

Begegnungen mit André Chapelon (2)

„De Caso und ich haben bis zuletzt an die Zukunft der Dampftraktion geglaubt“

Erkundigt man sich in den weltweit langsam vaporisierenden Fachkreisen nach dem berühmtesten Dampflok Konstrukteur, fällt mehrheitlich der Name eines Franzosen: André Chapelon.

Dieser **BAHN**Epoche-Artikel basiert auf Interviews, Gesprächsnotizen und Erinnerungen des Autors Jean-Pierre Sentenbien anlässlich seiner verschiedenen Zusammenkünfte mit Monsieur Chapelon zwischen 1970 und 1978 in Paris. Herangezogen wurde auch der umfangreiche Briefwechsel mit dem Ingenieur.

Ging es im ersten Teil um Chapelons Versuche und wegweisende Verbesserungen großer Dampflokomotiven, äußert sich nun der Ingenieur über seinen Kollegen und Konkurrenten Marc de Caso und ihrer beider verlorenen Siege für die Dampftraktion.

Paris, im Restaurant am Gare du Nord, November 1976: Auf einer Ecke unseres Tisches stapelten sich schon Bücher und Lokpläne, die ich mitgebracht hatte, darunter André Chapelons berühmtes Werk „La Locomotive à Vapeur“, Band Eins, Ausgabe von 1952. Beim Essen sprachen wir darüber und prompt machte ich zwischen Kalbsbries und Käseplatte (Monsieur Chapelon liebte Kalbsbries!) meinen ersten Fauxpas. Als ich ihm erzählte, dass ich nach Band Zwei vergeblich gesucht hätte, antwortete er, dass dieser nie erschienen war, da „angesichts des sich damals schon abzeichnenden Endes der Dampftraktion für den Verlag zu riskant gewesen“.

Nach dem vorzüglichen Essen folgte dann ein gemeinsamer, ausgedehnter Besuch im technischen „Musée des Arts et Métiers“, wo eine Anzahl von Lokomotiven und Lokmodellen ausgestellt ist und die er mir mit großer Geduld und nicht minder großer Genauigkeit erklärte. Auffallend war sein verblüffendes Gedächtnis. Namen, Daten, Zahlen kamen nur so aus ihm herausgeschossen, seine dünne und klare Stimme klingt noch heute in meinem Ohr. Mit meinen vergleichsweise bescheidenen Kenntnissen und Erfahrung auf der Dampflok kam ich mir klein und mickrig vor, und ich traute mich mit der Zeit immer weniger über Technik zu reden. Doch Monsieur Chapelon, dank seiner freundlichen Art, konnte jegliches Unwohlsein sofort zerstreuen und jedem ein Gefühl



Monsieur Chapelon und der Autor in Paris auf der Eingangstreppe zum Musée des Arts et Métiers, in dem viele Lokmodelle zu Erklärungen einladen (November 1976).

der Sicherheit vermitteln. Ja, er wirkte auf mich mittlerweile väterlich.

Die zahlreichen Gespräche, die wir miteinander noch führen sollten, fanden stets in lockerer und ungezwungener Atmosphäre statt, und jedesmal fiel mir dabei die Vorstellung schwer, dass der stets korrekt gekleidete, bescheidene kleine Mann, mit dem ich da am Tisch saß oder über die Straße ging in Wahrheit der große André Chapelon war. Es wurde schnell abends.

Die Tage unserer Begegnungen waren leider wie im Flug vergangen, und wir vereinbarten weitere Besuche.

Bei unserem folgenden Treffen stellte ich Monsieur Chapelon eine ziemlich pertinente Frage. Sie brannte mir seit einiger Zeit auf der Zunge: Wie war eigentlich Ihr Verhältnis zu Marc de Caso, Ihrem damaligen Kollegen – oder soll ich lieber Konkurrenten sagen – bei der Nordbahn und später bei der SNCF?

