

# Der verschlungene Lebenslauf der 231 K 22: Die Botschafter-Lokomotive Frankreichs im Bahnpark

Von Siegfried Baum

Die mächtige, fast 24 Meter lange Dampflokomotive 231 K 22 steht seit Oktober 2016 als Botschafter-Lokomotive Frankreichs im Bahnpark Augsburg.

Bei ihrer Ankunft in Augsburg war der Lebenslauf der Lok mit einer Menge von Geheimnissen umgeben, zumal die Lok **kein Fabriksschild** trägt und auch kein Betriebsbuch (mehr) vorhanden war. Die Lokomotiven dieser Gattung **231 K** wurden von mehreren französischen Eisenbahn-Autoren zwar beschrieben, aber bei näherem Besehen des Gedruckten kamen bald Zweifel, was wirklich als „belastbare Realität“ einzustufen war.

Einem vielbeachteten Buch der Autoren André Lepage, Maurice Maillet und Marcel Chavy mit dem Titel **LES Pacific Du Paris-Lyon-Méditerranée PLM** ist eine „PLM-Lieferliste“ beigelegt, nach der die „Augsburger“ 231 K 22 im Jahr **1916** gebaut worden wäre. Bei näherem Besehen der Lieferliste und einem Vergleich mit anderen Quellen stellt sich heraus, dass besagte Liste die erste Lieferung von 20 Lokomotiven dieser Bauart bei Henschel-Kassel im Jahr 1912 unvollständig darstellt. Statt zwanzig, werden nur **10 Lokomotiven** sowohl mit den Henschel-Fabriknummern wie auch mit deren PLM-Nummer beschrieben.

Diese lückenhafte Darstellung gab Anregung, tiefergehende Recherchen anzustellen, da anhand einer offiziellen Inventarliste der PLM (siehe unten) erkennbar wurde, dass von Henschel nachweislich **20 Lokomotiven** geliefert wurden, und dass die 231 K 22 bereits **1914** in Dienst gestellt wurde! Die Bestellung besagter 20 Maschinen bei Henschel, zwei Jahre vor Beginn des 1. Weltkriegs, kann damit erklärt werden, dass es um diese Zeit in Frankreich ganz offensichtlich zu wenig Lokomotivbaukapazitäten gab. Was zur Folge hatte, dass die Ateliers et Chantiers de la Loire (ACL), eine 1881 gegründete Schiffswerft, den Lokomotivbau aufnahm.

In seinem frühen Werk von 1962 beschreibt der Wiener Eisenbahnhistoriker und Verleger **Josef Slezak** in seinem Büchlein „Die Lokomotivfabriken Europas“ die ACL mit Sitz in Penhoët (près Nantes), die dort von 1914 – 1948 Lokomotiven gebaut habe. Trotz intensivem Forschen und Recherchieren gelang es bis Januar 2017 nicht, den Verbleib der Unterlagen des Herrn Slezak und seiner Mitarbeiter in Österreich ausfindig zu machen. Auch Anfragen, zum Beispiel beim Archiv der SNCF in

Frankreich oder bei anderen bahn-affinen Institutionen (z.B. das Eisenbahnmuseum in Mulhouse) in Frankreich brachten keine neuen oder belastbaren Erkenntnisse.

Allerdings konnte der französische Eisenbahnfreund Roland Forcet eine Inventarliste der PLM zur Verfügung stellen, aus der zu ersehen ist, dass die spätere 231 K 22 unter der PLM-Nummer 6222 im Jahre 1914 in Dienst gestellt wurde. Monsieur Forcet ist übrigens Mitarbeiter bei der Webseite WIKIPLM, die als Baujahr 1913 angibt. Weiterhin, so M. Forcet, sei die Fabriknummer mit großer Wahrscheinlichkeit die Nr. 26 gewesen.

Dass die 231 K 22 bei ihrer Ankunft in Augsburg kein Fabrikschild trug, ist bedauerlich, aber auch insofern etwas eigenartig, als alle bisher aufgetauchten Fotos in Büchern und Zeitschriften erkennen lassen, dass an der Lok offenbar Zeit ihres aktiven Einsatzes **nie ein Fabrikschild angebracht war**. Rückfragen bei seriösen Sammlern von Fabrikschildern ergaben interessanterweise, dass diese mit besagter ACL Ateliers et Chantiers de la Loire als Lokschmiede nie in Berührung gekommen waren.

### **Wo wurde die Lok gebaut?**

In dem erwähnten Slezak-Büchlein zu den Europäischen Lokomotivfabriken wird als „Ort des Lokbaus“ die ACL in **Penhoet** genannt. Dieses „Penhoet“ ist nach allen Informationen, die man örtlichen Beschreibungen und auch den Web-Seiten entnehmen kann, ein wesentlicher Teil des Hafengebiets von Saint-Nazaire. Der Hinweis bei Slezak **près Nantes** heißt ins Deutsche übersetzt „nahe bei Nantes“. Diese alte und auch im französischen Lokomotivbau nicht unwichtige Stadt liegt von Saint-Nazaire etwa 50 km Loire-aufwärts. Auch hier brachten die bisherigen Recherchen keine belastbaren Hinweise, ab wann in Nantes Lokomotiven gebaut wurden. Zwei Postkarten aus dem Internet beweisen lediglich Lokbau und Lokmontage bei den ACL in Nantes, aber bedauerlicherweise fehlt jede Jahresangabe.

