

## Die Eisenbahnkatastrophe von St. Élier 1933

Zu Pfingsten zog es viele Pariser ans Meer. Die Bahngesellschaft Paris-Orléans legte am **4. Mai 1933** einen Sonderzug Express 141ter auf der Strecke Paris-Le Croisic ein. Um 22 Uhr verließ er Paris und fuhr mit 90 km/h Richtung Croisic. Um 4.52 Uhr sollte er **Nantes** erreichen, wo er jedoch nie ankam. Drei Kilometer vor Nantes, bei der Brücke von Doulon, in der Gemeinde Sainte-Luce, entgleiste der Zug. 14 Menschen kamen zu Tode, 168 wurden z.T. schwer verletzt. Ein zuvor entgleister Güterzug hatte die Strecke beschädigt. Der Reisezug fuhr in die Trümmer hinein. Der Lokführer hätte höchstens mit 30 km/h fahren dürfen, hielt sich aber nicht an den Befehl.

Die Erinnerung an dieses Unglück war noch nicht verblaßt, da geschah im selben Jahr ein weiteres mit vielen Toten.



Ein undatiertes historisches Pressephoto aus meiner Sammlung von „Fulgur Photo Presse Paris“ zeigt eine Schnellzuglok der ETAT mit weggedrücktem Tender. Das

Schild am Führerhaus weist eindeutig auf „ETAT“, die Loknummer bleibt leider verborgen. Die Chemins de fer de l'État (ETAT) bildeten von 1878 bis 1938 die französische Staatsbahn neben dem sonst überwiegend privatwirtschaftlich organisierten Eisenbahnwesen.

Um welches schwere Unglück mochte es sich hier handeln? Diese Frage fand im Gegensatz zu weiterhin ungelösten Fragen durch das ins Historische Forum der Drehscheibe vor Weihnachten 2018 gesetzte Bilder-Rätsel eine rasche Antwort: Es handelt sich um Lok 241-022 ETAT (später 241-A-322 SNCF) die am **24. Oktober 1933** bei **St. Élier** entgleiste: [[fr.wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org)].

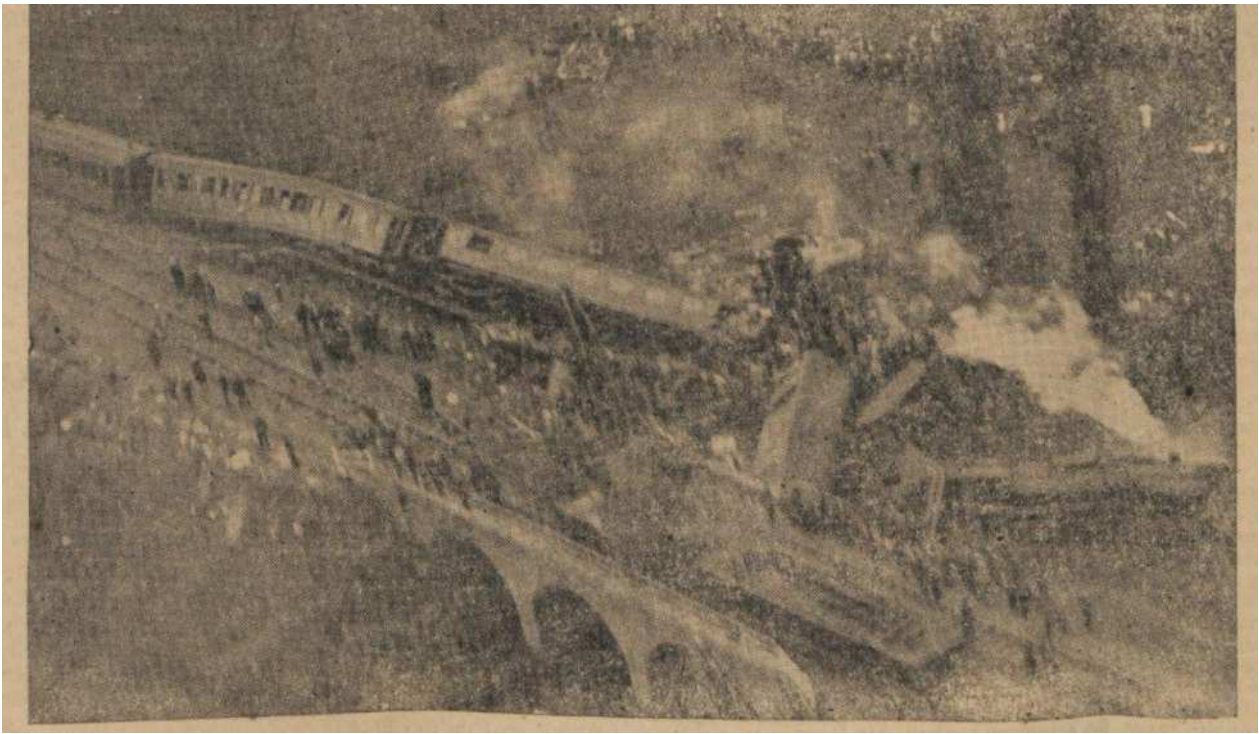


Nachdem Ort und Zeit geklärt waren, wurde die Recherche einfach. Noch am 25.10.1933 zog die Wiener Zeitung „**Der Abend**“ eine Zwischenbilanz: 35 Tote, 10 Schwerverletzte und 20 Verletzte. Die Bergungsarbeiten wurden die Nacht hindurch in Anwesenheit des Ministers für öffentliche Arbeiten fortgesetzt. Die geborgenen

Leichen wurden vor der Überführung in einem zur Leichenhalle umgewandelten Wartesaal nebeneinander aufgebahrt. Die meisten Opfer konnten noch nicht identifiziert werden. Die Verletzten waren von unverletzt gebliebenen Reisenden noch vor Eintreffen der Hilfsmannschaften aus den Trümmern gezogen worden. Die Untersuchungen gestalten sich äußerst schwierig, da durch den Tod von Lokführer und Heizer wichtige Aussagen für immer fehlen. Zunächst dachte man an einen Einsturz der Gleise. Nach mehrstündiger Untersuchung ging man eher vom Bruch einer Achse der Vorderräder der Lok aus.

