

Die spannende Geschichte der slowenischen Dampflokomotive 06-013 im Bahnpark Augsburg

Stählernes Symbol für Krieg und Frieden: Gesprengt, entgleist – und wieder aufgebaut

Von Prof. Mladen Bogič und Markus Hehl

Es ist Dienstag, 13. März 1945: Jugoslawische Partisanen schleichen sich über die bewaldeten Berghänge im engen Tal der Save zwischen Maribor und Ljubljana an die Gleise der Eisenbahn heran. Es sind die letzten Wochen des Zweiten Weltkrieges und die deutschen Besatzer haben an allen Fronten den Rückzug angetreten. Im nervösen Aufruhr dieser Zeit werden die Angriffe der Untergrundkämpfer auf dem Balkan immer häufiger und immer gefährlicher. Eilig legen die Männer einen Sprengsatz unter den Schienen und gehen in Deckung.

Wenig später rollt ein Zug mit der Dampflokomotive 06-013 heran. Eine heftige Explosion zerreißt das Gleis – die rund 160 Tonnen schwere Dampflokomotive entgleist und stürzt über die Böschung hinab. Leitungen am Kessel bersten; Dampf entweicht mit ohrenbetäubendem Zischen. Holz splittert. Kohlebrocken fliegen durch die Luft. Massive Stahlteile verbiegen sich beim Aufprall. Schließlich bohrt sich der stählerne Koloss krachend in das Flussbett der Save und bleibt im Wasser liegen. Wenige Sekunden später herrscht gespenstische Stille über dem Ort des Anschlags: Die drei Männer auf dem Führerstand – der Lokführer, der Heizer und ein Begleiter – sind tot.

Es ist dieses dramatische Ereignis in den letzten Wochen des Zweiten Weltkrieges, was die Dampflokomotive 06-013 der Slowenischen Staatsbahn SŽ zu einem der interessantesten Exponate im Augsburger Projekt „Rundhaus Europa – Drehscheibe der Kulturen“ macht: Im denkmalgeschützten Ringlokschuppen aus dem Jahr 1906, der derzeit aufwändig saniert wird, sollen historische Botschafter-Lokomotiven aus vielen Ländern von der wechselvollen Geschichte Europas erzählen. Die 06-013 kann dabei wie kaum eine andere Lokomotive von Krieg und Frieden auf dem Kontinent berichten. Doch die Recherchen zur Biographie der Lokomotive und zum fatalen Anschlag der Partisanen gestalteten sich als „kriminalistisches Puzzlespiel“.

Ein Blick zurück: Die Borsig-Lokomotiv-Werke in Berlin und die Berliner Maschinenbau AG lieferten in den Jahren 1930 und 1931 insgesamt 110 neue Dampflokomotiven in drei verschiedenen Ausführungen an die Staatsbahnen des „Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen“ (SHS). Es handelte sich um 40

Schnellzug-Lokomotiven mit der Achsfolge 2'C1' h2 der Baureihe 389 (spätere Baureihe 05), 30 Personenzug-Lokomotiven mit der Achsfolge 1'D1' h2 der Baureihe 486 (spätere Baureihe 06) und um 40 Güterzug-Lokomotiven mit der Achsfolge 1'E h3 der Baureihe 583 (spätere Baureihe 30).

Die Maschinen waren in den Jahren 1928 bis 1930 unter der Leitung des Oberingenieurs August Meister bei Borsig entwickelt worden. Da Meister auch maßgeblich an der Entwicklung der deutschen Einheitslokomotiven beteiligt war, wurden auch die drei Baureihen für Serbien, Kroatien und Slowenien im Einklang mit den deutschen Normen konstruiert und gebaut. Allerdings war die geringere Achsfahrmasse der Maschinen von 18 Tonnen auf die örtlichen Verhältnisse auf dem Balkan abgestimmt – so auch die um rund 25 Prozent größere Rostfläche wegen der zu verwendenden Braunkohle mit geringerem Brennwert.

Die Personenzug-Lokomotiven der Baureihe 486 wurden vor allem im Bergland Sloweniens eingesetzt. Sie fuhren zeitweise aber auch in Kroatien, wo sie hauptsächlich die Verbindung zwischen Zagreb und Rijeka bedienten. Die 1929 gegründeten Jugoslawischen Staatsbahnen JDŽ vergaben den Maschinen im Jahr 1933 die neue Baureihen-Bezeichnung 06.

