Ein Exponat mit nicht-alltäglicher Geschichte

Die Botschafter-Lokomotive Sloweniens 06-013

Eine Borsig-Lok für das „Rundhaus Europa“

Mit freundlicher Unterstützung des Slowenischen Eisenbahnmuseums in Ljubljana sowie des Münchner Eisenbahnverkehrsunternehmens *„Lokomotion“* konnte der Bahnpark Augsburg im Frühjahr 2006 die Dampflokomotive 06-013 in die Fuggerstadt bringen, wo sie heute eines der interessantesten und hochkarätigsten Exponate im Projekt „Rundhaus Europa“ darstellt. Wie kaum eine andere Lokomotive kann die 06-013 von der wechselvollen Geschichte der Eisenbahnen in Europa berichten. Auch die Überführung der Lok von Ljubljana nach Augsburg geriet zum Abenteuer.

Bild Nr. 1: *Der Student Tom Hegen aus Augsburg setzte die 06 013 bei Nacht mit Scheinwerfern und Nebelmaschinen in Szene*

Bild Nr. 2: *in diesem wenig „attraktiven" Zustand fand die Augsburger Delegation die Lok 06 013 bei den ersten Gesprächen vor.*

Bild Nr. 3: *Das Fabrikschild! Wie hatte es - allen (unerfreulichen) Erfahrungen in früheren Jahren zum Trotz - Dir. Mladen Bogic vom Eisenbahnmuseum in Ljubljana geschafft, dass die Lok* ***mit*** *den Fabrikschildern* ***Borsig 1930 Fabr.Nr. 12202*** *übergeben werden konnte?* ***Vielen Dank*** *für diese noble Geste!*

Zwei Bücher

Borsig – ein Name geht um die Welt.

Unter diesem Buchtitel (Lit.Nr. 10) präsentierte 1973 der frühere Borsig-Konstrukteur *Kurt Pierson* auf rund 200 Seiten die hochinteressante Geschichte dieser ehemals sehr bedeutenden und über Jahrzehnte auch sehr erfolgreichen Lokschmiede.

Bild Nr. 4: *Das Borsig-Fabriktor in Berlin-Tegel in einer Aufnahme von 1908*

Und – Jahre später gab es eine interessante Ergänzung: Der *EK-Verlag Freiburg* trat als Herausgeber eines sowohl vom Format, wie auch vom Buchumfang her noch viel „größeren" Werkes auf, für das (von wem?) die Überschrift ***Borsig Lokomotiven für die Welt*** (Lit.Nr. 4) gewählt wurde. Im Impressum findet sich ein Hinweis, dass die Arbeit wohl schon 1985 von *„Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen-Berlin"* aufgelegt, aber angesichts der damaligen politischen Verhältnisse erst durch den EK-Verlag auch für Leser „im Westen" zugänglich wurde! Das Besondere: Aus Vereinfachungs-, wohl aber auch aus Kostengründen wurden die maschinenschriftlich vorhandene Borsig-Lieferliste zweier Lokhistoriker komplett

übernommen und das Ganze durch bekannte und unbekannte Fotos ergänzt. Unter welch‘ ungünstigen Voraussetzungen das Buch in Freiburg aufgelegt worden sein muss, wird daran ersichtlich, dass man nicht in der Lage war, das **Vorwort** mit dem Namen eines *Autors oder Herausgebers* zu versehen!

Im Rubrum ist von einer ***nicht-alltäglichen Geschichte*** (einer Dampflok) die Rede. Was hat es damit auf sich? Die Vita dieser 85-jährigen Lok enthält **zwei absolut nicht alltägliche** Ereignisse, die sie zu einem ungewöhnlichen Exponat machen: Als die Direktion des Slowenischen Museums bereit war, die Lok nach Augsburg zu verleihen, war bekannt, dass die Lok noch im März 1945 durch einen Sprengstoffanschlag jugoslawischer Partisanen entgleiste, in die Save stürzte und erst fünf Jahre später wieder an Land gebracht und sogar wieder betriebsfähig hergerichtet wurde. Nicht bekannt war, dass der Bau der Lok bei Borsig bereits 1930 unter sehr aufregenden Umständen zustande kam, ja dass dieser Bau sogar den totalen Bruch des damaligen *Lokomotiv-Ausfuhr-Verbands* zur Folge hatte.

Man hätte sich gewünscht, dass der *Berliner Verlag Kurt* Pierson seinerzeit mehr Platz für seinen äußerst knappen Bericht zu diesen Vorgängen eingeräumt hätte. So musste sich der Autor damals für die Beschreibung dieses absolut ungewöhnlichen Vorgangs, nämlich eines Bruchs der Kartellvereinbarungen, mit weniger als einer Buchseite begnügen. *Pierson* hinterließ seine aus dem Borsig-Archiv geretteten Unterlagen dem *Deutschen Technikmuseum Berlin.* Das nun Anfang 2016 bereit war, für unser Manuskript ca. 140 Seiten an Protokollen und Berichten zu diesen Vorgängen zur Verfügung zu stellen. Auch von hier aus ein „dickes Danke“ nach Berlin!

Nicht ohne Grund stelle ich das Vorhandensein der zwei „Borsig-Bücher“ an den Anfang unseres Berichts. So bedeutsam die beiden Werke, auch als sog. *„Sekundär-Literatur“* sind, sie wären zu wenig, gäbe es nicht auch noch *„den **Gall“*** (Lit.Nr. 5). Ich hoffe, Verfasser und Verlag sehen uns die Kurzbezeichnung nach, wenn mit dem „Kürzel“ die Arbeit *„**Die Eisenbahn in Deutschland“** (Verlag C.H.Beck-München 1999)* der Geschichtsprofessoren *Lothar Gall, Manfred Pohl* und weitere Autoren gemeint ist. Auf nicht ganz 50 Seiten beschreibt *Prof. Eberhard Kolb,* Lehrstuhlinhaber für *„Mittlere und neuere Geschichte“* an der Uni Köln unter der Teil-Überschrift *“Die Reichsbahn als Reparationspfand“* die Jahre von 1924 bis etwa Mitte der 1930er-Jahre, als sich der staatlich subventionierte Bau von Lastkraftwagen als schon spürbare Schienenkonkurrenz bemerkbar machte. Relativ knapp wird berichtet, wie in den Jahren der großen Wirtschaftskrise 1929/1930 auch das *System Bahn* einschließlich die von ihr abhängige Lokomotiv-Industrie unter der Depression jener Jahre mit einer ungewöhnlich hohen Arbeitslosigkeit litt. Und in

dieser schlimmen Zeit, als die Deutsche Reichsbahn statt mit Bauaufträgen die wirtschaftliche Situation abzumildern, „alle Taschen zuhielt", konnten die zwei Berliner Lokomotivfabriken eine Bauanfrage aus Serbien für immerhin 110 Dampflokomotiven „an Land ziehen"!

Die Borsig-Lieferliste zeigt es deutlich: Die Bestellungen der Deutschen Reichsbahn tendierten Ende der 1920er-Jahre tatsächlich gegen ***Null*** **!** Und nun tauchte der „rettende Strohhalm" in Gestalt dieser Anfrage auf! Alle Lokfabriken lechzten förmlich nach Arbeit. Verständlich, dass viele Werke hofften, von diesem unerwarteten Auftrag auch etwas abzubekommen.

Was in der Literatur – ob *Pierson* in seinem erwähnten Buch, oder drei Autoren (*Eichler, Hoppman und Schäfer)* mit ihrem Werk von 1964 *„Exportkartell und Wettbewerb" (Lit.Nr. 11)* nicht erwähnt wird: Dass aus nicht nachvollziehbaren Gründen es zum Zeitpunkt der Lok-Anfrage 1928 in Deutschland **zwei Vereinigungen** gab, in denen die Lokomotiv-Industrie ihre Interessen zu bündeln versuchte: Einmal die *Deutsche Lokomotivbau-Vereinigung (Abk. DLV)* und der ***LAV*** Lokomotiv-Ausfuhr-Verband.

Die „Quote" des Ausfuhrverbands

Mit dem Abstand von Jahrzehnten müssen wir heutige Betrachter feststellen, dass beide Vereinigungen angesichts des beschriebenen Auftragsmangel ganz offensichtlich nur (noch) eine Aufgabe hatten: Den **Mangel an Bestellungen auf die Mitglieder der Vereinigung zu verteilen!** Das Ganze erhielt eine „besondere Note", als in den Vereinigungen **feste Quoten** „vereinbart" worden waren, mit welchen insbesondere die Aufträge der *Deutschen Reichsbahn* auf die einzelnen Werke verteilt wurden. Als Richtschnur für die Festlegung der Quoten hatte man, bis zum Schluss umstrittene Aufträge früherer Jahre herangezogen. Hatte eine Firma das „Glück", in einem festgelegten Zeitraum gut beschäftig gewesen zu sein, hatte dies (positive) Auswirkungen auf die Quote. Konnte eine Firma in diesem fraglichen Zeitraum weniger Aufträge nachweisen, musste sie sich auch bei der Quotenfestlegung mit einer kleinen Quote zufrieden geben.

Es ist bekannt, dass Ende der 1920er-Jahre die Münchner ***J.A. Maffei AG*** aus mehreren Gründen kurz vor der Insolvenz stand, und die Kasseler Henschel AG bereits viele Vorbereitungen getroffen hatte, sich Maffei einzuverleiben. Lt. *Pierson* hatte Henschel damals eine Lieferquote von stattlichen 21,483 Prozent, während die von Maffei nicht einmal vier Prozent, genau **3,978 Prozent** betragen habe. Da Henschel auch in diesen Monaten mit der Magdeburger **Wolf-Buckau** (Quote 1,542

%) verhandelte, hätte Henschel – mit der Maffei- und Wolf-Quote eine Gesamtquote von rund 27 % erreicht! Dass es nicht dazu kam, war politisch bedingt, als die *Bayerische Staatsregierung* ostentativ verlangte, dass die Übernahme von Maffei durch Henschel **nicht erfolgen dürfe!** Das „Nein" aus München führte unmittelbar danach zu Verhandlungen mit der zweiten Münchner Lokfabrik ***Krauss & Co,*** woraus letztlich die ***Krauss-Maffei*** AG wurde!