Das „**Salzburger Volksblatt**“ vom 25.10.1933 brachte weitere Details und Vermutungen zur Unfallursache: Der D-Zug 354 Cherbourg-Paris verließ Cherbourg um 6.10 Uhr und entgleiste um 9.55h zwischen Conches und Bonneville. Die Lok fiel in den Bach Liton. Der Zug befand sich in rasender Fahrt auf einer Eisenbahnbrücke in zehn Metern Höhe über dem Fluß Rouloir (Normandie), als Lok, Tender, Packwagen und drei anschließende Personenwagen aus den Schienen sprangen und mit furchtbarem Getöse in den Fluß stürzten. Die Bergung der verstümmelten Leichen gestaltete sich außerordentlich schwierig. Fünfzig Verletzte, darunter der Präfekt der Provinz und seine Frau, wurden in das Krankenhaus von Evreux geschafft. Die zweigleisige Strecke wurde völlig verwüstet, die Telegrafentangen umgebrochen, die Schwellen aufgerissen. Das Gleis ist nicht mehr befahrbar. Die bis dato 35 Leichen, fast alle bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt, wurden im Wartesaal von Bonneville aufgebahrt. Mithilfe eines Fünfzig-Tonnen-Krans versuchte man die Trümmer zu heben, um weitere Leichen freizulegen. Mutmaßlich war eine Schienensenkung Unglücksursache, welche Lokführer und Heizer aufgrund starken Nebels gar nicht oder zu spät bemerkten.



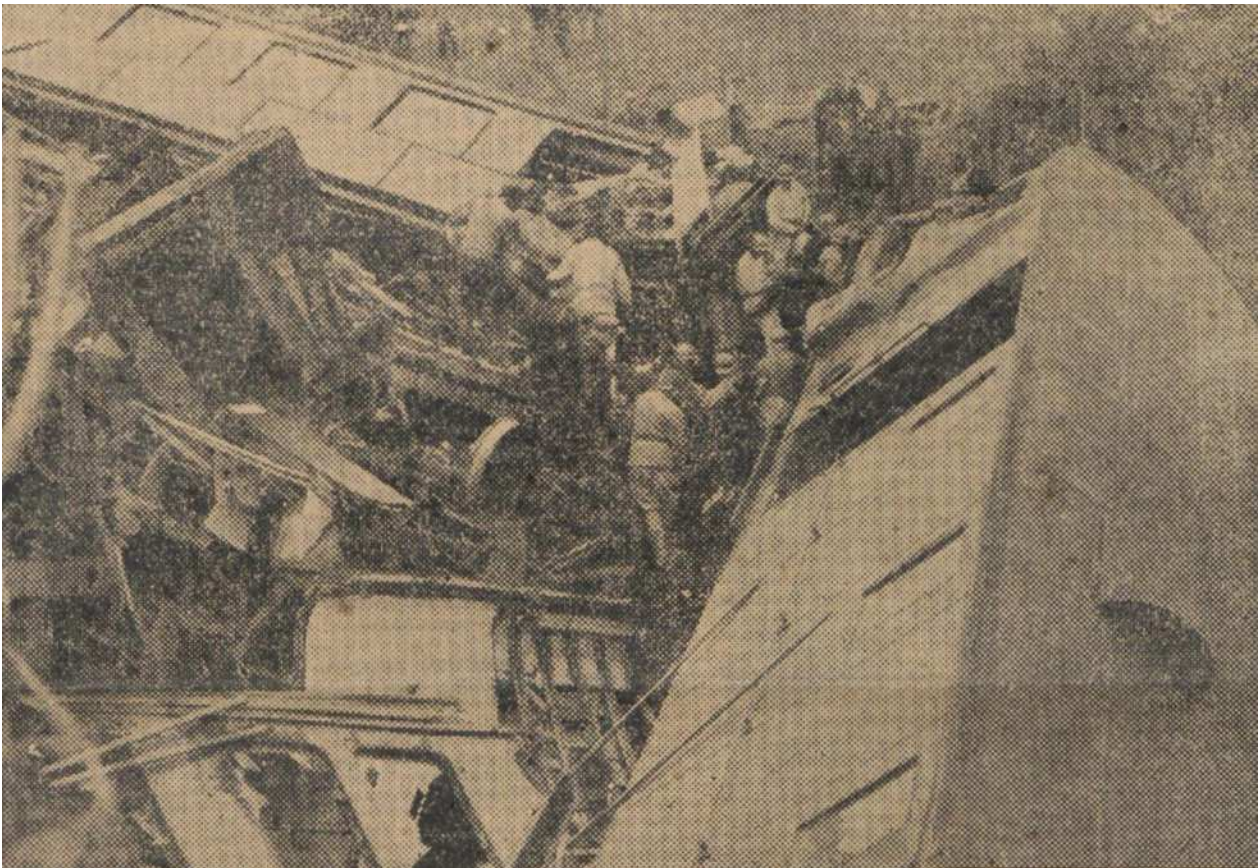


Nicht nur Helfer fanden sich rasch an der Unfallstelle ein. Das Luftbild läßt die Menge der Schaulustigen erkennen, angezogen vom schrecklichen Schauspiel einer Eisenbahnkatastrophe.