Wie weiter oben schon vermerkt, scheint festzustehen, dass die 231 K 22 tatsächlich mit der sehr niedrigen Fabriknummer **26** ausgeliefert wurde, aber es besteht bis zum Zeitpunkt dieser Notiz keine absolute Klarheit, wo sich die Lokschmiede nun tatsächlich befand – in Nantes oder in Saint-Nazaire?

Josef Slezak nennt für Nantes eine weitere Lokomotivfabrik, nämlich eine Dependence der Société de construction des locomotives Batignolles-Paris, welche in einem Stadtteil von Nantes, nämlich St. Joseph aber erst ab 1922 gebaut hat. Es ist

also zumindest bis zur Vorlage anderer Rechercheergebnisse, davon auszugehen, dass die ACL mit der Filiale von „Batignolles“ nicht identisch ist.

Es wäre sehr verlockend, diese Unklarheit zu beseitigen. Zumal die zwei anderen erhaltenen 231 K, die Nr. 8 als betriebsfähige Lok eine der zwanzig von Henschel 1912 gelieferten Maschinen ist, und die zweite Lok mit der Nr. 82 von der SACM Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft, Graffenstaden (nach 1918 Société Alsacienne des Constructions Mécaniques) erst nach dem 1. Weltkrieg 1920 geliefert wurde.

Herr Ing. Ewald Göller, Neunkirchen/Niederösterreich hat uns während der Recherchen mit einer Vielzahl hervorragender Kopien aus mehreren einschlägigen Büchern versorgt, die z.T. sehr detailliert auch den Umbau der ersten Maschinen mit einem Vier-Zylinder-Triebwerk in eine Verbundlok noch unter der Ägide der PLM beschreiben. Die „Augsburger“ 231 K 22 hatte vom ersten Tag an ein Verbundtriebwerk, allerdings sind hier die Hochdruckzylinder – nicht wie z.B. bei der bayer. S 3/6 – innen, sondern außen angeordnet. Und die zwei Triebwerke kann/muß der Lokführer mit einer zweiten Umsteuerspindel separat bedienen. Die zwei „aus einer Menge Stahl“ geschmiedeten Steuerstangen auf der linken Lokführer-Seite zeigen den gravierenden Unterschied beispielsweise zu deutschen bzw. bayerischen Lokomotiven. Dank der Göller'schen Kopien verfügen wir jetzt auch über sehr anschauliche Werkzeichnungen in einem zwar relativ kleinen Maßstab, aber wir haben nun auch gute Hinweise zum 3-achsigen Tender, mit dem die Maschinen ursprünglich gekuppelt waren.

### **Der „Preservation Hero“ Dr. Peter Beet\*)**

Außer diesen „Geheimnissen“ um den Bau der Lok kann das Exponat noch mit einer weiteren Besonderheit aufwarten, nämlich, dass sie ziemlich genau 26 Jahre in **englischem Exil** verbrachte! Die Odyssee begann, als der englische Dampflokfrend Dr. Peter Beet, seinerzeit nicht einmal 40 Jahre alt, die Lok 1970 von den französischen SNCF erwarb und von Le Havre aus nach England verfrachten ließ, wo er sie zusammen mit den ehemaligen DB-Lokomotiven 01 1104 und der 80 014 in ein von ihm gegründetes Eisenbahnmuseum, das **Steamtown Carnforth** (Nähe Lancaster), einbrachte. Dass die Lokomotiven dort nie in den regulären Museumsbetrieb eingebunden werden konnten, lag daran, dass alle drei Loks nach den auf dem Festland gelten Umgrenzungslinien (Lichtraumprofil) gebaut waren, während „auf der Insel“ diese Maße z.T. deutlich enger gezogen sind. Es gibt Fotos, auf denen die 231 K unter Dampf auf den Gleisen des Museums zu sehen ist, aber mehr war einfach nicht möglich.

Trotz dieses Handycap entpuppte sich diese „Lok-Odyssee“ als nichts Negatives, sondern wir haben allen Grund, von einem „Glücksfall“ zu reden. Denn hätte Dr. Beet nicht mit dieser Weitsicht schon 1970 **europäisch gedacht** und sich nicht um englische und kontinentale Lokomotiven für sein Museum gekümmert, wären mit großer Wahrscheinlichkeit sowohl die 231 K, wie auch die DB-Lokomotiven der Vernichtung anheim gefallen. Man muß absolut kein Dampflokom-Fan oder gar – Dampflokom-Narr sein, um in den folgenden Zeilen dieses Enthusiasten eine **Hommage** an seine Lieblinge herauszuhören:

**Fivehundred times I polished my engines!  
I want to see the engines under cover!  
The engines are part of the family!  
I gave the engines asylum!**

**(Dr. Peter Beet)**

**I gave the engines asylum** - Ein Traum – ein Tag-Traum? Ja, leider! Denn Mitte der 1990er-Jahre zerstoben Beets Bemühungen und seine Schützlinge brauchten ein **neues Asyl!** Das **Steamtown** geriet in den Strudel einer „feindlichen Übernahme“, über die wir hier den „Mantel des Schweigens“ ausbreiten wollen. Die Konsequenz war, dass alle drei Maschinen 1996 aus Großbritannien zurückgeholt werden mussten. Nach mehreren Zwischenstationen fanden die 231 K 22 und die 01 1104 schlussendlich beim Eisenbahnmuseum in Heilbronn eine neue Bleibe. Als Dr. Beet 2005 mit gerade mal 68 Jahren starb, ging die Ära des „Preservation Hero“ zu Ende.