Weiter oben ist vom ***Mangel an Bestellungen*** die Rede.
Welch' „Glück", dass uns das *Borsig-Lieferverzeichnis* zur Verfügung steht. Aus Nachforschungen in anderem Zusammenhang Lit.-Nr. 16) ist bekannt, dass die *KPEV* noch in den letzten zwei Jahren des 1. Weltkriegs, und auch in den Jahren danach buchstäblich eine „Bestell-Orgie" in Gang setzte, mit welcher der deutsche Eisenbahn-Fahrzeugbau bis dahin noch nicht konfrontiert war. Auf der Suche nach einem griffigen „warum" lässt sich nirgendwo eine völlig befriedigende Antwort finden. So dass auch wir hier das Ganze als Faktum anzunehmen haben, und bei Durchsicht der Lieferliste feststellen, dass am Anfang des Jahres 1916 die Borsig-Lieferliste mit der Fabriknummer **9152** beginnt. Ende 1918, also mit Schluss des Krieges, wir die Fabriknummer **10343** finden. Binnen drei Jahren konnte Borsig fast 1.200 Lokomotiven abliefern! Allerdings, und darauf ist weiter unten noch einzugehen, die Lieferungen betrafen nicht nur regelspurige Güterzugloks für die KPEV, sondern es finden sich auch dutzendweise **Feldbahnlokomotiven** für mehrere Besteller!

Wie ging es nach 1918 weiter?
Weil nur bekannt ist, dass die Lok-Anfrage 1928 akquiriert werden konnte, wählen wir als Endpunkt unserer Betrachtung **Ende 1927**, und stellen hier eine Fabriknummer von **12019** fest. Binnen 8 Jahren (1919-1927) konnten gerademal 1.676 oder rund 200 Bauaufträge pro Jahr abgewickelt werden, während es im vorherigen Zeitraum pro Jahr ziemlich genau die doppelte Zahl war! Und – es gibt Seiten der Lieferliste, auf denen finden sich **nur** Bau- und schmalspurige Lokomotiven! Die seit 1920 existierende DRG ist mit wenigen, aber insgesamt betrachtet, mit nicht uninteressanten Aufträgen vertreten.

Mit Fabriknummer **10999** konnte Borsig bereits im Mai 1922 die erste *preuß. P 10, DRG 39 001* abliefern. Im inflationsgebeutelten Januar 1923 finden wir mit Fabriknummer 11105 die erste *pr. T 20 (95 001).* Obwohl die *KPEV* als Bahnverwaltung seit gut einem halben Jahrzehnt passè war, wurden auch 1923 und 1924 weiter Lokomotiven nach preußischen Zeichnungen bestellt. Wir finden Güterzugloks der Gattung G 10, wir finden weitere Lieferungen der P 10 und der T 20. Der markanteste Auftrag war sicher die Baureihe 01, von der die ersten acht Loks

noch im Januar 1926 die Borsig-Werkhallen verlassen konnten. Die beim DGEG-Museum in Bochum-Dahlhausen erhaltene **01 008** erhielt die Fabriknummer **12 000!**

Wie zäh sich das „Geschäft" mit der Reichsbahn hinzog, sehen wir daran, dass sich zwar noch 1926 ein paar „Bubiköpfe" der Gattung BR 64 finden lassen, aber von der Baureihe 01 erst 1928 und da gerademal 10 Stück (01 012 -021) auftauchen. Wir können das „Durchforsten" der Lieferliste nach DRG-Aufträgen beenden. Borsig erhielt bis zur Abgabe dieses Geschäftsbereichs an die AEG **keine DRG-Aufträge mehr!** Die *Deutsche Reichsbahn,* Anfang der 1920er-Jahre noch wichtigster und starker Auftraggeber hatte angesichts der wirtschaftlichen Depression alle Fahrzeugbestellungen gestoppt. Was hätte sich in so einer schwierigen Situation die Wirtschaft mehr gewünscht, als dass die Eisenbahn als wichtiger Teil staatlicher Wirtschaftspolitik gerade jetzt mit Aufträgen in die Bresche gesprungen wäre, anstatt total kontraproduktiv der Fahrzeugindustrie denkbare Aufträge vorzuenthalten?

Wie muss da die Bauanfrage vom Balkan für 110 Lokomotiven gewirkt haben? Pierson schreibt, dass der Auftrag mit einer Gesamtsumme von 16,5 Millionen Mark beziffert wurde! Im *DLV (Deutsche Lokomotivbau-Vereinigung)* galt die Kartellvereinbarung, dass jede Anfrage, welche ein Einzelgewicht für die angefragten Maschinen von 20 to überschritt, grundsätzlich der Vereinigung vorzutragen war. *Prof.* Schäfer berichtet in Lit.Nr. 11 dass dem bereits 1909 gegründeten Ausfuhr-Verband insgesamt 18 Firmen angehörten. Alles was sozusagen „Rang und Namen" im Lokbau hatte, war vertreten. Namentlich erwähnt werden *AEG, Borsig, Hanomag, Henschel, Hohenzollern, Krupp, Linke-Hofmann, Maffei, Schwartzkopff.* Wer waren die anderen neun Fabriken?

Nach Vorlage der Lokanfrage bei Borsig kam es zu einer Besprechung im Verband, in welcher sich alle Teilnehmer verpflichteten, einen vereinbarten Angebotspreis **nicht zu unterbieten.** Die Abmachung wurde fortan unter dem Kennwort *„Riesa 11 Ausland"* behandelt. Die erhaltenen Unterlagen lassen uns im Unklaren, was der genaue Grund war, weshalb noch 1928 zum schon bestehenden *DLV auch der* ***LAV*** wieder neu belebt wurde. Die Berliner Unterlagen lassen den Verdacht aufkommen, dass die *Serbische Staatsbahn* mit einiger Wahrscheinlichkeit nicht nur bei Borsig, sondern auch noch bei einer zweiten Adresse ein Angebot eingeholt hatten. Das könnte der Grund sein, weshalb beim Streit im Verband noch ein weiteres Synonym, nämlich ***Nassau 37 Ausland*** auftaucht. Das Studium der Protokolle und das Sistieren kurz vor Abschluss eines endgültigen Vertrags weisen bei der Frage nach der Adresse in eine „gewisse Richtung", die aber anhand der Unterlagen nicht mit

Sicherheit zu belegen ist, so dass wir es unterlassen, den möglichen Borsig-Mitbewerber namentlich zu benennen.

Die erhaltenen Sitzungsprotokolle lassen nicht präzise erkennen, wann Borsig erstmals zu erkennen gab, dass man aus mehreren Gründen an dem Auftrag so sehr interessiert war, und signalisierte, den vereinbarten Bietungspreis „auf Biegen und Brechen" auch zu **unterbieten!** Pierson nennt als einen Grund, dass sich in der Reichshauptstadt offenbar bereits 1929 die hohe Arbeitslosigkeit sehr unerfreulich bemerkbar machte, und die Leitungen der zwei Berliner Lokfabriken bei Verlust des Auftrags mit großer Wahrscheinlich Unruhen und Tumulte der Arbeiterschaft befürchteten. Sowohl bei Borsig wie auch bei **Schwartzkopff** schien die **Beschäftigung** mehr Bedeutung gehabt zu haben, als der wirtschaftliche Profit.

Bei der Bewertung des großen Interesses von Borsig können wir noch mehrere Beweggründe aufspüren:
Aus einer über viele Jahre verfolgten Strategie, bei der Beschaffung vom Rohstoff Stahl möglichst autark zu sein, hatte man schon zeitig in Oberschlesien ein eigenes Stahlwerk errichtet und auch für die Bereitstellung von Kokskohle ausreichend Bergwerkskapazitäten erworben. Die starke Präsenz in diesem Teil Europas und den daraus entstandenen Kontakten zu den dortigen Bahnverwaltungen schien sich für Borsig auszuzahlen. Bereits 1922 finden wir eine Lieferung von immerhin 46 Lokomotiven der Achsfolge 1'Ch2 an die *„Serbischen Staatsbahnen"*. Nur ein Jahr später finden wir einen Anschlussvertrag mit Rumänien zur Lieferung von 10 Güterzuglokomotiven (nach Zeichnung der preuß. G 10 mit der Achsfolge E). Hierher passt ein Hinweis, dass die Lieferung der überschweren Sandbahnloks (23 to Achslast) an die Schlesischen Bergwerke nicht zuletzt der Präsenz von Borsig in den östlichen Industrierevieren zuzuschreiben ist!

Der Streit im Verband zog sich offenbar über Monate hin, Borsig – und im Gefolge auch Schwartzkopff – wurden unter der Wortführerschaft von Henschel und Maffei vor ein internes Schiedsgericht zitiert, bei dessen Verhandlungen auch für uns Heutige sehr stark ersichtlich wird, wie der „Brotneid" auch bei den Lokomotivbauern das Klima erheblich vergiftet hatte. In diesem Zusammenhang taucht die berechtigte Frage auf, nach welchem Kriterium Angebote für eine Loklieferung überhaupt kalkuliert wurden? Ja, verehrte Leser, vielleicht staunen Sie auch: Das sich relativ präzise zu berechnende Lokgewicht wurde als Basis verwendet und dieses mit einem **Kilopreis multipliziert!** Kaum zu fassen: Die (reduzierte) Kalkulation von Borsig fußte auf einem Kilopreis von 1,25 Mark!

Neue Lage

Im Verlauf der Verhandlungen scheint bekannt geworden zu sein, dass sich um den Serbien- Auftrag nicht nur die erwähnten deutschen Lokfabriken rissen, sondern urplötzlich als Mitbieter auch die *SLM in Winterthur* und ***Skoda*** auftauchten! Was kaum bekannt sein dürfte, dass *Skoda* damals zur *französischen Schneider-Creusot-Gruppe* gehörte! Mit Bekanntwerden dieses potenten Mitbieters war ganz offensichtlich das Nationalgefühl, ja vielleicht sogar die „wirtschaftliche und politische Verantwortung" erst recht angestachelt worden.

Als Borsig zu erkennen gab, den Preisnachlass nicht zu korrigieren, sistierte Henschel in einer absolut „unfairen Art", in dem man gegenüber den Bestellern den Kilopreis um – 2 Pfennig reduzierte! Was, man staunt, einem Nachlass von rund 300.000 Mark gleichkam. Dies wissend, verlangten die Serben, dass auch Borsig sein schon niedrig kalkuliertes Angebot um diesen Betrag reduzieren musste. Und somit der Liefervertrag zu einem Kilopreis von (wahrscheinlich) 1,23 Mark schlussendlich zu Stande gekommen sein müsste. Ob da für die zwei Berliner Firmen aus der gesamten Loklieferung noch „eine Mark übrigblieb", bleibt im Dunkeln.

Und nebenbei: Der Streit im besagtem Verband eskalierte dermaßen, dass der *„Ausfuhr-Verband"* nach nur ca. einem Jahr des Wieder-Bestehens endgültig aufgelöst wurde! Was bedeutete, dass von da an, **„Jeder gegen Jeden"** seinen Existenzkampf zumindest im Lok-Export durchzufechten hatte. Mit der Fabriknummer **14396** endet die Lokomotivlieferung von Borsig 1930. Die Lieferung von 357 Lokomotiven, 19 Kesseln und 14 Tender seien, so die Angaben in der Liste, bereits unter der „Flagge AEG" erfolgt!