Die zeitgenössische Presse griff Unfallereignisse gerne auf und schmückte ihre Berichte mit dramatischen Details. So auch **„Het Volk. Dagblad voor de Arbeiderspartij“** vom 25.10.1933:

Der Zug durchbrach auf ungeklärte Weise die Balustrade des Viadukts und stürzte zehn Meter tief in den Fluß. Lokomotive, Tender, Gepäckwagen und die ersten vier Reisezugwagen stürzten übereinander ins Flußbett und bildeten eine schreckliche Ruine aus Holz und Eisen, die sich mit donnernder Gewalt ineinander schoben. Die Reisenden aus drei Wagen, die nicht in den Fluß stürzten, jedoch umkippten, telefonierten unmittelbar nach dem Unglück um Hilfe im nahegelegenen Dorf und halfen den Verletzten aus den Wagen. Die Rettungsarbeiten gestalteten sich sehr schwierig, da die Wagen stark zerstört wurden. Das Schreien der Verletzten war schrecklich anzuhören. Rettungswagen wurden von allen Seiten an den Unfallort dirigiert. Das Wasser erschwerte die Arbeiten und drohte die Retter mitzureißen. Auf dem Weg nach St. Élier sah es schlimm aus, mit allen möglichen Fahrzeugen transportierten Bauern und Gendarmen die Verletzten in die Krankenhäuser. Eiligst wurden Notverbände angelegt. Die Gesichter zeigten das Leiden der Opfer. Einer der Reisenden wurde plötzlich wahnsinnig. Ein Zug mit Verletzten kam mittags in Paris an. Einer der Reisenden, der dem Tod entrann, erzählte: „Ich saß in einem Abteil mit einem Matrosen und einer alten Bäuerin. Plötzlich verlangsamte der Zug

seine Fahrt. Mein Wagen stoppte knapp vor der Bresche im Brückengeländer. Durch das kaputte Fenster sah ich den gähnenden Abgrund unter mir. Die Lokomotive lag halb untergetaucht im Fluß. Der Rest der Wagen bildete eine unförmige Masse. Weder der Matrose noch ich waren verletzt, aber die alte Frau blutete heftig an der Stirn.“



Die Bergung der Verletzten und Toten gestaltete sich wegen der verkeilten Trümmer des Zuges äußerst schwierig.



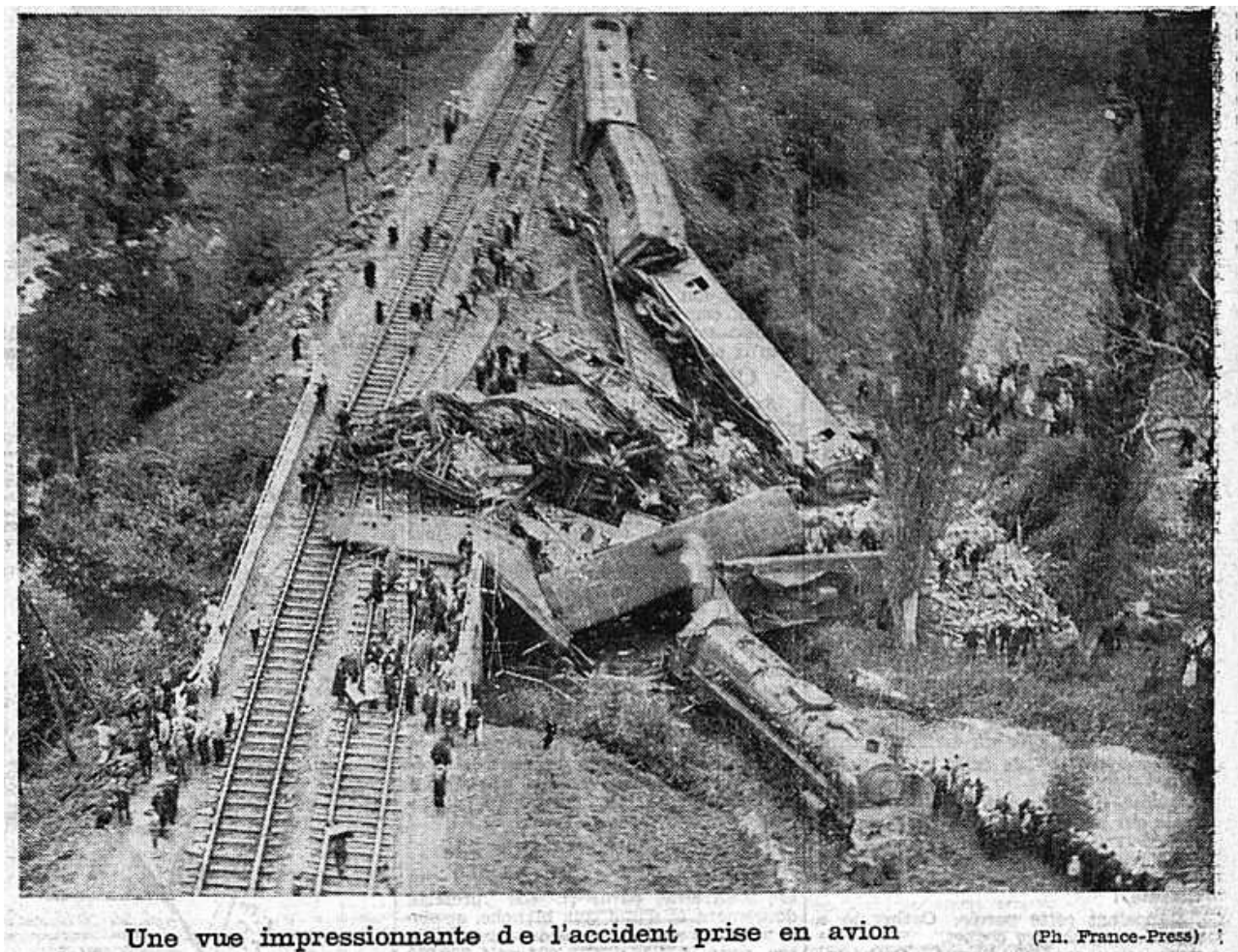
## La locomotive du Paris-Cherbourg a été relevée