In den Wirren des Zweiten Weltkrieges wurden 1941 die nördlichen Landschaften Jugoslawiens dem Deutschen Reich angegliedert. Der Rest Jugoslawiens wurde an Italien, Ungarn und Bulgarien sowie an die neuen Staaten Kroatien und Serbien verteilt. Dementsprechend wurde auch der Bestand an Lokomotiven der Baureihe 06 in alle Winde zerstreut. Die Deutsche Reichsbahn sicherte sich 15 Maschinen, die fortan als 39 401 bis 39 415 bezeichnet wurden. Die restlichen 15 Loks der jugoslawischen Baureihe 06 wurden auf die Italienischen und Kroatischen Staatsbahnen aufgeteilt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben 29 der ursprünglich 30 Lokomotiven bei den neugegründeten Jugoslawischen Staatsbahnen JŽ. Die Maschinen kamen bis 1975 im hochwertigen Reisezugdienst zum Einsatz und zogen in Slowenien unter anderem auch den berühmten Orient-Express.

Eine dieser Maschinen war die 06-013. Sie wurde 1930 von Borsig unter der Fabriknummer 12202 geliefert und im Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen zunächst als 486-313 in Betrieb genommen. Samt Tender belief sich der Anschaffungspreis auf 149.000 Reichsmark. Sie nahm am 13. Oktober 1930 ihren Dienst auf. Bis zu ihrer Ausmusterung Ende April 1975 legte sie stolze 2.150.484 Kilometer zurück. Ihre jetzige Nummer 06-013 wurde ihr 1933 im Zuge einer

systematischen Umnummerierung des gesamten jugoslawischen Triebfahrzeugparks verliehen. Von 1930 bis 1940 war sie in Maribor beheimatet.

Dann geriet die Lok in den Strudel der Weltgeschichte: Am 6. April 1941 griff die Deutsche Wehrmacht das Königreich Jugoslawien und das Königreich Griechenland an und besetzte im Verlauf des sogenannten Balkanfeldzuges beide Länder innerhalb weniger Wochen. Am 17. April kapitulierten die jugoslawischen Streitkräfte. Es folgte die unselige Zeit der nationalsozialistischen Schreckensherrschaft in weiten Teilen des Balkans. Vermutlich gemeinsam mit der zurückweichenden jugoslawischen Armee hatte es die 06-013 nach Belgrad verschlagen. Die Deutsche Wehrmacht beschlagnahmte die Lok, brachte sie zurück nach Maribor und reihte sie unter der Nummer 39 412 in das Nummernschema der Deutschen Reichsbahn ein. Dann diente sie weiter auf den Strecken des heutigen Sloweniens – bis sie im März 1945 zwischen den Stationen Zagorje und Sava unweit der Ortschaft Renke in einen Partisanenangriff geriet, auf eine Mine fuhr, entgleiste und in den Fluss Save stürzte.

Rund fünf Jahre lang blieb die Lok in der Save liegen. Erst im Sommer 1950 wurde eine Bergungsaktion eingeleitet, die sich über mehrere Monate hinzog. Mit einfachsten Mitteln, mit Schwellenstapeln, Flaschenzügen und handbetätigten Seilwinden wurde die Maschine geborgen, aufgegleist und dann in die Werkstätte Janko Gredelj in Zagreb geschleppt. Dort wurde sie mühsam instandgesetzt und wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Doch die erste Reparatur scheint nicht restlos geglückt gewesen zu sein, da die Maschine innerhalb kurzer Zeit noch zweimal in der Werkstätte zu Besuch war.

Am 22. Dezember 1950 wurde sie offiziell dem Bahnbetriebswerk Maribor zugeteilt. Über ein Jahr später, am 9. Februar 1951, wechselte sie zum Bahnbetriebswerk Ljubljana, um am 10. August 1963 wieder nach Maribor zurückzukehren, wo sie Ende April 1975 ihre aktive Karriere abschloss.