Barzahlung oder Reparationskonto?

Prof. *Eberhard Kolb* beschreibt in seiner Darstellung (Lit.Nr.5) auch ausführlich die Reparationslasten, welche die Deutsche Reichsbahn zu übernehmen hatte. In Kolbs Darstellung werden als Reparationsempfänger ausschließlich *Frankreich und Belgien* erwähnt. Es scheint wenig bekannt zu sein, dass auch die Nachfolgestaaten (u.a. auch das neue *Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen)* aus der Auflösung der *österreich-ungarischen Doppelmonarchie* in den Verträgen von *Trianon* (Oktober 1918) *und St. Germain* (September 1919) Reparationsansprüche gegen das Deutsche Reich bzw. als eigentlichen Zahlungspflichtigen die *Deutsche Reichsbahn* zuerkannt wurden.

Wenn in den Besprechungen des Lokomotiv-Ausfuhr-Verbands die Bezahlung der Loklieferungen mittels des Reparationskontos angesprochen wird, kann das nur so ausgelegt werden, dass „Insidern" – ob auf der „politischen Seite" oder bei der Lokindustrie, sei dahingestellt – die besondere Situation bekannt gewesen sein muss. Und diese die *Serbischen Staatsbahnen* „überzeugen" konnten, gerade damals, also am Tiefpunkt der Rezession diesen großen Lokkauf anzugehen. Zumal die bestellenden Bahnen ja **keine effektiven Zahlungen zu leisten hatten,** sondern die ausgehandelte Rechnung, deren exakte Höhe aus den Pierson-Unterlagen leider nicht zu ersehen ist, dadurch bezahlt wurde, indem die Forderungen der zwei Berliner Firmen aus der Kasse der Deutschen Reichsbahn beglichen werden mussten, und dieser Betrag gleichzeitig von den deutschen Reparationsschulden abgesetzt werden konnte. Wer diesen „Deal" durchschaut, kann verstehen, weshalb es da in den Ausschüssen zu solchen Differenzen kommen musste!

Einheitslokomotiven für die jugoslawischen Staatsbahnen

Mit dem Begriff „Einheitslokomotiven" werden in aller Regel die mit Gründung der *Deutschen Reichsbahn* ab den 1920er-Jahren gebauten Lokomotiven verstanden. Wir setzen als „bekannt" voraus, dass für die Verwirklichung der Idee „***Einheitsloks der Deutschen Reichsbahn"*** unter dem Dach von *Borsig in Berlin ein eigenes* „Vereinheitlichungsbüro" eingerichtet wurde? Und für deren Konstruktions- und Zeichenarbeiten alle wichtigen deutschen Lokomotivfabriken Fachpersonal abgestellt hatten? Interessanterweise war es wiederum die Firma **Borsig**, die für die Leitung dieses Büros ihren Chefkonstrukteur *August Meister* beordert hatte. Mangels verfügbarer *Primärquellen* sind wir nochmals gezwungen , Sekundärliteratur in Form eines Buches zu bemühen, in welchem der 2015 unerwartet verstorbene Oberkustos des Technikmuseums Berlin und fleißiger Eisenbahnhistoriker *Alfred B. Gottwaldt* ausführlich die Arbeit des Vereinheitlichungsbüros unter der Ägide von *R.P. Wagner und August Meister (Lit.Nr 6.)* beschreibt. Der kritische Leser wird fragen, weshalb *Kurt Pierson, der* die Borsig'sche Werksgeschichte bis etwa zum Ende des 2. Weltkriegs darstellt, die ganz offensichtlich mit viel Engagement, Sachkenntnis und Akribie konzipierte Vereinheitlichung des „Serben-Auftrags" unter *August Meister* überhaupt nicht erwähnt?

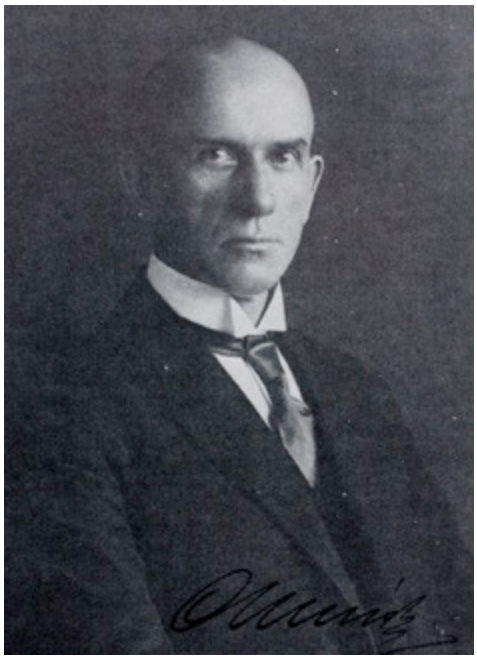


Bild Nr. 5: *August Meister (geb. 5. Juni 1873 in Zürich; gest. 26. Mai 1939 in Berlin)*

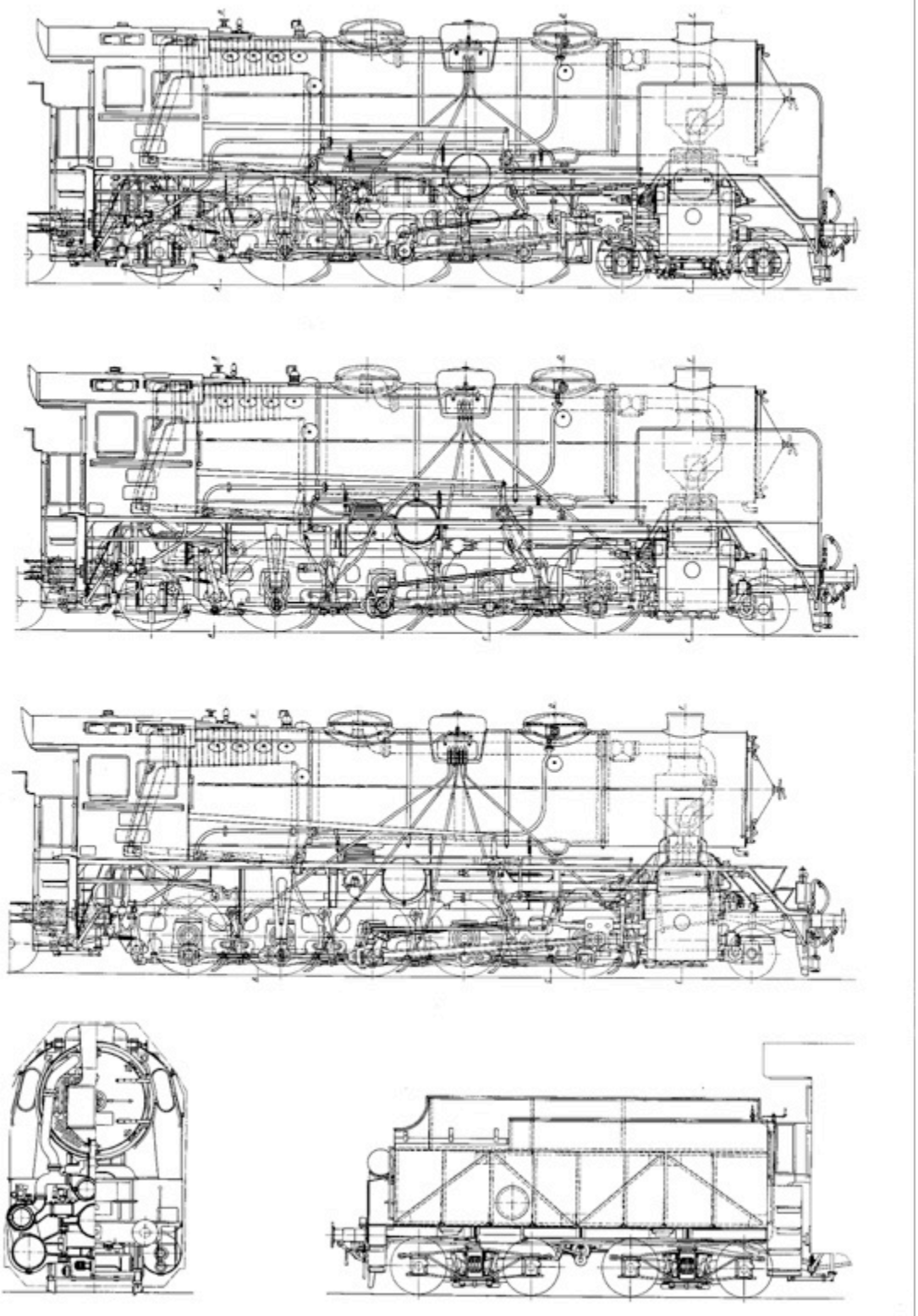
Wir finden in der Baugeschichte deutscher Lokomotiven nur ganz wenige Beispiele, wo für verschiedene Baureihen **die gleichen Kessel** eingeplant wurden! *„Keine Regel ohne Ausnahme"!* Auch die gab es in Gestalt der preußischen P 8 und der G 10, für die jeweils der gleiche Kessel vorgesehen war. Und bei den Reichsbahn-Einheitslokomotiven wurde Gleiches bei den Baureihen 24 und 64 verwirklicht. Waren es beim Bau der „Preußen-Loks" einige Tausend Lokomotiven, lagen die Zahlen für die 24/64er doch deutlich unter 1000! „Der Vollständigkeit halber" sei hier nicht verschwiegen, dass auch die wenigen *Hamburger 87er* für die *„Altonaer Hafenbahn"* mit dem gleichen Kessel ausstaffiert wurden, wie die BR 86.

Beim Auftrag vom Balkan ging es bekanntlich um 110 Lokomotiven, die immerhin für drei total verschiedene Einsatzzwecke vorgesehen waren! Außer 30 Stück Schnellzug-Maschinen in der *Pacific-Anordnung,* waren 40 Loks für den *schweren Personenzugdienst* mit der Achsfolge 1'D1' und nochmals die gleiche Zahl an 3-zylindrigen Güterzugmaschinen vorgesehen, die alle den gleichen Kessel erhalten sollten. Mit einer Rohrlänge von gerademal 5200 mm, aber einer Rostfläche von 5 m² wiesen die Kessel eine Konzeption auf, die sich doch ganz beachtlich von den deutschen Einheitsprinzipien unterschieden!

Es muss an dieser Stelle der Hinweis erlaubt sein, dass *Theodor Düring,* der viele Jahre im Lokomotivversuchsdienst tiefe Einblicke in das „Wesen" der Dampflokomotive gewinnen konnte, in seinen beiden Bänden über die *Deutschen Dampfschnellzuglokomotiven (Lit.Nr.3)* keine Scheu hatte, die konstruktiven Schwächen der Wagner'schen Konstruktionen zu beschreiben und nicht immer sehr

freundlich zu kommentieren. Wir lesen an nicht wenigen Stellen, wie der Bauartdezernent der Reichsbahn-Hauptverwaltung *R.P. Wagner* seine Ideen und Vorstellungen unnachgiebig und konsequent „durchdrückte“!

