

48 IN.KU

Oktober 2006

Die Tabaklokomotiven



In der schlimmsten Krisenzeit der letzten 75 Jahre war jeder Auftrag willkommen. Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit entwickelten der Bund und die Industrie Clearingabkommen mit Abnehmerländern von Schweizer Produkten und die Exportrisikogarantie. Dank diesen Massnahmen entstand die Vereinbarung über ein Tauschgeschäft Schweizer Lokomotiven gegen Bulgarischen Tabak. Die Raucher wurden angehalten, zur Unterstützung der heimischen Industrie, Zigaretten mit Orient-Tabak zu bevorzugen. Die exportierten Lokomotiven erhielten die Bezeichnung «Tabakloks».

Montagehalle der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur SLM im Jahre 1935 mit Roten Pfeilen und Tabaklokomotiven in der Endmontage.
Repro Glasplatte SLM/Slg. HB

Eine der sechs 1935 von der Schweiz an Bulgarien gelieferten Tabakloks ist nach 70 Jahren, am 19. März 2005, in die Schweiz zurückgeführt worden. Seit März 2006 steht sie in St-Sulpice im Val de Travers, umgeben von weiteren Dampflokomotiven. Eine Gruppe von Eisenbahnfreunden bemüht sich um die Geldmittelbeschaffung für die Wiederinbetriebnahme der grössten in der Schweiz gebauten Normalspurdampflokomotive.

Deutsche Lokomotiven aus der Schweiz

Die Zaren Saskoburggotski als Dampflokfans

Bulgarien wurde 1879 – nach 482 Jahren ottomanischer Herrschaft – eine stark von Deutschland beeinflusste Nation. In einem Militärputsch ersetzte der spätere Friedrich von Sachsen-Coburg-Gotha 1886 den ersten Regenten Alexander von Battenberg. Saskoburggotski, wie die Bulgaren den König nannten,

lok für die Gebirgsstrecken des Balkans zu entwickeln. Hanomag lieferte 1930 die drei ersten Lokomotiven, die in Bulgarien stolz die Baureihenbezeichnung «01» erhielten. Mit den Fabriknummern 10'678 - 80 gehörten sie zu den letzten von Hanomag gebauten Lokomotiven. Denn im Gefolge der Weltwirtschaftskrise von 1929 und der Restrukturierung der Deutschen Reichsbahn stellte Hanomag 1931 die Lokomotivherstellung zu Gunsten der Waffenpro-



Winterthurer Tabaklok 01.23 und Ae6/6-Mechanik bei den «060» in Bulgarien. HB 2004
Plakat, Anfang 1935 in schweizerischen Tabakwarenläden ausgestellt. (Slg. HP. Bärtschi)



war Anhänger der Monarchie, also seines eigenen Machtsystems, und nannte sich ab 1908 Zar, in Anknüpfung an den römischen und frühbulgarischen Kaisertitel Cäsar. 1918 ernannte er während der Niederschlagung des republikanischen Aufstandes seinen Sohn Boris Saskoburggotski zum Zaren. Boris war noch mehr als Friedrich Eisenbahnarr. Als Zar und Mitglied des Vereins der bulgarischen Lokomotivführer förderte er in Deutschland die Entwicklung modernster Dampflokomotiven für Bulgarien. Sein Vater und er besuchten persönlich in Deutschland Werke von Lokbaufirmen. 1929 erteilte die Bulgarische Staatsbahn der Maschinenbau AG Hanomag den Auftrag, eine leistungsfähige Mikado-Tender-

duktion ein. Saskoburggotski bestand aber darauf, dass sein Paradeferd weitere Nachkommen haben müsse.

Internationale Ausschreibung und Auftrag an die SLM

Im harten Konkurrenzkampf spielte Bulgarien europäische Lokomotivfabriken gegeneinander aus, nach Plänen der bulgarischen «01» von Hanomag bis 1935 weitere 20 Maschinen zu bauen. Da sich die Deutsche Industrie nach der Macht ergreifung Hitlers ab 1933 bereits weitgehend auf die Aufrüstung ausrichtete, bestand dort wenig Kapazität für solche Aufträge. Borsig und Henschel baute je zwei Maschinen

nach. Die grösseren Aufträge gingen an die Polnische Lokomotivfabrik Chrzanów (10 Stück) und an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur (6 Stück). So also entstanden 1934 - 35 in Winterthur nach deutschen Plänen Lokomotiven für Bulgarien.