## **Danke**

Wie im Verlauf des Berichts bereits ausgeführt, kam die Lok im Oktober 2016 von Heilbronn nach Augsburg, ohne dass ein Betriebsbuch übergeben werden konnte. Auch trägt die Lok kein Fabrikschild. **Wann** wurde die Lok **von wem gebaut?** Das kritische Hinterfragen wurde zusätzlich angeregt, als es seitens des sehr Eisenbahn- bzw. Dampflokom-begeisterten Gerd Böck einen Aufsatz gibt, der sich stark an Berichte aus dem Buch der oben genannten Autoren um André Lepage anlehnt. Fast 30 Jahre eher veröffentlichte ebenfalls ein französischer Eisenbahnhistoriker Lucien M. Vilain bereits ein Buch mit dem Titel „**Die Pacifics der PLM**“. Gerade was das Baujahr anbelangt, differieren in den beiden Werken die Jahreszahlen der Lokablieferung – einmal 1916 und einmal 1914. Was – leider – bedeutet, dass wir es im ersten Fall mit **mitten im 1. Weltkrieg** und im zweiten Fall wohl noch mit **vor Beginn dieses unseligen Krieges** zu tun haben! Fakten, die Anlass waren, nach der „wahren Geschichte“ zu forschen! Erfreulich, dass wir, wie oben beschrieben, zumindest sehr

große Sicherheit haben, dass die Ablieferung der 231 K 22 nicht erst 1916, sondern doch schon 1914 erfolgt sein muss!

Der Umstand, dass wir es mit einer Dampflok aus Frankreich zu tun haben, erschwerten die Recherchen, als jede schriftliche Anfrage, in **Französisch geschrieben werden musste und die wenigen Antworten auch in dieser Sprache eintrafen!** Hier ist ein ausdrückliches **Danke** an Herrn Ernst Ulrich-Kempton Oberstudienrat i.R. ebenso angebracht, wie an Herrn Wolfgang Stoffels, der nach der ersten Anfrage aus seiner umfangreichen, privaten Bibliothek die Kopien aus dem Vilain-Buch beisteuerte. Ebenso gebührt Dank an Herrn Ingenieur Ewald Göller, Neunkirchen/Niederösterreich, der aus seiner großen Büchersammlung ausgezeichnete Kopien fertigen ließ, die sowohl mit Lokskizzen wie einem interessanten Bericht zum „Exil der Lok in England“ eine Menge „Licht“ in das anfängliche Dunkel der Lok-Vita gebracht haben. Es wäre unfair, im Rahmen dieses „Danke“ die zahlreiche Korrespondenz mit den französischen Freunden Patrick Ernst und Xavier Bellanger auszuklammern. Xavier Bellanger ist aktives Mitglied eines Unterstützerkreises, welcher das Pendant, die 231 K 8 im Raum Limoges betriebsfähig erhält.

Auch weitere deutsche Unterstützer seien hier bedankt: Herr Dr. Jan-Dietrich Müller, Leiter der Abteilung Kommunikation der MAN-Augsburg, die in Saint-Nazaire ein großes Montagewerk betreibt, mobilisierte die Kollegin dort, und es kam auch Post. Merci beaucoup Madame Caroline Gastard! Weil die Grenzstadt Saarlouis mit Saint-Nazaire eine Städtepartnerschaft pflegt, hatte ich auch dort um Unterstützung gebeten. Was wir erst Anfang Februar 2017 erfuhren, dass sich die Weitergabe unseres Gesuchs durch das OB-Büro der Stadt Saarlouis mit den Kontakten von Madame Gastard beim Tourismusbüro in Saint-Nazaire kreuzten, und uns von dort leider nur eher unergiebig Seiten einer Jubiläumsbroschüre der ACL zugesandt wurden. So dass noch Hoffnung besteht, in den fehlenden Seiten wichtige Informationen zu bekommen. Besten Dank an Frau Christiane Bähr, Saarlouis. Gleichfalls ist zu danken beim Betreuer der Deutsch-Französischen-Gesellschaft in Augsburg, Herrn OStR Rainer Link, der sich spontan bereit erklärte, seine Freunde in Frankreich anzusprechen.

Augsburg, im Februar 2017

Siegfried Baum

\*) Die in UK gebräuchliche Bezeichnung „Preservation hero“ kann mit **Held der Bewahrung** übersetzt werden.