Übersichtszeichnungen der JDZ-Baureihen 05, 06 und 30



Wie „zerrissen“ die Ingenieurszene jener Jahre war, und wie profilierungssüchtig sich einzelne Akteure verhielten, macht uns Staunen, wenn entgegen allen bisherigen Übungen und Gepflogenheiten zum Trotz der soeben erwähnte *Richard-Paul Wagner bereits 1931, also ein Jahr nach der Loklieferung nach Serbien, sich die Freiheit nahm,* die bis dahin allgemein gebräuchliche Erstbeschreibung einer neuen Lokomotive durch den Herausgeber der Monatsschrift *„Die Lokomotive“ Hans Steffan (Lit.Nr. 12) zu „umgehen“* und in der *ZDVI Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure“* mit einem auffallend ausführlichen Beitrag die „vereinheitlichten“ *Lokomotiven für Serbien* zu besprechen?
Womit *Hans Steffan* erst im Jahr darauf *(1932)* gar keine andere Möglichkeit (mehr) hatte, als sich in seiner Zeitschrift mit gerademal drei Seiten auf die Darstellung des Wesentlichen zu beschränken!

Bei Wagners Lok-Beschreibung in der ZDVI (Lit.Nr. 14) fällt auf, dass er hier auf Dinge hinweist, die er bei den deutschen Einheitsloks (nach Düring) da und dort „bekämpft“ oder mit anderen Dimensionen durchgesetzt hatte. Obwohl kaum anzunehmen ist, dass Wagner in die Entwurfsarbeiten für die „Serbien-Maschinen“ groß eingebunden gewesen sein kann. Umso bemerkenswerter, dass er – an Steffan vorbei – es offenbar als „geboten“ hielt, die „Vereinheitlichungserfolge“ von *Borsig/Schwartzkopff* auch hier groß herausstellen zu müssen. Bereits die Einleitung mit der Überschrift *„Planung und Typisierung“* zeigen sehr deutlich, dass da offenbar ein großes Bedürfnis bestanden haben muss, konstruktive Bestleistungen „ins rechte Licht zu rücken“!

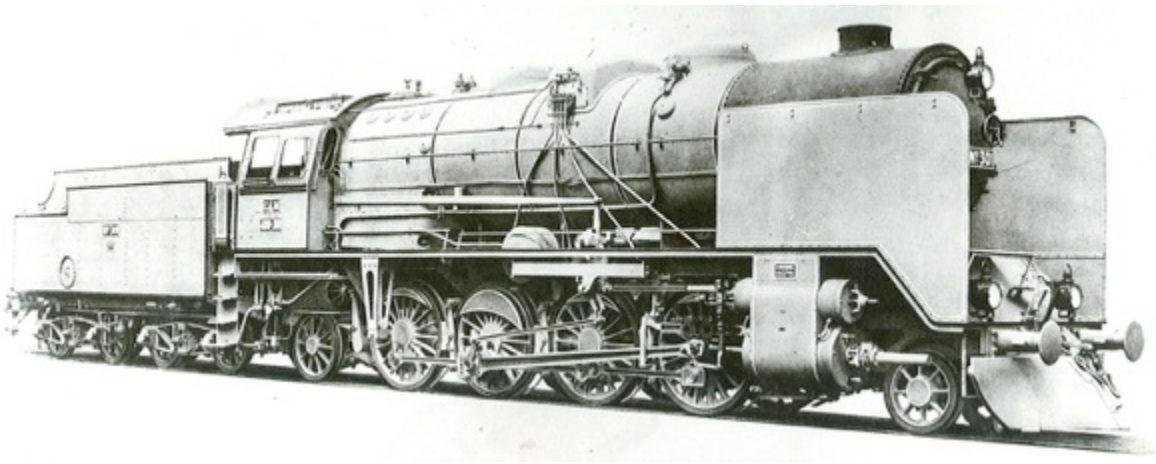


Bild Nr. 6: *Fabrikfoto der 486.301*

Weil bei unserer Arbeit die „Story der 06“ im Vordergrund stehen soll, müssen wir uns auf das Wesentliche beschränken und gehen „ohne Umwege“ mit einer knappen Beschreibung „technischer Daten“ in „medias res“!

Technische Daten der 06

Zylinder-Durchmesser	*630 mm*
Kolbenhub	*660 mm*
Treibrad-Durchmesser	*1600 mm*
Laufrad-Durchmesser (vorne)	*900 mm*
Schlepprad-Durchesser	*1100 mm*
Rauchrohe	*34 Stück*
Heizrohre	*156 Stück*
Rohrheizfläche	*214,4 m²*
Überhitzerheizfläche	*73 mm²*
Rostfläche (280 x 180)	*5 m²*
Box-Heizfläche	*15 m²*
Dampfdruck	*16 bar*
Leergewicht d. Lok	*97 to*
Dienstgewicht	*101 to*
Höchstgeschw.	*80 km/h*
Gesamtlänge (Lok und Tender)	*21,9 m*
Wasservorrat	*25 m ³*
Kohlevorrat	*10 to*
Dienstgew. Tender	*59,8 to.*

Bei der Vorstellung der Dampfmaschine verliert Wagner kein kritisches Wort zum Durchmesser der Schieber von 300 mm. Ein Maß, das Düring sich auch für die wenigen Verbundloks der **Deutschen Reichsbahn** gewünscht hätte! Ebenso lässt sich kein kritisches Wort zur Länge der Kesselrohre und Größe der Feuerbüchse finden. Lag es daran, dass Wagner entweder aus eigenen Beobachtungen oder aus Hinweisen von Kollegen in den wenigen Jahren seit den ersten deutschen Entwürfen erkannt hatte, wo „seine“ Entwürfe doch Verbesserungsbedarf gehabt hätten?

Bild Nr. 7: *Schlepptender der 06 013*

Ein Letztes: Erst die letzten (5-achsigen) Tender der Reichsbahn-Gattung *T 38 (für die Baureihen 45, 01.10 und 05) hatten ein Kohle-Fassungsvermögen von 10 to.* Die dem preuß. T 31-Tender sehr ähnlichen „Balkan-Tender" hatten schon 1930 ein solch großes Fassungsvermögen. Weil in den Borsig'schen Konstruktionsstuben bekannt war, dass die Bahnen auf diesem Teil des Balkans mit einer minderwertigen Kohle von nicht einmal 6000 kcal auskommen mussten. Was auch d e r Grund war, die Rostfläche mit stattlichen 5 m² festzulegen, und zu deren Beschickung eben „Kohle en massè" erforderlich war. Da bei der Wasserversorgung offenbar keine Probleme erwartet wurden, konnten die Konstrukteure davon ausgehen, dass der spätere Betrieb mit nur 25 m³ maximalem Wasservorrat der Tender zurechtkommen würde.

Wir unternehmen nun den Versuch, unseren Lesern speziell die Bauteile der Maschinen vorzustellen, die wir als Beweise der Vereinheitlichung einzustufen haben. Neben den Beschreibungen von *Wagner und Steffan* steht uns auch ein sehr umfangreicher Beitrag von *Helmut Griebl* zur Verfügung, den dieser österreichische Eisenbahn-Historiker bereits 1980 in einer Ausgabe des *Eisenbahn-Kurier (siehe Lit.Nr.7)* veröffentlicht und mit einer Vielzahl sehr interessanter SW-Aufnahmen illustriert hat.

1. Kessel

Die Kessel verfügten über eine Gesamtheizfläche aus Feuerbüchse und Rohren von 214 m². Multiplizieren wir diese mit einer Heizflächenbelastung von nur 50 kg/m²/h, (als reguläre Obergrenze wurden **57 kg** angesetzt!) wären die Kessel in der Lage gewesen, stündlich etwas mehr als 10.000 Liter Wasser zu verdampfen. Was in Anbetracht der schlechten Kohle als äußerst günstig betrachtet werden müsste. Der kritische Leser wird sich, wie wir auch, wundern, weshalb Wagner bei der Beschreibung der **Dampfentnahme** auf *15.000 bis 16.000 Liter* verweist*? Die* Nachrechnung lässt erkennen, dass *Wagner* dabei auch die Überhitzerheizfläche von stattlichen 73 m² mit einbezieht und die Gesamtfläche von rund 287 m² mit dem „oberen Wert" der sog. „Heizflächenbelastung" von 57 kg/m²/h multiplizierte. Wir wollen es bei dieser Bemerkung belassen, getrauen uns aber unsere Zurückhaltung anzubringen, da wir die „Wasserverdampfung" an den Heizflächen **Rohre und Feuerbüchse** als die „eine Seite der Medaille" und die Leistungsfähigkeit des Arbeitsdampfes im Überhitzer als einen etwas anderen Vorgang betrachten, so dass die hier erkennbare einfache Multiplikation zweier verschiedener Parameter vielleicht doch etwas **sehr kurz springt!**

2. Zylinder

Wenn für alle drei Bauarten der Kolbenhub einheitlich mit 660 mm festgelegt wurde, kann unterstellt werden, dass alle Zylinder nach einer einzigen Form gegossen wurden. Die Unterschiede in den Bohrungen (630 mm für die „Mikado", 580 mm für die „Pacific" und „nur" 550 mm für die Güterzugmaschinen) hätten einen Wandstärkenunterschied zwischen „ganz groß" und „ganz klein" von gerademal 40 mm oder 4 cm zur Folge gehabt! Müßig, darauf hinzuweisen, dass durch die einheitliche Festlegung der Schieberdurchmesser auch die **Schieberbüchsen** nach einer Zeichnung hergestellt werden konnten. Welch' Wunder, dass auch von „gleichen Kreuzköpfen und Gleitbahnen" die Rede ist.