Ein Jahr danach wurde sie als technisches Denkmal in Maribor-Tezno aufgestellt, siedelte jedoch schon 1979 nach Maribor-Studenci über. Da sie dort zum Hindernis beim Ausbau einer nahegelegenen Straße wurde, musste sie 1991 neuerlich aufgegleist und nach Ljubljana auf das Areal des heutigen Eisenbahnmuseums überführt werden. Seitdem half sie selbstlos ihrer betriebsfähigen Schwesterlok 06-018, indem sie ihre besseren Radreifen gegen die schwächeren tauschte und auch ihren linken Zylinderblock im Tausch gegen den gerissenen von der 06-018 hergab. Leider führte sie ein trostloses Dasein, abgestellt unter freiem Himmel, weil für sie,

als dritte erhaltene Lok der Baureihe 06, kein Dach gefunden werden konnte. Langsam aber sicher nagte der Zahn der Zeit an der Substanz.

Eine Zukunftsperspektive für die Lokomotive tat sich erst im Lauf des Jahres 2004 auf, als die ersten Gespräche zwischen dem Eisenbahnmuseum Ljubljana unter seinem Leiter Professor Mladen Bogič und dem Bahnpark Augsburg geführt wurden. Schnell war die Idee geboren, die 06-013 als Botschafter-Lokomotive Sloweniens, als Symbol des Friedens und eines gemeinsamen deutsch-slowenischen technischen Erbes in das Augsburger Projekt „Rundhaus Europa – Drehscheibe der Kulturen“ zu entsenden.

Nach umfangreichen Vorbereitungen wurde die 06-013 schließlich im Frühjahr 2006 im Rahmen einer spektakulären Aktion von Ljubljana über Villach und Salzburg nach Augsburg überführt. Dabei verursachte ein heiß gelaufenes Achslager erhebliche Aufregung und bremste die Geschwindigkeit stellenweise auf Schrittempo herunter. Schließlich aber kam die Lok wohlbehalten in Augsburg an, wo sie nun – nach der Sanierung des Rundhauses – der musealen Aufbereitung und Präsentation ihrer dramatischen Biographie entgegen sieht.

Wer kann sachdienliche Hinweise geben?

Der Biographie einer Lokomotive auf der Spur

Die Recherchen zur Biographie der heutigen Botschafter-Lokomotive Sloweniens gleichen einem kriminalistischen Puzzlespiel: Die von den deutschen Besatzern betriebene Bahnstrecke zwischen Maribor und Ljubljana war im Zweiten Weltkrieg mehrfach Ziel von Partisanenanschlägen. Stationsgebäude gingen in Flammen auf, Züge entgleisten. Im März 1945 traf es die 06-013, die auf eine Mine auffuhr, aus den Schienen sprang und in die Save stürzte. Die Angriffe der Partisanen und ihre Folgen wurden damals von der Wehrmacht fotografiert und dokumentiert. Bekannt sind beispielsweise mehrere Fotografien aus der „Sammlung Dr. Hillebrand“, die 1977 in der Buchreihe „Lokomotiven ziehen in den Krieg“ im Wiener Verlag Slezak abgedruckt wurden. Im Wiener Verlagshaus aber sind keinerlei Unterlagen mehr aus der damaligen Buchproduktion vorhanden. Wer kann Angaben machen, wo diese Fotos heute zu finden sind? Gibt es darüber hinaus Wehrmachtsprotokolle oder Augenzeugenberichte vom Anschlag auf die 06-013 oder auf andere Lokomotiven im Tal der Save? Um die Geschichte der Botschafter-Lokomotive nachzeichnen zu können, bittet der Bahnpark Augsburg um „sachdienliche Hinweise“ unter: service@bahnpark-augsburg.eu. Weitere Informationen im Netz unter: www.bahnpark-augsburg.eu.

Technische Daten

Botschafter-Lokomotive Sloweniens 06-013:

Bauart:	1'D1'h2
Baujahr:	1930
Gesamtserie:	30 Lokomotiven
Hersteller:	Borsig, Berlin
Fabrik-Nummer:	12202

Spurweite:	1435 mm
Länge über Puffer mit Tender:	21.900 mm
Dienstgewicht Lok ohne Tender:	101,4 t
Höchstgeschwindigkeit:	85 km/h
Zylinderdurchmesser:	2 x 630 mm
Kolbenhub:	660 mm
Treib- und Kuppelraddurchmesser:	1600 mm
Lauf-raddurchmesser vorn/hinten:	900/1100 mm
Kesselüberdruck:	16 bar