*La locomotive arrivant sur la ligne Paris-Cherbourg, à 150 mètres du lieu de la catastrophe.*

La locomotive après sa remise sur les rails le 16 décembre 1933.

Die Lokomotive steht am 16.12.1933 wiederaufgegleist auf der Strecke Paris-Cherbourg, ca. 150 Meter von der Unfallstelle. Photo „**Le Journal**“.



Une vue impressionnante de l'accident prise en avion

(Ph. France-Press)

Photo aérienne publiée dans Le Petit Journal du 25 octobre 1933, p. 1.

Beeindruckendes Luftbild der Unfallstelle in „**Le Petit Journal**“ vom 25.10.1933.

Die Eisenbahnkatastrophe von Saint-Élier ereignete sich am **24. Oktober 1933** um 9:54 Uhr auf der Strecke Cherbourg-Paris des Staatsbahnnetzes etwa fünfzehn Kilometer vor Évreux zwischen den Bahnhöfen von Conches-en-Ouche und La Bonneville-sur-Iton in der La Croisille. Die Emotionen schlugen hoch, sowohl wegen der hohen Anzahl der Opfer als auch wegen der Umstände, die dazu führten.

Sie wurden aber zwei Monate später von den Auswirkungen eines weiteren Unglücks mit viel mehr Todesopfern in **Lagny-Pomponne**, überschattet.<sup>1</sup> **23.**

**Dezember 1933** – Von zwei Schnellzügen der Compagnie des chemins de fer de l'Est, die beide von Paris Gare de l'Est nach Osten führen, mußte der vordere wegen eines Vorsignals, das „Halt erwarten“ signalisierte, abbremsen. Der Lokführer des folgenden Zuges übersah das den ersten deckende Signal und seine Lokomotive zertrümmerte die fünf letzten Wagen mit hölzernen Wagenkästen des

<sup>1</sup> Vgl. [http://www.bahnhof-lette.de/fileadmin/files/Monatsgeschichte\\_Februar\\_2016/2016-02\\_Lagny.pdf](http://www.bahnhof-lette.de/fileadmin/files/Monatsgeschichte_Februar_2016/2016-02_Lagny.pdf) .

voranfahrenden Zuges. Bei dem Unfall starben 204 Menschen und es gab 120 Verletzte. Dies war einer der verlustreichsten Eisenbahnunfälle in Friedenszeiten.

### **Umstände des Unfalls**

Am **24. Oktober 1933** fuhr der Drei-Klassen-Schnellzug **Express 354** um 6:10 Uhr von Cherbourg ab und wurde um 11.26 Uhr in Paris erwartet. Am Bahnhof Caen waren ein Gepäckwagen und drei weitere Wagen an der Spitze des Konvois beigestellt worden. Lok **241-022 vom Depot Batignolles** unter der Führung des Lokführers **Benjamin Martin** und des Heizers **Jean-Marie Rageul** übernahm den letzten Teil der Zugleistung. Gegen 9:50 Uhr, etwa drei Kilometer hinter Conches, am Kilometerpunkt 121.700, näherte sich eine Linkskurve, in der das Gleis instandgesetzt wurde. Die Lokomotive geriet ins Schlingern, kam von den Schienen ab und rollte etwa zweihundert Meter auf dem Schotter weiter und beendete ihre Fahrt etwa zehn Meter unter der Brücke über den Fluß Le Rouloir. Ihr Tender blieb auf dem Bahndamm stehen. Der Gepäckwagen, der auf den Tender kletterte, blieb relativ unbeschädigt, während die drei führenden Wagen, ein gemischter Wagen der ersten und zweiten Klasse und zwei Wagen der dritten Klasse, die unter dem Druck des restlichen Zuges über den Damm geworfen wurden, in die Tiefe stürzten. Die letzten Fahrzeuge des Zuges wurden weniger beschädigt: Ein Wagen der ersten Klasse, obwohl er durch den Aufprall verbogen wurde, befand sich in einem instabilen Gleichgewicht und wurde vom vorherigen gehalten. Der Wagen dritter Klasse mit Buffet entgleiste und neigte sich zur Hälfte Die nächsten drei Wagen und der ebenfalls entgleiste Gepäckwagen blieben auf dem Schotter nahezu unbeschädigt stehen.