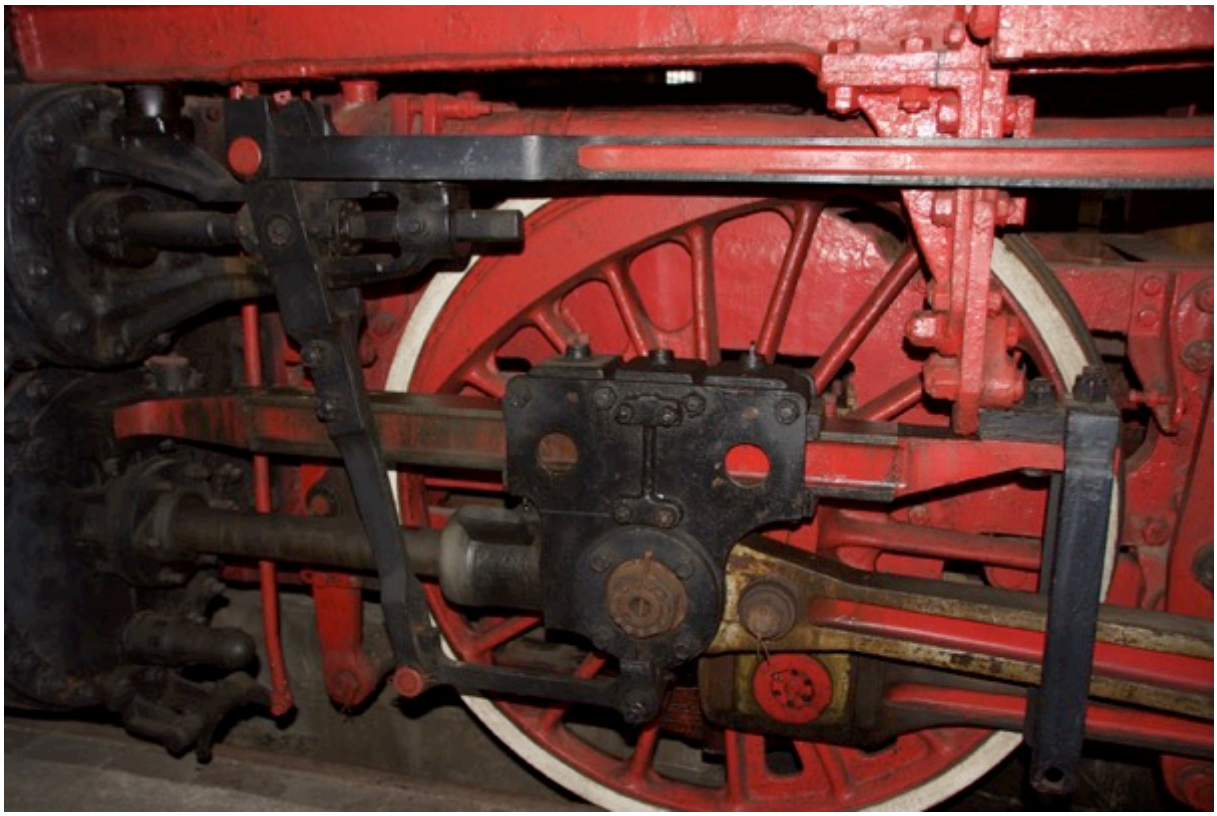


Bild Nr. 8: *Detailfoto mit Kreuzkopf und Gleitbahn*

3. Andere Bauteile

Wenn so wichtige und gewichtige Bauteile „aus einem Guss“ gefertigt wurden, erscheint der Hinweis auf einheitliche Führerhäuser, Gasbeleuchtungsanlagen oder gar Sandkästen und Zug- und Stoßvorrichtungen fast als „Nebensache!“

4. Steuerung

Neben dem „gleichen Kessel“, vielleicht d a s Bemerkenswerteste der Vereinheitlichung: Die Steuerung! Weniger bei der Herstellung, als viel mehr beim späteren Unterhalt dürfte sich dies sehr arbeitserleichternd ausgewirkt haben! Der schon erwähnte einheitliche Kolbenhub von 660 mm war eine unerlässliche Voraussetzung, dass die Baugleichheit so weit getrieben werden konnte. Wagner schreibt in seinem ZVDI-Aufsatz, dass beispielsweise nicht nur die Schieber, Schieberstangen und Voreilhebel gleich waren, sondern sogar die ***Schwingen.*** Wir sind in Anbetracht des Vorhandenseins nur relativ kleinformatiger Lokskizzen gezwungen, diesen interessanten Hinweis ungeprüft zu übernehmen. Wenn *„einheitliche Schwingen“* hätte dies bedeutet, dass auch die „zugehörigen“ Schwingenlager und –Abstände **gleich festgelegt waren,** denn die Festlegung des in

aller Regel geometrisch ermittelten Ansatzes der Schwingenstange (engl. *„back-set")* bedingte „gleiche Längen" der zugehörigen Bauteile und – gleiche Winkel!

Da passt hervorragend der Hinweis auf den Steuerungsantrieb für die Innenschieber bei den Güterzugloks *alà preuß. P 10 dazu*. *August Meister* scheint auch hier von ***„seiner Konstruktion"*** überzeugt gewesen zu sein, wodurch die teuren, aus einem Stück zu schmiedenden Kropfachsen als „Gegenkurbel" zum Schwingenantrieb, wie sie in die Reichsbahn-Drei-Zylinderloks ausschließlich eingebaut wurden, vermieden werden konnten. Weil in dieser Arbeit das Hauptaugenmerk auf die Beschreibung der „Mikado"-Personenzuglok gerichtet ist, lassen wir die Bemerkungen sowohl von Wagner wie Steffan zur Wahl des 3-zylindrigen Triebwerks für die Güterzugloks gänzlich „außen vor"!

Bild Nr. 9: *Detail der Steuerung mit der Schwinge*

Liest man den letzten Absatz des Wagner'schen ZVDI-Beitrags, drängt sich dem Leser der Verdacht auf, dass *Wagner* erkannt haben muss, wie viel Erfahrung in den Borsig'schen Konstruktionen steckte, und auch, welchen konstruktiven Freiraum offenbar die Besteller dem Herstellerwerk eingeräumt hatten. *„Nomen est Omen"* – *August Meister* scheint da tatsächlich ***Meisterliches*** geleistet zu haben!

Unter „zwei Flaggen“ von 1928 bis 1941

Man möge uns nachsehen, wenn wir in dieser „Lokomotiv-Arbeit“ das Wörtchen „Flagge“ gebrauchen, das üblicherweise nur in der Seefahrt benutzt wird. Wie bei der Schifffahrt soll auch hier mit dieser Bezeichnung ein Eigentümer-(Wechsel) beschrieben werden. Weil zwischen der Anfrage aus dem damaligen Serbien in 1928 und der Ablieferung der Lokomotiven im Laufe des Jahres 1930 sich ein nicht alltäglicher politischer Wandel ereignet hatte, sind wir in der günstigen Lage, auf einen interessanten Beitrag von *Herbert Neudert,* in der Januar-Ausgabe des *Lok Reports (Lit.Nr.9)* verweisen zu können. *Neudert* beschreibt die ungewöhnlichen politischen Vorgänge, die zwischen den wichtigen Monaten von Ausschreibung und Ablieferung „unserer“ 06 das Geschehen auf dem West-Balkan geprägt hatten.

Als mit Ende des (verlorenen) Ersten Weltkrieges auch das Ende der Donaumonarchie gekommen war, standen *Slowenien, Kroatien, Dalmatien, Bosnien, die Herzegowina und indirekt auch Serbien* vor einem politischen Neuanfang. Unter Hinzunahme von *Mazedonien und Montenegro* hatte man unter der Einsetzung des serbischen Königs das neue *„Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen (SHS)“* ausgerufen. Der Einfachheit halber übergehen wir den *Grenzvertrag von Rapallo im Jahre 1920, in welchem die politische Zugehörigkeit von Triest, Istrien und Rijeka und Teile von Dalmatiens* geregelt wurden. Wenn in den obigen Ausführungen mehrmals vom „Serben-Auftrag“ die Rede ist, steht diese Kurzbezeichnung zurecht. *Neudert* schreibt, dass die Eisenbahnen des (neuen) Königsreichs unverändert von den *Serbischen Staatsbahnen „*dominiert“ wurden, was auch im Bahnkürzel ***SDZ***, das seinerzeit auch an Loks und Wagen angeschrieben wurde, zum Ausdruck kam.

Noch vor Auslieferung der neuen Dampflokomotiven durch *Borsig* ab Februar 1930 kam es bereits im Laufe des Jahres 1929 zu einer Umwandlung in *„Jugoslawische Staatsbahnen“.* Das Bahn-Kürzel ***JDZ*** findet sich auch im Lieferverzeichnis. Hier taucht mit Lieferdatum *13.11.1930* „unsere“ Mikado mit *JDZ/SHS 486-313 auf.* 1933, so Neudert, wurde ein neues Nummernschema eingeführt, wodurch aus der bisherigen „Baureihe “ **486** die **06,** und somit „unsere“ „313“ zur **06 013** wurde.

Mit dem Überfall der Achsenmächte auf Jugoslawien 1941 fiel das Bahnsystem an die *Deutsche Reichsbahn*, die gemäß der Achsfolge 1’D1‘ aus den 06er-Mikados die DRG-Baureihe 39.4 machten. Weil die 06 011 ausgesondert und direkt an die italienische FS abgetreten wurde, erhielt „unsere“ 06 die neue DRG-Nummer **39 412.** Mit der sie bis 1945, genau genommen bis zum März 1945 unterwegs war.

Die 06 und die „Tito-Partisanen“

Dienstag, 13. März 1945 – Lok 06 013 entgleist und stürzt in die Save

Es käme fast einem „Wunder“ gleich, könnte nach 70 Jahren noch geklärt werden, ob die Waggons des Güterzugs hinter 06 013 damals leer oder **mit was** beladen waren? Wenn, wie weiter unten nachzulesen ist, die Partisanenaktionen von der heimischen Bevölkerung „mitgetragen“ wurden, darf unterstellt werden, dass „Insidern“ auch bekannt war, ob es sich „lohnen“ könnte, wenige Tage vor Ende des 2. Weltkriegs sich noch der Gefahr auszusetzten und zwischen den Stationen *Zagorje und Sava* kurz vor dem Passieren eines Güterzugs eine Sprengladung anzubringen und im „rechten Augenblick“ aus „sicherer Entfernung“ zu zünden.

Während der Recherchen zu dieser Arbeit gab es auch Kontakte zu *Herrn Darko Cafuta aus Ljubljana,* der uns einen Zeitungsbericht aus dem Jahr 1950 mit Foto von der in der Save liegenden Lok 06 013 zukommen ließ. Ob das Foto „erst“ 1950 entstand, oder evtl. noch früher „aus dem Hinterhalt“ gemacht werden musste, ist unbekannt. Unter völlig anderen Bedingungen dürften hingegen die Fotos entstanden sein, die in den Büchern *„Lokomotiven ziehen in den Krieg“* aus dem früheren Wiener *Slezak-Verlag“* verwendet werden konnten. Wir können/müssen davon ausgehen, dass es sich hierbei um Aufnahmen eines offiziellen Kriegsberichterstatters (Dr. Hillebrand) handeln dürfte. Als 2016 die Angehörigen des früheren Verlagsinhabers *Josef Slezak* Verlag und Buchhandlung auflösten, gelang es bedauerlicherweise nicht, an Fotos oder an Hinweise auf diesen Fotografen zu gelangen.

