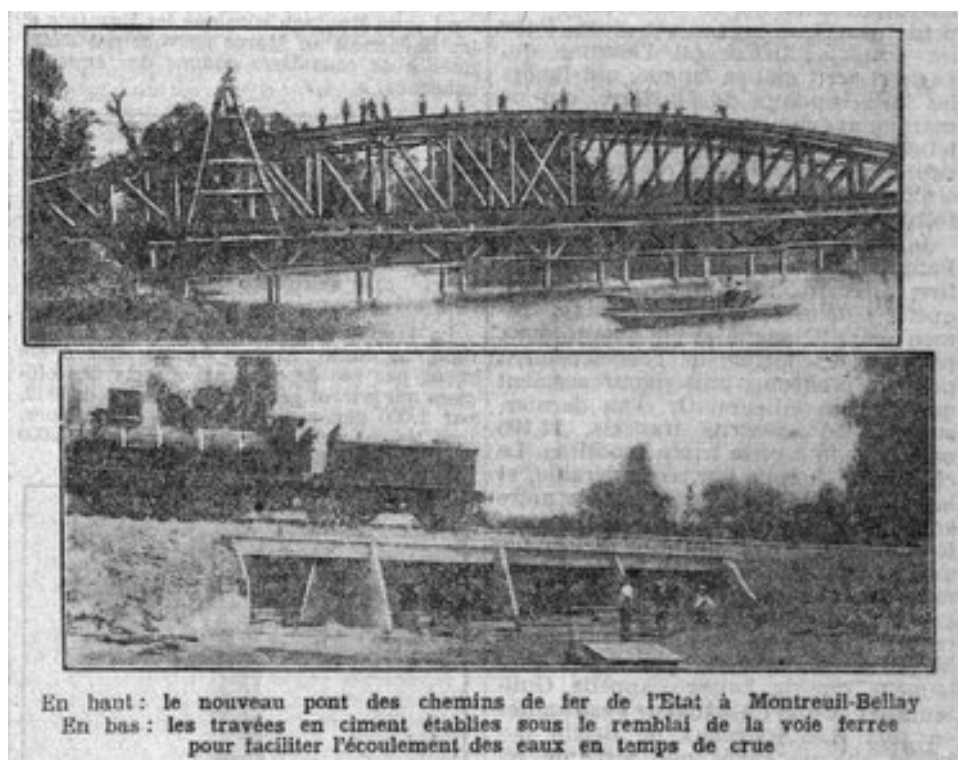
Die 1´B-Dampflok der Baureihe 120 (Machine grande vitesse) mit der Nummer 2514 und einem Dienstgewicht von 37 Tonnen führte den Unglückszug.

Eine Lok der Baureihe 130 (Machine mixte) mit der Nummer 3611 wurde zusätzlich eingesetzt, um eine Leerfahrt zu vermeiden. Die zwischen 1904 und 1908

konstruierten Lokomotiven hatten eine Leistung von 930 PS, ein Dienstgewicht von 70 Tonnen und eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Neubau des Viadukts

Nach dem Unfall war von Angers aus gesehen am Bahnübergang 147 eine provisorische Endstation eingerichtet worden, um von und nach Montreuil-Bellay Reisende und Gepäck per Auto zu befördern. Der Güterverkehr wurde jedoch unterbrochen und auf das Netz von Orléans verlagert. Da der Staat beschlossen hatte, die Strecke so schnell wie möglich wiederherzustellen, um die Bahnkunden zurückzugewinnen und vor allem, um sie für die großen Militärmanöver im Westen vom 11. bis 18. September 1912 nutzen zu können, wurde der Bau einer neuen Brücke in außergewöhnlich kurzer Zeit geplant und durchgeführt. Der für die Brücke gewählte Standort, der Entwurf des Dammes und die Brücke selbst berücksichtigten die Lehren aus der Katastrophe, mit dem Ziel, den Wasserstrom leichter abzuleiten, insbesondere bei Hochwasser.



Die neue Bahnbrücke von Montreuil-Bellay in „*Le Petit Parisien*“ vom 8. September 1912

Das Ende der Bahnstrecke

Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Brücke über den Thouet bei Montreuil-Bellay von den Deutschen bei deren Rückzug gesprengt. Das Viadukt über die Loire wurde 1944 bei einem Bombenangriff zerstört, so daß diese beiden Bauwerke nie wieder aufgebaut wurden und die Strecke zwischen Angers und Montreuil-Bellay 1950 endgültig stillgelegt wurde.

Quellen u.a.:

https://fr.wikipedia.org/wiki/Accident_ferroviaire_de_Montreuil-Bellay

Sigot, Jacques: La catastrophe ferroviaire de Montreuil-Bellay, le 23 novembre 1911. La Crèche: Geste éditions, 2003.

©P. Dr. Daniel Hörnemann