### **Hilfsaktionen und Bilanz der Katastrophe**

Der unverletzt gebliebene Zugchef warnte die Station von La Bonneville-sur-Iton. Erste Hilfe wurde von den geretteten Reisenden mit provisorischen Hilfsmitteln geleistet. Elf Straßenarbeiter, die auf dem Gelände anwesend waren, schlossen sich ihnen rasch an, sowie Landarbeiter und die Bewohner des Weilers La Croisille in der Nähe. So konnte in höchster Not der Senator de la Manche, Pierre Dudouyt, aus dem Rouloir vorm Ertrinken gerettet werden. Amédée Bussière, Präfekt von Calvados, und seine Frau sowie Georges Dentu, Senator von Orne, der ebenfalls im Zug anwesend war, waren gesund und munter.



Im nahegelegenen Gestüt wurde eine Krankenstation improvisiert, dessen Besitzerin, Madame Marsaline, eine ehemalige Kriegskrankenschwester, die ersten aus den Trümmern gezogenen Verwundeten notversorgte. Die Bergung der Opfer aus dem Trümmergewirr blieb jedoch äußerst mühsam. Aus Evreux brachte ein Hilfszug Mittel und Material für die Räumung mit achtzig Mann, darunter Soldaten des 7. Jägerregiments. Aus Rouen wurden Taucher geschickt, um den Fluß Rouloir zu untersuchen. Als Krankenwagen den Ort der Katastrophe erreichen konnten, wurden die Verletzten nach Conches und Bernay evakuiert. Die am schwersten Verletzten schaffte man nach Evreux. Die Leichen derjenigen, die bei dem Unfall ums Leben gekommen waren und zuerst bei den Haras de la Croisille aufgebahrt wurden, wurden anschließend zum Bahnhof Evreux gebracht, dessen Warteraum 3. Klasse man in eine erleuchtete Kapelle verwandelt hatte. Dort erteilte Monsignore Alphonse Gaudron, der damalige Bischof von Evreux, ihnen den Segen. Joseph Paganon, Minister für öffentliche Arbeiten, und Raoul Dautry, Direktor des Staatsnetzwerks, gedachten ihrer.

Der Lokführer und sein Heizer wurden zwischen ihrer Maschine und dem Tender zermalmt und sofort getötet. Die ersten drei Wagen mit Holzaufbauten wurden restlos zerstört. Viele Reisende kamen darin zu Tode. Andere, tödlich verletzt, starben fast unmittelbar nach ihrer Bergung aus den Trümmern, wie Major-Arzt Testas und Captain Grandjean, zwei Offizieren des in Caen stationierten 43. Artillerie-Regiments, die im Gestüt Haras gestorben waren, oder ins Krankenhaus eingeliefert werden konnten, aber bald darauf starben, wie ein Professor der Universität Caen, Pierre Villey.

Am Ende, nachdem die letzten Leichen geborgen und die letzten Verletzten versorgt worden waren, konnte man die Bilanz der Katastrophe ziehen.

**Siebenunddreißig Tote und hundert Verletzte**, von denen etwa 60 in ein Krankenhaus eingeliefert wurden, die anderen wurden von städtischen Ärzten oder zu Hause behandelt.

Österreich und Belgien bekundeten ihre Solidarität, indem sie der Regierung ihr Beileid aussprachen. Am 27. Oktober fand in der Kathedrale von Evreux eine Gedenkfeier für die Opfer statt, an der zahlreiche religiöse, zivile und militärische Behörden teilnahmen, wie auch der Generaldirektor der staatlichen Eisenbahnverwaltung, Raoul Dautry. **Raoul François Dautry** (\*16.09.1880 in

Montluçon; †21. August 1951 in Lourmarin) war ein französischer Ingenieur und Politiker, der eine bedeutende Rolle im französischen Eisenbahnwesen und in den Anfängen der französischen Kerntechnik spielte. Nur ein einzelner Sarg wurde bei der Trauerfeier aufgestellt, die anderen Leichen wurden in ihren Heimatstädten begraben.

Am folgenden Tag fand in Clichy das Begräbnis des Lokführers **Benjamin Martin**, Mitglied der Bewegung des Croix de Feu, in Anwesenheit von fünfhundert ihrer Mitglieder und ihres Präsidenten, Colonel de la Rocque, statt. Der Heizer **Jean-Marie Rageul** wurde am selben Tag in Combourg bestattet.

Mit Hilfe von zwei 50-Tonnen-Kränen, einer aus dem Depot von Batignolles, der andere aus Mantes, wurde versucht, das Gleis zu heben. Die unbrauchbaren Trümmerstücke wurden auf der Stelle verbrannt, um die Strecke schnell zu räumen, nach Mitternacht wurde der Verkehr eingleisig wieder hergestellt. Zwei Tage später, um 16 Uhr, waren die beiden Gleise wieder in Betrieb. Während der Unterbrechung wurde der Verkehr zwischen Caen und Paris über Serquigny umgeleitet und in Glos-Montfort in Richtung der Strecke Évreux gelenkt.