Er schaute mich an, als ob er mit allem, nur nicht mit dieser Augenfrage gerechnet hätte. Nach einem kurzen Augenblick, dann dies: „Nun, das ist ein Punkt, über welchen viele sicherlich gern und ich an sich nicht unbedingt viel rede. Aber, wenn Sie mich so fragen, bin ich Ihnen eine Antwort schuldig“.

André Chapelon wurde ungewöhnlich ernst, wie ich ihn bisher nicht erlebt hatte:



„Darüber wurde schon zu viele Unwahrheiten erzählt. Nun gut. Wir haben beide zusammen am 1.1.1938 in der Abteilung für Entwicklung und Bau von Lokomotiven (DEL) der neugegründeten SNCF angefangen. Jeder wirkte in seiner Ecke mehr oder weniger für sich allein und arbeitete an seinen eigenen Projekten, entwickelte seine eigenen Lokomotiven. Einen großen Austausch, eine intensive Kommunikation, hat es zwischen uns, ehrlich gesagt, nicht wirklich gegeben. Das soll er, wie später berichtet wurde, auch bedauert haben. Ich kann mich ganz gut erinnern, als 1939 die DEL-Büros aufgrund des drohenden Krieges nach Paray-le-Monial in Mittelfrankreich vorsorglich verlegt wurden, wie wir uns dort während der gemeinsamen Mahlzeiten über alles mögliche unterhielten, nur nicht über Lokomotiven, und wie ich als Hobby-Astronom während der pechschwarzen Nächte (das Städtchen liegt ziemlich abseits auf einer Anhöhe) einem Großteil der Belegschaft den Sternenhimmel erklärte. Als die DEL Jahre später aufgelöst wurde, haben einige Kommentatoren das Gerücht verbreitet, dies wäre aufgrund einer permanenten Rivalität zwischen ihm und mir erfolgt. Das ist pure Legende, oder zumindest eine übertriebene Interpretation.“

Er machte eine Pause und trank einen Schluck Bier, ehe er fortfuhr: „De Caso war ein großer Ingenieur, übrigens nicht nur vom Aussehen. Er war in der Tat groß, schlank, ich dagegen klein und untersetzt. Er war sehr sportlich, spielte ausgezeichnet



Marc de Caso auf der von ihm konstruierten 232 U 1 am 22. Mai 1975 im Depot von Thouars, wo die Lok für das Eisenbahnmuseum in Mulhouse zurechtgemacht wurde.

Wenn es ein Land der Vierzylinder-Verbund-Lokomotiven vor schweren und schnellen Zügen gegeben hat, dann Frankreich. In Paris Gare du Nord sind am frühen Abend des 30. September 1961 231 E 26 vor Zug 126 aus Brüssel und 232 S 001 mit dem *Skandinavien-Paris-Express* und somit je ein Exemplar der berühmtesten Konstrukteure Chapelon und de Caso mit ihren internationalen Zügen eingetroffen. Für alle vier 232 S war es der letzte Betriebstag.

Tennis, liebte das Schwimmen. Er war kreativ, originell, ein sehr guter Beobachter, der sich viel mit der Praxis des alltäglichen Betriebes beschäftigte und dauernd nach neuen Lösungen suchte.“

Aber auch vom Charakter her gesehen gab es Unterschiede?

„Marc de Caso war rededuldig, geschäftig, ich dagegen eher zurückgezogen, angeblich brummig ...“

„... wie einige meiner Mitarbeiter schon damals bei der PO über mich gesagt haben sollen. Er war freundlich zu den Personalen, zurückhaltend mit seinen Kollegen, dagegen ein aufrührerischer Geist gegenüber seinen Vorgesetzten, ein Kämpfer, der über sich selbst sagte: ‚Ich bin von der Kavallerie, die Hand immer am Griff meines Säbels!‘ Unsere Ansichten, unsere Methoden waren zugegeben nicht immer dieselben.