Durch die Schluchten und über das Gebirge des Balkans

Ab 1935 führten die sechs Winterthurer Lokomotiven Züge durch den Balkan, definiert als Gebiet südlich der Save – Donau-Grenze. Dabei ist Bulgarien das «zentrale» Balkanland zwischen Donau, Schwarzem Meer und dem bis 2925 Meter hohen Rhodopen-Gebirge. Es ist zwischen



den grossen fruchtbaren Flächen im Norden und im Süden getrennt durch das Balkengebirge, das von Null bis auf 2376 Meter über Meer ansteigt. Die berühmte Schipkapassbahn, die unvollendete Trojanspassbahn und die Bahn durch die Isker-Schlucht queren dieses Gebirge. Weitere Bahnen mit Gebirgscharakter sind diejenigen entlang des Balkanengebietes, die Hauptbahn nach Saloniki, die schmalspurige Rhodopenbahn und die unvollendete Verbindung ans Thrakische Meer. Die 23 Maschinen der Baureihen 01 wurden in ihrer gut 50 Jahre dauernden Einsatzzeit auf allen Hauptlinien im Gebirgs- und Flachland eingesetzt.

IN.KU

Lokomotiven gegen Tabak – ein Krisengeschäft, das keines war

Linderung der Not mittels Naturalienhandel über Clearing-Abkommen

In der Schweiz fielen die Exporte nach dem New Yorker Börsenkrach um 62%, was eine Massenarbeitslosigkeit und soziale Unruhe zur Folge hatte. Ein Exportproblem lag darin, dass ausländische Privat- und Staatskunden Lieferungen erst 1 - 2 Jahre nach Erhalt bezahlen wollten. Die Unternehmer zögerten, in mehrjährige Entwicklungen und Herstellungszeiten zu investieren und zusätzlich Ungewissheiten über

Schweizer Importeuren in Franken an die Verrechnungsstelle bezahlt wurden. Importgüter waren Getreide, Kohle, Kaffee, Zucker oder Tabak. Exporteure wurden von dieser Stelle in Franken entschädigt.

Tabak gegen Lokomotiven – eines der ersten ERG-Geschäfte

Die Schweizerische Lokomotivfabrik erhielt für die Lieferung der 6 Dampflokomotiven nach Bulgarien 1934 eine produktive Arbeitslosenfürsorge von 218'000 Fr. und über die ERG

und Davidoff (Einwanderer aus der Ukraine nach Genf) grosses Interesse an diesem Geschäft.

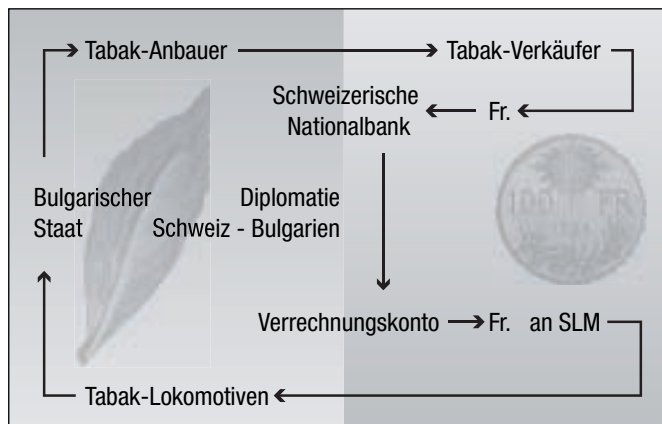
Sakskoburggotski zum Zweiten und zum Dritten

Doch in Bulgarien ereignete sich zur gleichen Zeit ein weiterer Militärputsch zu Gunsten der autokratischen Herrschaft von Boris Sakskoburggotski, der sich später mit Hitler verbündete. Das ausgehandelte Tauschgeschäft kam offensichtlich nicht zu Stande: 1935 musste die ERG-Geschäftsleitung feststellen,

bewirken.» 1943 ernannte Boris Sakskoburggotski seinen 6jährigen Sohn Simeon Sakskoburggotski zum Zaren von Bulgarien. 1946 schafften die an die Macht gelangten Kommunisten die Monarchie ab. Bis in die 1950er Jahre hielten die ERG-Jahresberichte bedeutende Clearing-Verluste v.a. mit Italien und Bulgarien fest. Unter den Kommunisten wurden die alten Schulden beglichen. Die Geschichte der Sakskoburggotskis aber fand noch kein Ende. Nach dem Sturz der Kommunisten 1990 und der Hungersnot 1997 wurde der alte Thronprätendent



Zahlungswerte und -fähigkeiten zu riskieren. Die Banken gaben für solche Geschäfte kaum mehr Kredite. 1933 linderten Notstandsarbeiten die Arbeitslosigkeit und ab 1934 die neu geschaffene Exportrisikogarantie ERG. Infolge der in verschiedenen Staaten eingeführten Devisenbewirtschaftung vereinbarte die Schweiz mit einer Reihe von Partnerländern Abkommen über den gegenseitigen Zahlungsverkehr («Clearingabkommen»). Der gesamte Zahlungsverkehr mit dem Ausland wurde über die Schweizerische Nationalbank und die 1934 gegründete Schweizerische Verrechnungsstelle abgewickelt. Über diese Stelle fand ein Naturalienhandel statt nach Massgabe von Warenlieferungen der Abnehmerländer, die von den