Die letzten Reste der Wagen wurden am 2. November entfernt, aber angesichts des enormen Gewichts der Lokomotive und ihrer Position war es für die Kräne absolut unmöglich, sie an der Stelle des Absturzes auf den Bahndamm zu heben. Nach einer Prüfung durch die Experten hielt man es für notwendig, aus dem Bett des Rouloir ein provisorisches Gleisstück von etwa einhundertfünfzig Metern zu bauen, um die Lok schrittweise mit Hilfe von Winden anzuheben. Nachdem sie am 16. Dezember wieder auf den Schienen stand, wurde sie mit einer geringen Geschwindigkeit nach Evreux gezogen, bevor sie zur umfangreichen Reparatur nach Batignolles transportiert wurde.

## **Ursachenforschung**

Wie üblich fanden bei einem Zugunfall mit Todesfolge parallel drei Ermittlungen statt, eine gerichtliche, eine behördliche und eine interne durch die Bahnverwaltung.

Die gerichtliche Untersuchung wurde vom Untersuchungsrichter Saulnier aus Evreux durchgeführt, der zunächst Ferdinand Maison, Polytechniker, ehemaligen Eisenbahningenieur und ehrenamtlichen Kontrolldirektor, als Experten benannte, dem der Staatsanwalt von Evreux Emile Jouguet beigesellte, Mitglied der Akademie

der Wissenschaften und Professor für Mechanik an der École Polytechnique, insbesondere für die Prüfung der Lokomotive verantwortlich. Die Verwaltungsuntersuchung wurde im Auftrag des Ministers für öffentliche Arbeiten von Edgar Baticle, Ingenieur für Brücken und Straßen, Generaldirektor der Kontrolle der Eisenbahnen im Ministerium durchgeführt. Für die Bahnverwaltung vertraute der Direktor Raoul Dautry seinem Chefindenieur Frédéric Surleau, dem Ingenieur für Brücken und Straßen, die interne Untersuchung an, mit Unterstützung zweier pensionierter Polytechniker, Henri Albert Herdner von der Region Midi sowie François-Henri Tettelin von der Nordbahn.

Die Meinungen dieser hochrangigen Techniker gingen von Anfang auseinander hinsichtlich der bestimmenden Faktoren der Entgleisung, so daß nach Abschluß der Ermittlungen immer noch Zweifel an den jeweiligen Rollen der Strecke und der Maschine bestanden als Auslöser der Entgleisung.

### **Die Strecke**

Der Streckenabschnitt, in dem der Unfall stattfand, war mit Schienen mit einem Gewicht von 50 kg pro Meter und 18 Metern Länge ausgestattet, die auf 29 Schwellen angebracht waren, vorbildlich befestigt. Raoul Dautry urteilte kurz nach dem Unglück vor Ort, daß die Strecke wunderbar in Ordnung sei. Am Ort der Entgleisung wurden jedoch auf etwa 200 Metern Streckenlänge Wartungsarbeiten durchgeführt. Die Operation zielte darauf ab, die Geometrie der Laufbahn mit einer neuen Technik zu korrigieren, die darin bestand, unter den zuvor angehobenen Schwellen eine genaue Menge an Schotter mit einer speziellen Schaufel einzuführen. Wegen dieser Art von leichten Eingriffen wurde die Geschwindigkeit der Züge nicht herabgesetzt, der Verkehrsfluß wurde nicht beeinträchtigt.

Einige Zeugen, darunter der Schaffner und die Gleisarbeiter, sagten, daß die Maschine bereits zu Anfang der Gleisbaustelle zu schlingern begann und schließlich 200 Meter entfernt entgleiste. Es kann daher davon ausgegangen werden, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Ausführung der Arbeiten und dem Unfall bestand.

Kurze Zeit später befragt, sagte ein mit der Strecke vertrauter Eisenbahnarbeiter, daß man zur Vermeidung von Risiken begrenzte Abschnitte mit einer Länge von 50 Metern hätte bearbeiten sollen. Die Staatsbahn argumentierte jedoch für 200 Meter: ein anderer Schnellzug fuhr dort eine Stunde früher mit 120 km/h.



In ihrem 150 Seiten umfassenden Bericht über die Katastrophe neun Monate später stellten die beiden Justizsachverständigen fest, daß die Bedingungen, unter denen die Arbeit durchgeführt wurde, eine Rolle bei der Katastrophe gespielt haben. Der Untersuchungsrichter von Evreux beschuldigte sofort drei leitende Angestellte des Streckendienstes, die für deren Durchführung und Überwachung verantwortlich waren, des Todschlags aufgrund von Unachtsamkeit und Mißachtung der Vorschriften, den Chef des Bezirks Jeanne, den Distriktleiter Loisel und den Sektionsleiter Imhoff. Dieser vorläufige Akt des Strafverfahrens betraf Personal, dessen Kompetenz und Ernsthaftigkeit einstimmig anerkannt wurden. Es gab Wogen der Erregung, jedoch keine gerichtlichen Folgemaßnahmen, denn im nachhinein stellte sich heraus, daß mehr als die Arbeitsorganisation am Unfallort die Lokomotive selbst die entscheidende Rolle für das Eintreten des Unfalls gespielt hatte.