Bis zur Vorlage des von Dir. Bogic ins Deutsche übersetzten Zeitungsberichts gab es die Meldung, dass der Zug **von Maribor (***Marburg an der Drau)* **in Richtung Ljubljana,** also von der „Reichsgrenze weg“ in Richtung *Slowenische* Hauptstadt unterwegs gewesen sein soll! Doch kaum anzunehmen, dass in diesen Wochen des deutschen Rückzugs und eines allgemeinen „Tohuwabohus“ der Zug noch Nachschub in Form von Munition oder anderen militärischen Versorgungsgütern geladen haben könnte.

In dem Zeitungsbericht ist von einem „Hilfszug“ die Rede. Wenn der Bericht der Wahrheit entsprechen sollte, dass exakt beim Überfahren des Gleisstücks die unter dem Gleis befestigten Minen durch äußere Kontakte explodierten, hatte das Lokpersonal absolut keine Chance, den Zug anzuhalten. Gemäß der Zeitung sei die Lok mit Tender voraus unterwegs gewesen. Das Wort *Chancenlosigkeit* des Lokpersonals steht leider zurecht, denn alle drei Mann auf dem Führerstand von 06

013 seien bei dem Unfall ums Leben gekommen! Nun wissen wir, dass es sich beim Lokführer um einen *Österreicher,* beim Heizer um einen „Einheimischen" gehandelt hat, und der Dritte ein heimfahrender Eisenbahner gewesen sei, der in Sava absteigen wollte.

In allen Berichten ist von einem durch ***Partisanen*** verübten Sabotageakt die Rede. Die regulären deutschen Truppen wurden seit den Okkupationen auf dem Balkan ab 1941 mit diesen „Kämpfern" konfrontiert. Das „Wiki" beschreibt ***Partisanen*** als „Kämpfer" mit in aller Regel leichten Waffen, die im Sinne des Völker- und Kriegsrechts **nicht als Angehörige** einer nationalen Streitmacht galten. *Frau Dr. Barbara N. Wiesinger* hat einen Teil ihrer Dissertation an der Uni Salzburg digital ins Netz gestellt und bezeichnet ihren Beitrag mit der Überschrift *„Die deutsche Besatzungspolitik in Jugoslawien von 1941-1945".* In der digital einsehbaren Arbeit (Lit.Nr.15)) berichtet die Doktorandin, dass als Folge der erwähnten deutschen Okkupation im Jahre 1941 in großen Teilen des damaligen Jugoslawiens sog. „Volksbefreiungsarmeen" aufgestellt wurden, als deren bedeutendster Akteur und Anführer sich *Josip Broz , besser bekannt unter seinem Zweitnamen* ***Tito*** hervortat. Die Bezeichnung ***Tito-Partisanen*** sei eine allgemein bekannte und gebräuchliche Bezeichnung für die gerade im Westbalkan operierenden Verbände gewesen.

Obwohl Völker- und Kriegsrecht den Status eines ***Partisanen*** nicht als Angehörigen einer „offiziellen" Streitmacht sehen und juristisch bewerten, scheinen deren Aktivitäten in Jugoslawien dennoch als große nationale und verdienstvolle Institution bis zum heutigen Tag gesehen zu werden. Was uns Heutige kaum verwundern dürfte, denn die erwähnte Doktorandin berichtet, dass die serbische Hauptstadt Belgrad schon Wochen nach dem Einmarsch ***„in Schutt und Asche"*** gelegt wurde. Und – der Überfall im April 1941 **ohne Kriegserklärung** erfolgt sei! Und – dass die Bevölkerung, und hier insbesondere die jüdische, aber auch die *Roma* unter der Besatzung stark zu leiden hatten. Wir finden Hinweise, dass es ca. 80.000 Personen gewesen sein sollen, die als Arbeitskräfte „ins Reich" deportiert wurden. Auf dem Klosterfriedhof von Neresheim werden bis heute Gräber und hölzerne Grabtafeln gepflegt, wo solche Personen aus der *„Untersteiermark"* bestattet wurden. Diese Feststellung und „Wiki-Berichte" mögen als „Erklärung" gesehen werden, dass der „Partisanen-Widerstand" Jugoslawiens trotz härtester Repressalien seitens der deutschen Wehrmacht in der Bevölkerung einen starken Rückhalt hatte.

Bild Nr. 10: *Auf dem Friedhof in Neresheim erinnern noch heute Grabkreuze an Zwangsarbeiter aus der sogenannten „Untersteiermark".*

Als quasi „Abrundung" dieses Themas sollte nicht „unter den Tisch gekehrt" werden, dass mehrere „Bewegungen" schon im April 1941 die *„Osvobodilua Fronta"* gründeten, und deren „anti-faschistische" Aktionen in der slowenischen Öffentlichkeit noch heute respektvoll eingestuft und geschätzt werden. Als *„Tag des Aufstandes gegen die Besatzer"* gilt der 27. April in Slowenien als **Nationalfeiertag.** Und – dass Slowenien im Jahr 2011 eine **2-Euro-Gedenkmünze** prägen ließ, die dem *Partisanen-General* **Franc Rozmann** gewidmet wurde! Dr. Wiesinger schreibt, dass *Rozmann* 1944 bei einem „Unfall" ums Leben kam.

Bild Nr. 11: *2 Euro-Gedenkmünze für Franc Rozmann aus dem Jahr 2011*

Wie offen bereits fünf Jahre nach Kriegsende mit dem „Partisan-Sein“ umgegangen wurde, wird in dem bereits mehrmals erwähnten Zeitungsbericht erkennbar. Obwohl es nicht möglich ist, die Richtigkeit eines „ehemaligen Partisans“ nachzuprüfen, können wir darin einen Beleg erkennen, weshalb *„Nationalfeiertag“ und – Sondermünze!*

„An einem Tag im März 1945 …wurde unser Zug mit der Aufgabe betraut, am Abend die Strecke zwischen Zagorje und Renke zu minieren. An der Aktion beteiligten sich vier Leute: Der Zugführer Renko, die Brüder Bas und ich. Kurz vor sieben Uhr abends gelangten wir zur Strecke – ein Güterzug fuhr gerade an uns vorbei. Es folgte eine deutsche Patrouille von zehn Mann, dies dünkte uns seltsam, weil die Patrouillen nur selten so weit auf die Strecke gingen. Fast regelmäßig versteckten sie sich hinter der ersten Streckenkurve nach dem Bahnhof Zagorje, blieben dort ein wenig sitzen und kehrten dann wieder „heldenhaft“ zurück. Während die Patrouille an uns vorbeimarschierte, lagen wir im Graben an der Bahn. Gleich danach gingen wir an die Arbeit, weil nach dem Summen der Schienen schon das Kommen des nächsten Zuges zu schließen war. Wir legten drei verbundene Minen und stiegen den Berghang empor. Die Minen zündeten sofort, als die Lokomotive auf sie gefahren war. Wir waren keine zweihundert Meter entfernt, als eine gewaltige Explosion die Luft erschütterte. Direkt vor unseren Augen kippte die Lokomotive samt dem ersten Wagen elegant um, die Böschung hinunter. Der Wagen blieb unter der Böschung liegen und fing Feuer, die Lokomotive jedoch raste den Tender voran direkt in die Save“.

Nun läge es nahe, dieses Kapitel ohne weiteren Kommentar abzuschließen. Hätte nicht wenige Tage vor Ostern 2016 das *Kriegsverbrechertribunal in Den Haag den früheren „bosnischen Serbenführer“* **Radovan Karadzic** nach einem langen

Verfahren zu einer Gefängnisstrafe von 40 Jahren verurteilt. Der Grund für dieses hohe Strafmaß war, dass *Karadzic* das *„Massaker von Srebrenica"* zur Last gelegt wurde, bei dem in einer als „ethnische Säuberung" bezeichneten Aktion Mitte der 1990er-Jahre rund 8000 muslimische Männer auf grausame Weise umgebracht wurden.

Weshalb dieser Hinweis in dieser Schrift? Mit der „politischen Wende" nach 1990 zeigte sich unerwartet rasch, dass die ehemalige *Jugoslawische Sozialistische Republik* von gewaltigen ethnischen Richtungskämpfen erschüttert wurde und diese sich streng genommen bis in das 21. Jahrhundert hinzogen. Slowenien und Kroatien war es gelungen, sich aus diesem Strudel rauszuhalten und so konnte Slowenien nach einem „nur" 10 Tage dauernden Krieg mit ex-jugoslawischen Truppen bereits im Dezember 1991 die Unabhängigkeit feiern. Das Land trat der EU bei, führte den Euro ein und ist seit 2008 auch Mitglied der Nato.

Der an diesem besonderen Thema interessierte Leser sei auf die Arbeit von Dr. Wiesinger, aber auch auf diverse „Wiki-Seiten" oder auf Lit.Nr. 1 verwiesen. In dieser „Daten-Sammlung" der promovierten *Wiener Historikerin für Geschichte und Germanistik lassen sich* bereits Jahre vor Ausbruch des 1. Weltkriegs an mehreren Stellen Nachrichten entdecken, die unzweideutig zeigen, wie sich die Politik schon damals schwertat, die Spannungen (z.B. Ermordnung des österreichfreundlichen serbischen Königs ***Alexander Obrenovic*** mit Gattin 1903 durch Offiziere der eignen Armee!) auf dem gesamten Balkan in Schach zu halten.

Warum blieb die 06er fünf Jahre in der Save?

Bild Nr. 12: *Der Zeitungsbericht aus dem Jahr 1950 zeigt das „Wrack" der 06 in der Save.*

Der übersetzte Zeitungsbericht von 1950 enthält einen Satz, eine Bemerkung, die sowohl die „Heldenhaftigkeit" der damaligen Partisanen, wie auch das Zögern der Bahn in einem besonderen Licht erscheinen lässt:

„Ich war in der Mineurtruppe des Kommandanten Tarzan-Zuzek. Mit unseren ununterbrochenen Aktionen haben wir den Deutschen viele Sorgen gemacht. Im Jahre 1944 war die Strecke von Zagorje aus in Richtung Sava sieben Monate lang unbefahrbar. Die Besatzungsmacht trieb zu Reparaturarbeiten täglich bis zu 500 Arbeiter an. Jedoch, was während des Tages gemacht wurde, wurde in der Nacht von uns wieder zerstört."
Und – „Ich habe die Lok in zwei Minuten in die Save umgeworfen, die da können sie nicht einmal in zwei Monaten herausfischen".

Weshalb wurde seitens der Jugoslawischen Staatsbahn nach Ende der Kriegshandlungen die Bergung der Lok 06-013 so lange nicht angegangen? Lag es nur an den zu erwartenden Schwierigkeiten, welche bei der Bergung von Lok und Wagen zu erwarten waren, zumal, wenn keine ausreichend leistungsfähigen Eisenbahn-Kräne zur Verfügung standen? Der Zeitungsbericht lässt ahnen, dass es

tatsächlich die zu erwartenden Schwierigkeiten gewesen sein könnten, die Bergung der Lok so lange nicht anzuordnen.

Der österreichische Historiker *Alfred Horn* zeigt in seinem 2000 erschienen *‚Eisenbahn-Bilderalbum Nr. 5"(Lit.Nr.8)* unter der Überschrift ***„Krieg"*** auf rund 30 Seiten viele Fotos von bei Sprengstoffanschlägen und Bombardements aus den Gleisen gehobenen Lokomotiven und Zügen. Auf Seite 321 (oben) wird gar die Aufnahme einer am Flussufer der Save umgestürzten Lok samt Güterwagen gezeigt. Nach der Bildunterschrift soll es sich um eine Lok der Reihe 33 handeln, und der Streckenabschnitt (*Laibach-Steinbrück)* wäre nur einige Kilometer von der Anschlagsstelle auf 06 013 entfernt gewesen.

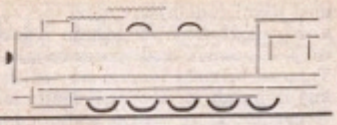
Dass es 1950 dann doch versucht und offenbar auch gelang, macht Staunen! Der Reporter beschreibt mit seinen Worten (und einer sehr „blumigen" ‚Sprache), wie nur mit Winden, Flaschenzügen und Stahlseilen die Bergung der Lok angegangen wurde. Im Bericht ist davon die Rede, dass die Lok bis zu *16 Meter unterhalb des Bahndamms lag* und das Wasser der Save hier bis zu vier Meter tief stand. Obwohl es keinen Bericht zu geben scheint, der uns im Detail die Bergung der Lok schildert, ist davon auszugehen, dass die Bergung **ohne einen leistungsfähigen Eisenbahnkran** durchgeführt werden musste.

Bild Nr. 13: *Ein Bild aus Google-Earth zeigt das einsame Tal der Save und den Ort des Anschlags auf die Lok. Am nördlichen Flussufer entlang verläuft die Trasse der Bahn. Der kleine Ort Renke befindet sich südlich der Save.*

Als die Lok wieder „auf eigenen Rädern“ stand, sei sofort mit der Wiederherrichtung begonnen worden. Für damalige Verhältnisse sicher eine besondere Leistung, zumal davon auszugehen ist, dass in fünf Jahren – fernab jeder Aufsicht – nicht nur einige leicht entnehmbare Teile, insbesondere solche aus Buntmetall, „verschwunden“ waren, sondern dass Flusswasser, feiner Kies und Schwemmsand an einer vornehmlich aus Eisen und Stahl gebauten Lok auch nicht unbedeutende Rost- und Korrosionsschäden hinterlassen haben dürften. Wenn es da einer Bahnwerkstatt gelang, die Lok wieder betriebsfähig herzurichten, verdient das Staunen und Lob! Vielleicht auch ein Zeichen, ein Beweis, dass es sich bei einer Dampflokomotive in ihrer Grundkonstruktion um eine sehr einfache und stabile Wärmekraftmaschine handelt. Und das Wort **Eisen**-(Bahn) nicht „von ungefähr“ kommt!

Gleichzeitig können wir annehmen, dass die jugoslawischen Bahnwerkstätten in den Jahren zwischen der Anlieferung der Maschinen im Jahre 1930 und bis nach dem 2. Weltkrieg auch einen Vorrat an wichtigen Ersatzteilen für diese insgesamt 110 Lokomotiven angelegt und gepflegt hatten. Dass so viele Teile gleich, d.h. an jeder Loktype eingebaut werden konnten, dürfte sich bei der Restaurierung der 06 als absolut vorteilhaft erwiesen haben! Ein sehr später Beweis für die Richtigkeit, beim Bau der Maschinen die „Vereinheitlichung“ sehr weit voran zu treiben! Was schlussendlich auch Grund genug war, die vorbildliche Arbeit des ex-Schweizer Konstrukteurs *August Meister* besonders hervorzuheben.

Lokomotiva 06-013 SE VRAČA K SVOJEMU DELU



Ni še jutranja zarja pozlatila zasavskih vrhov, da bi oznanila lep, jasen in sončen dan, že so pri svojem delu. Zbrani na obrežju Save, kamor so se spustili štorkljajoč po strmini, sestavljajo delovni načrt. Pred njimi leži, pol na bregu pol v vodi, velika železna gmota, prevrnjena lokomotiva, in njih današnja naloga je, da potegnejo zadnji del s strojevodsko hišico iz vode. Pravzaprav bi bilo to lahko narejeno že prejšnji dan, da jim niso načrta podrle skale, ki so se zagozdile ob kotel in niso dovolile vleči lokomotivo naprej. Tako je bil včerajšnji dan izpolnjen z odstranjevanjem teh skal, čiščenjem in ravnanjem brega, kamor bo lokomotiva sedla, danes pa se bodo ponovno napele žične vrvi, težki vitli bodo zaškripali pod silo napetih mišic, upor lokomotivske teže bo premagan.

Še poslednje priprave, poslednji pregled škripčevja, vrvi, poti, koder bo drsela lokomotiva in ljudje se povzpno nazaj k progi, kjer stoje trdno vkopani, s kupi kamenja obloženi vitli. Iz dna, kjer sta ostala samo skupinovodja Smole in njegov pomočnik Gorjanc plane zategel klic:

»Heeej, začniimo!«

Močne, zagorele roke poženo ročice pri vitlih, škripčevje z vrvmi se napne, sto ton lokomotive se prične pomikati po strmem skalnatem bregu iz vode.

Z zaskrbljenim obrazom prisluškuje Smole škripanju vrvi, pokajočemu drsanju lokomotive, opazuje strmino, koder vleče sila od zgoraj upirajočo se železno gmoto centimeter za centimetrom. Njegovim živim očem ne uide ničesar, kar bi lahko povzročilo nezgodo. Toda v njegovo veliko zadovoljstvo je danes vse v redu.

Opazuje, pa mu misel nehote uhaja nazaj. Ni še dolgo, tam v pričetku poletja, ko so mu sporočili, naj organizira dviganje lokomotive, ki je ležala izza vojnih let v savski strugi med Renkami in Zagorjem, šestnajst metrov pod progo, v štiri metre globoki vodi, in vendar je od takrat doživel že mnogo napornih, atrudljivih dni, ko je skoraj izgubljal upanje na uspeh, pa tudi dni, ko so ga pogumno bodrili k nadaljnjemu delu. Po ogledu zemljišča, izdelavi delovnega načrta, zbiranju in dovozu materiala je z delovno skupino dvanajstih mož, v kateri so bili zbrani ljudje iz njegove, ljubljanske, mariborske in zidanmoške kurilnice, pričel borbo z deročimi valovi Save.

Najzamudnejše so bile priprave. Postavitev in obtežitev vitlov, zavarovanje škripčevja in vrvi, vsemu se je posvečala posebna pozornost, da bo naprava sposobna držati in vleči sto ton. Čas zamujen pri tem, ni bil izgubljen. Naprava je trdna in varna, sicer preprosta, vendar dovolj odporna in sposobna vršiti težko delo, kar je v praksi že dokazala.

Pričelo se je glavno delo, dviganje lokomotive.

Dan za dnem, večkrat od zore do mraka, so žuljave roke vrtile ročice vitlov, znoj s čel je curkoma pojil breg, žareče sonce je neusmiljeno žigalo svoja ognjena znamenja v od napora otrdela telesa, lokomotiva pa se je pomikala počasi, silno počasi, neopazno. Podvodne skale so zavirale delo, trgale vrvi in žulje, in zgodilo se je, da je bila nekega večera lokomotiva globlje v vodi, kakor zjutraj, pletena jeklena vrv pa pretrgana.

V silnem naporu so tekmovali škripci in žilave roke, vrvi so se zajedale v prod.

In uspelo je! Človeška volja je premagala upor železne teže, jo dvignila iz vode do sem, kjer je danes. Skupinovodja Smole je lahko zadovoljen.

—o—

Lokomotiva se naglo pomika. Danes Smole ne meri več centimetrov, marveč decimetre, upa pa, da bo zvečer meril metre. Skrb na obrazu se je umaknila zadovoljstvu, majhne oči se mu veselo smejo, čokat in okrogel stopica okrog lokomotive, ogleduje, preudarja, z glasnimi, zategljmi klici daje navodila onim pri vitlih, jih vzpodbuja, pazi na delo pomočnika, ki prestavlja zagozde za premikajočo lokomotivo.

Tam, kjer je danes še razmetano skalovje, bo jutri, pojutrišnjem usekana v strmi breg pomožna proga. Nanjo bo treba prevrniti lokomotivo, da jo po njej druga lokomotiva, če bo treba tudi dve, potegne prav pod glavno progo. Tedaj pride na pomoč veliko zagrebško dvigalo, ki bo s svojo nosilnostjo šestdesetih ton zaključilo delo. Seveda bo treba prej lokomotivo razstaviti na dva dela, kotel in stojalo. Tedaj bo naloga, ki jo je skupina prejela, izvršena.

---

kakor je to bilo na stadionu — izpolnili svojo dolžnost nasproti domovini. H kraju je bilo med brigadirje razdeljeno večje število fizkulturnih znakov, v katerem tekmovanju so prav tako skozi vse šolsko leto dosegali več ko povprečne uspehe.

Brigada se je zvečer po končanem oficielnem delu zbrala v prostorih tehnikuma, kjer je prebila še nekaj prijetnih ur ob pogrnjenih mizah in zvokih salonske godbe. Kolektiv zadnjega letnika podbrške prometno-komercialne šole je vseskozi do tega dneva pokazal, da je prav razumel naloge, ki mu jih nalaga naša rast, naš nagli pohod v socializem.

Bild Nr. 14: *Zeitungsbericht aus dem Jahr 1950.*

Wo sind sie geblieben?

Verehrte Leser, Sie finden diese Überschrift am Schluss des Literaturverzeichnisses, als ich vor Jahren für das *Jahrbuch 2013/14 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte DGEG* in einem Beitrag der *Geschichte aller wichtigen Dampflokfabriken in Deutschland und dem nahen Ausland* nachging.

Hier stellen wir diese Frage noch einmal, doch diesmal fragen wir (nur) nach dem **Verbleib der Borsig-und Schwartzkopff-Lokomotiven**, die 1930 von Berlin nach Serbien geliefert worden waren. Es war den Verantwortlichen beim *Bahnpark Augsburg* ein großes Bedürfnis, gerade die sehr ungewöhnliche Vita dieser (Lok)-Leihgabe aus dem *Slowenischen Eisenbahnmuseum* nachzuspüren und zu dokumentieren. Ich hoffe, unser Mühen kommt mit der Formulierung der Überschrift ausreichend zur Geltung.