### **Die Unglücksmaschine**

Nach der Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) und der Ostbahn hatte die Staatsbahn Anfang der 1930er Jahre seinerseits Maschinen des Typs Mountain in Betrieb genommen, die schwersten, die zu dieser Zeit auf französischen Strecken verkehrten, um insbesondere die Zugkraft der Transatlantikzüge nach Cherbourg und Le Havre sicherzustellen. Ausgestattet mit einem leistungsstarken Vierzylinder-Kessel hatten sie eine große Leistungsreserve, um schwere und schnelle Züge zu befördern. Trotz aufeinanderfolgender Verbesserungen wiesen sie jedoch immer noch gravierende Mängel auf. Mangels ausreichendem Spiel paßten ihre vier Antriebsachsen schlecht in die Kurven mit kleinem Radius. Vor allem ihre Kraftübertragung, schlecht konstruiert und auf einen Rahmen mit zu geringer Steifigkeit montiert, erzeugte bei hoher Geschwindigkeit störende Vibrationen und Schwingungen, die für das gute Verhalten des Mechanismus schädlich waren und die Schienen in Mitleidenschaft zogen, auf denen sie dennoch mit 120 km/h fahren durften.

Am Ort der Entgleisung verzeichnete der Flaman-Fahrtenschreiber der **Lok 241-022** eine Geschwindigkeit von 112 km/h. Die Gleisarbeiter gaben an, daß sie von dem besorgten Gesicht des Lokführers betroffen waren, als er an ihnen vorbeifuhr, und einige Leute spekulierten, daß die Lokomotive erneut einen Schaden erlitten hatte, die bereits einen Monat zuvor an den Teilen verstärkt werden mußte, die

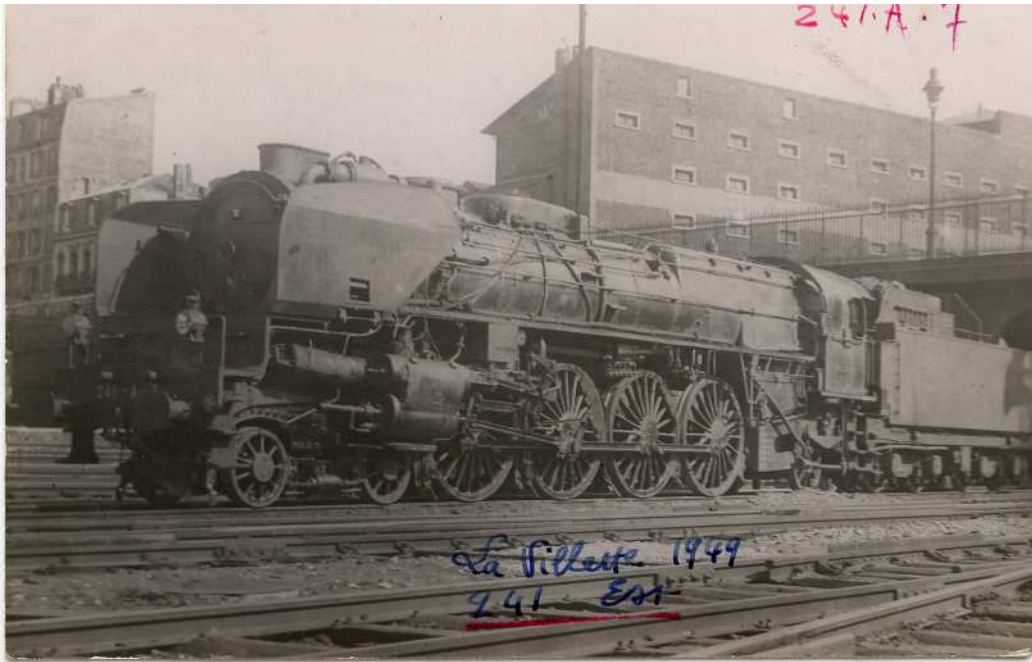
Anzeichen von Verbiegen aufwiesen. Nachdem die Lok am 8. Dezember angehoben wurde, stellten die Sachverständigen jedoch nichts Ungewöhnliches fest, insbesondere wurde ein Achsbruch am vorderen Drehgestell ausgeschlossen.

Wie die übereinstimmenden Zeugenaussagen eines Kontrolleurs und der meisten Reisenden zeigen, wurde ein Schlingern des Zuges seit Serquigny bemerkt. Die 115 Tonnen schwere Maschine (190 Tonnen mit Tender) fuhr wohl mit ihrem Zug bereits mehrere Kilometer auf einem Abschnitt, der keine ausreichende Festigkeit besaß. Der Experte Ferdinand Maison hatte bei seinem ersten Besuch auf dem Gelände beobachtet, daß der Unfall dem sehr ähnlich war, der sich ein Jahr zuvor an der Station Villepatour auf der Strecke Paris-Basel der Ostbahn ereignete, als ein Zug von einer anderen Mountain-Lok gezogen wurde. Sie war mit 110 km/h entgleist, glücklicherweise mit weniger katastrophalen Folgen. Beide Ereignisse zeigten, daß Maschinen wie die Mountain-Loks auf der Strecke nicht mit solch hoher Geschwindigkeit hätten laufen dürfen.

Drei Monate später nannte der Abgeordnete Lucien Midol die Ursachen für die beiden Katastrophen von Saint-Élier und Lagny: „Schlechte Wartung der Gleise, eine zu schwere Maschine und eine zu hohe Geschwindigkeit auf schwachen Gleisen.“

Im Fall der drei zunächst beschuldigten technischen Mitarbeiter wurde die Untersuchung ohne Überweisung an die Strafgerichte endgültig eingestellt, nachdem die Staatsanwaltschaft keine diesbezüglichen Weisungen erhalten hatte.

Die Geschwindigkeit der Mountain-Loks wurde vorsorglich auf 90 km/h herabgesetzt.