Bild Nr. 15: *Die 06 013 nach ihrer Ankunft aus Slowenien auf der Drehscheibe im Bahnpark Augsburg.*

Nur, wer gehofft hatte, dass aus diesem ehemals so ungewöhnlichen Lokauftrag von insgesamt 110 Maschinen auch eine größere Zahl die wahrlich nicht einfachen Zeitläufte überstanden hat, den müssen wir – (etwas) enttäuschen. Wir wollten das

Ergebnis unserer Recherchen gar nicht so recht zur Kenntnis nehmen, aber – wir mussten erkennen, dass weder von den 30 *Schwartzkopff*-Pacific-Schnellzuglokomotiven noch eine von den 40 *Borsig-Güterzugloks* erhalten blieb! Nur dem Eisenbahnmuseum in Ljubljana scheint es gelungen zu sein, dass sich in seiner Sammlung von insgesamt 60 Dampflokomotiven auch drei **06er** befinden! Es sind dies „unsere" 06 013, die 06 016 und die 06 018, die, man staune, nach einer auf der Museums-Homepage einsehbaren Liste zum Zeitpunkt der Manuskripterstellung **betriebsfähig ist!** *Manfred Neudert* schildert in Lit.Nr. 9 sehr ansprechend seine Begegnung mit der Lok, als diese unerwartet als Ersatz für eine ex-52er im Sommer 2015 vor einem Museumszug zum Einsatz kam.

Rundhaus Europa

Die zwei Worte stehen für weit mehr als „nur“ für einen restaurierten Lokschuppen – sie sind **ein Fanal!**

Wir sind am Schluss unserer Darstellung angelangt, die sich zum Ziel gesetzt hatte, die *„ungewöhnliche Vita“* einer Dampflok nachzuzeichnen. Dass diese heute in Augsburg besichtigt werden kann, gleicht fast einem „Wunder“. So weit bekannt, erlitt keines aller anderen hier gezeigten Exponate das Grausame eines Krieges so eindrücklich, wie diese Lok. Auch – dass sie überlebt hat und Jahrzehnte später in einer „abenteuerlichen“ Überführungsfahrt von mehr als fünfhundert Kilometern „auf eigener Achse“ vom *Slowenischen Eisenbahnmuseum Ljubljana* nach Augsburg gebracht werden konnte. **Das Fanal!** Als dieses Manuskript abgeliefert wird, ist nicht zu übersehen, dass sich die ***Staatengemeinschaft Europa*** in einem absoluten „Härtetest“ befindet. In den besorgten Ansprachen hoher EU-Funktionäre und Europäischer Staatenlenker während der Übergabe des *Karlspreises 2016 durch den Aachener Oberbürgermeister Marcel Philipp* an ***Papst Franziskus*** kam dies unüberhörbar zum Ausdruck! ***„****In tiefer Sorge um den Zusammenhalt Europas kommen wir hierher“.* Wir sind (etwas) optimistischer und wandeln den „Notschrei“ des *Laudators von Rom* – so eine in Freiburg erscheinende Wochenschrift – in ein ***Fanal!***

Ein Fanal, in welchem wir uns erlauben, dem Leihgeber und „Europa-Weggefährten“ mit Text und Partitur seiner ***Himna Republike Slovenije*** unsere Referenz zu erweisen:

Es leben alle Völker
Die sehnend warten auf den Tag
Dass unter dieser Sonne
Die Welt dem alten Streit entsagt

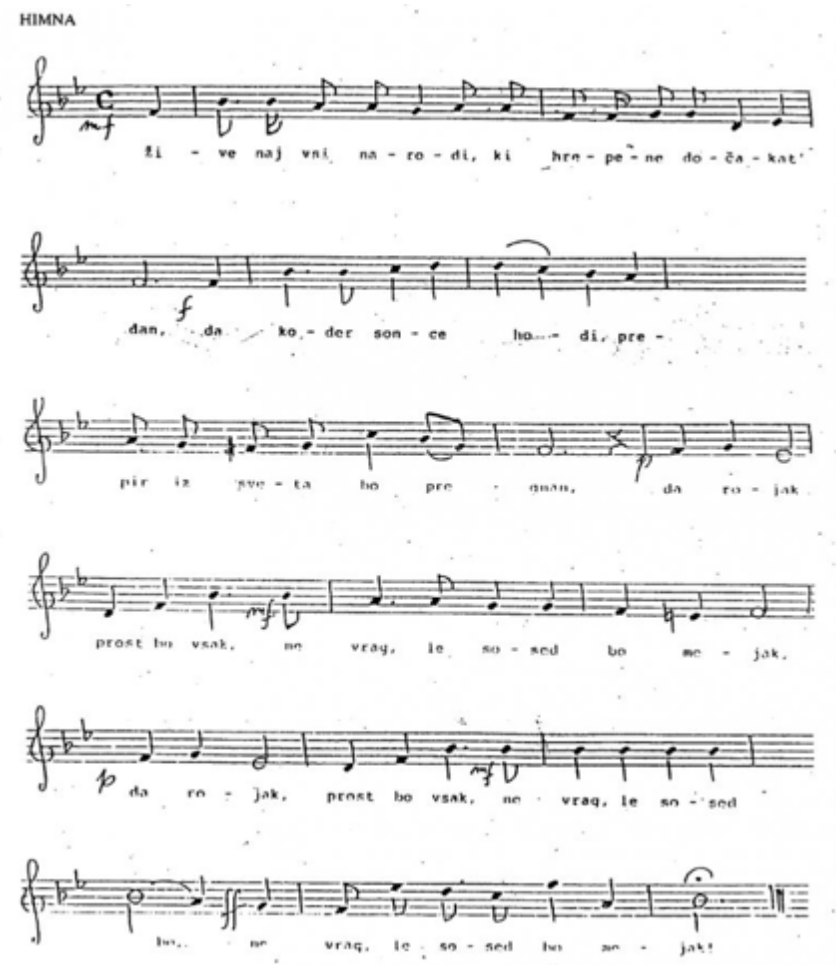



Bild Nr. 16: *Die Partitur aus der Nationalhymne der Republik Slowenien.*

Augsburg im Frühjahr 2016
Siegfried Baum

Danke

Die Arbeit wäre ohne die bereitwillige Unterstützung durch Auskünfte, Hilfe bei der Beschaffung von Unterlagen oder so manchen weiterführenden Hinweis und Tipp nicht möglich gewesen. Hierfür ein ganz aufrichtiges „Danke“ an die nachfolgenden Damen und Herren:

- Direktor Mladen Bogic, Eisenbahnmuseum Ljubljana,
- Dipl.-Ing. FH *Markus Hehl, Geschäftsführer der Bahnpark Augsburg gGmbH,*
- *Darko Cafuta, Ljubljana,*
- *Frau Elfriede Frischmuth, Militärarchiv Freiburg*
- *Andreas Knipping, Eichenau*
- *Ing. Herbert Schirmböck, Kustos beim Südbahnmuseum in Mürzzuschlag,*
- *Frau Schaefer-Simbolon und*
- *Herr Burghard, Technisches Museum Berlin,*
- *OStR i.R. Ernst Ulrich, Kempten*
- *Thomas Winkler, Kustos für Schienenverkehr beim Techn. Museum-Wien,*
- *Plesko Zdenka, Slowenische Staatsbank Ljubljana.*

Literatur

1. ***Acker Dr. Isabella,*** *„Geschichte Österreichs in Daten von 1806 bis heute“, Marix-Verlag Wiesbaden, 2008;*
2. ***Brosius/Koch „****Die Schule des Lokomotivführers II. Band“. Reprint der Erstausgabe von 1931, Steiger-Verlag 1992;*
3. ***Düring, Theodor,*** *„Die deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven der deutschen Länderbahnen 1907-1922“ und „….der Einheitsbauart Die Baureihen 01 bis 04 der Typenreihe 1925“, Franck’sche Verlagshandlung Stuttgart 1972 und 1979;*
4. ***EK-Verlag Freiburg*** *(Hrsg.), „Borsig – Lokomotiven für die Welt“,* Nachdruck einer Veröffentlichung des transpress VEB Verlags für Verkehrswesen, Berlin 1985;
5. ***Gall, Lothar Prof. und Pohl, Manfred Prof.(****Hrsg.), “Die Eisenbahn in Deutschland Von den Anfängen bis zur Gegenwart”,* Verlag C.H. Beck München1999;
6. ***Gottwaldt, Alfred B., „****Geschichte der deutschen Einheitslokomotiven, Die Dampflokomotiven der Reichsbahn und ihre Konstrukteure“,* Franck’sche Verlagshandlung Stuttgart 1978;

7. ***Griebl, Helmut,*** *„Die JDZ-Baureihen 05, 06 und 30 Einheitslokomotiven nach deutschem Vorbild“,* EK-Heft 3/80 vom März 1980;
8. ***Horn, Alfred,*** *„Eisenbahn-Bilderalbum Nr. 5 – Die Zeit von 1938 bis 1945“,* Bohmann Druck und Verlag Wien, 2000;
9. ***Neudert, Herbert,*** *„Aktiv mit 85 - 06 018 hält die Geschichte der jugoslawischen Einheits-Dampflokomotiven lebendig“. Zeitschrift* „Lok Report Nr. 1/16.
10. ***Pierson, Kurt,*** *„Borsig ein Name geht um die Welt“,* Rembrandt Verlag Berlin, 1973;
11. ***Schäfer Dr.,Dr.hc., Erich, „****Exportkartell und Wettbewerb“, Westdeutscher Verlag Köln und Opladen 1964;*
12. ***Steffan, Hans,*** *„ Die neuen Einheitslokomotiven der Jugoslawischen Staatsbahnen“ in Die Lokomotive 29. Jahrgang, Februar 1932, Heft 2;*
13. ***Technik-Museum Berlin,*** *Nachlass Kurt Pierson, CD mit rd. 140 Seiten Protokollen und maschinenschriftlichen Niederschriften zum Kartell-Verfahren gegen Borsig und Schwartzkopff des Jahres 1929;*
14. **Wagner R.P.,** Oberregierungsbaurat a.D., *„Lokomotivtypisierung der Jugoslawischen Staatsbahn“ in Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, Jahrgang 1931, Bd. 75, Nr. 5, Seiten 121-124, Bd. 7 Seiten 195-199;*
15. ***Wiesinger Barbara N.,*** *„Die deutsche Besatzungspolitik in Jugoslawien 1941-1945“,* Teilabdruck einer Dissertation, einsehbar über den Literatur-Link in „Wikipedia“ *Partisanen, keine Jahresangabe;;*
16. ***Baum, Siegfried,*** *„Wo sind sie geblieben?“, Beitrag zur Geschichte aller namhaften Lokfabriken in Deutschland und dem nahen Ausland, DGEG-Jahrbuch der Eisenbahngeschichte Nr. 45 (2013/14).*