241 A 7 in La Villette 1949

## Die Baureihe 241 A

Die Lokomotiven der Reihe 241 der französischen Ostbahn (Chemin de Fer de l'Est) waren die ersten Mountain-Lokomotiven (Achsfolge 2'D1', französisch 241) in Europa und bei ihrer Indienststellung die größten und leistungsfähigsten Dampflokomotiven Europas. 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 erhaltene gebliebene 241 A 65 ist nach der 241 P 17 die zweitgrößte betriebsfähige Dampflokomotive in Europa.

Zwei Lokomotiven gaben 1933 der Mountain-Baureihe und zugleich ihren Betreibern einen schlechten Ruf:

Lok 241-017 beim Unglück zwischen Lagny-sur-Marne und Pomponne, die später unter dem Spitznamen „La Charcutière“ bekannt wurde;

Lok **241-022** bei der Eisenbahnkatastrophe von Saint-Élier zwischen Conches-en-Ouche und La Bonneville-sur-Iton.

Beide Lokomotiven wurden nach den Unfällen repariert und wieder in Betrieb genommen.





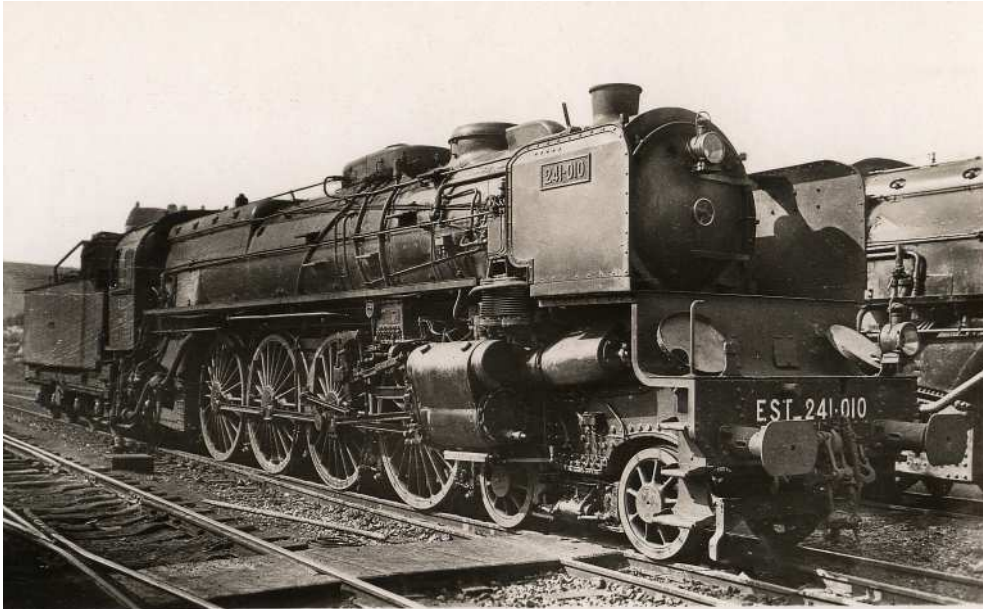
Lok EST 241-034 offensichtlich mit Versuchseinrichtungen

Bahngesellschaft: Compagnie des chemins de fer de l'Est und Réseau de l'État, später SNCF. Bezeichnungen: EST 241-001 - 241-041, 241-001 - 241-049 État, 1-241 A 1 - 90 SNCF.

Gattung 2'D1' h4v Mountain, Entwurf durch die Compagnie des chemins de fer de l'Est, Bau von 90 Lokomotiven 1925, 1930 - 1934 durch verschiedene Herstellerfirmen wie Fives-Lille, Société française de constructions mécaniques in Denain, Batignolles-Châtillon in Nantes.

Die Maschinen standen von 1931 bis 1965 in den Regionen Est und Ouest der SNCF im Reisezugdienst.

Zwei Lokomotiven werden museal unterhalten (241 A 1 und 241 A 65).



Die mächtige EST 241 010

### **Nähere Angaben zur Baureihe 241 A**

Länge über Puffer: 26.810 mm; Breite: 3.032 mm; Dienstmasse mit Tender: 197 t;  
Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h; Indizierte Leistung: ca. 2.570 kW;  
Kuppelraddurchmesser: 1.950 mm; Laufraddurchmesser vorn: 920 mm;  
Laufraddurchmesser hinten: 1.080 mm; Steuerungsart: Heusinger;  
Kesselüberdruck: 20 bar; Rostfläche: 4,43 m<sup>2</sup>; Überhitzerfläche: 94,20 m<sup>2</sup>;  
Verdampfungsheizfläche: 223,20 m<sup>2</sup>; Brennstoffvorrat: 9 t Kohle; HD-  
Zylinderdurchmesser: 450 mm; ND-Zylinderdurchmesser: 660 mm; Kolbenhub:  
720 mm.



Lok 241 A 21 in voller Fahrt mit gewaltiger Qualmentwicklung

Die Unglückslok von St. Élier 241-022 Etat (später 1-241 A 58 bzw. 241 A 58) wurde am 01.02.1963 von der Ausbesserung zurückgestellt und am **09.09.1963** ausgemustert – knapp dreißig Jahre nach der Katastrophe.

### **Denkmal für die Unfallopfer**



Am 5. Juli 1936 wurde in La Croisille ein Denkmal zur Erinnerung an die Katastrophe und ihre Opfer eingeweiht.

©P. Dr. Daniel Hörnemann