1'054'000 Franken Garantie. Die ERG liess eine Kompensation durch schweizerische Tabakkäufe in Bulgarien abklären. Die Tabakindustrie hatte in der Schweiz mit den Familienunternehmern Burrus (Einwanderer aus dem Elsass in den Jura)

dass «die Bemühungen der Firma (SLM) und des Schweizerischen Generalkonsulats in Sofia erfolglos geblieben sind, wobei es nicht gelungen ist, auch nur die Bekanntgabe eines bestimmten Termins (für) die Auszahlung (in Tabak) zu

SLM-Rahmenfabrikationsschild in französischer Sprache. HB 2004
SLM-Fabrikationsschild in kyrillischer Sprache an der 01.22 im Ausbesserungswerk Sofia. HB 2004
Schema Clearing

Simeon Sakskoburggotski 2001 Premierminister von Bulgarien. Als dieser dann nach Korruptionsanschuldigungen zurücktreten musste, stellte sich im Zusammenhang mit der Abwahl Berlusconi 2006 heraus, dass die mafiosen Umtriebe über verwandtschaftliche Beziehungen mit Italien verbunden waren: Simeon Sakskoburggotski ist Cousin des verhafteten italienischen Thronfolgers Vittorio Emanuele ... Doch in all diesen Wirren haben in Bulgarien mindestens zwei schweizerische Tabaklokomotiven als strategische Reserve überlebt ...

SGTI

«Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur»

Postfach 2408, 8401 Winterthur

PC-Konto: 80-33931-4

Präsident: Dr. Markus Meier, Aarau

Geschäftsstelle: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

Die SGTI bietet zum jährlichen Mitgliederbeitrag von Fr. 60.–

- Vorträge, Exkursionen, Reisen, Tagungen, Ausstellungen
- jährlich 4 Zeitschriften «industrie-kultur», 2 – 3 IN.KU-Bulletins und weitere industriekulturelle Publikationen.
- Internet-Plattform ISIS für Industriekulturgüter

Weitere Unterlagen über unsere Aktivitäten erhalten Sie über folgende Adresse: SGTI, Postfach 2408, 8400 Winterthur

ASHT

«Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel» (ASHT)

Adresse postale: ASHT

Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel. Case postale 2408, 8400 Winterthur

CCP: 80-33931-4

Präsident: Dr. Markus Meier, Aarau

Secrétariat: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

- L'ASHT organise des conférences, excursions, symposiums, expositions, voyages et la protection du patrimoine industriel.
- Les membres reçoivent le In.KU et la revue «industrie-kultur» et d'autres publications.

Cotisation annuelle: Fr. 60.–

Sur demande (ASHT, case postale 2408, 8401 Winterthur) nous vous envoyons très volontiers toute documentation concernant l'ASHT.

www.sgti.ch

www.asht.ch

www.industrie-kultur.ch

www.patrimoine-industriel.ch

www.industrial-heritage.ch

Mail: info@sgti.ch

Rückkehr einer Tabaklok in die Schweiz



Winterthurer Tabaklok 01.22, 2005 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt. HB 2005

Die Bulgarische Staatsbahn bewirtschaftete bis zum Zusammenbruch des Sozialismus eine strategische Reserve an Dampflokomotiven, die für Krisen- und Kriegszeiten so weit unterhalten wurde, dass man die Lokomotiven wieder in Betrieb nehmen konnte. Aus dieser strategischen Reserve heraus nahm die Staatsbahn 1988 die SLM-Lok 01.23 für Sonderfahrten wieder in Betrieb. Die mächtige, formschöne Lok führt seit 2003 wieder jedes Jahr einige Züge zu besonderen Anlässen und auf Bestellung. Als weitere, noch gut erhaltene SLM-Lok, stand in Asenovo die Lok 01.22. 2004 gelang es einer kleinen Gruppe von Schweizer Eisenbahnfreunden, den Transport dieser Lok in die Schweiz zu organisieren und zu finanzieren. Verschifft über die Donau kam die Lok von Russe nach Regensburg. Ab 29. Mai 2005 war die Tabaklok im Verkehrshaus zu besichtigen. Am 1. April 2006 erhielt sie ihren vorläufig definitiven Standort in St-Sulpice bei Vapeur Val-de-Travers. Der Lok



Die «01» zierte in sozialistischer Zeit mit Stern die Mützen der höheren Bahnangestellten. HB 2004

fehlen viele Buntmetallteile und Armaturen. Kessel, Trieb- und Fahrwerk müssen revidiert werden. Die Initianten der Wiederinbetriebnahme sind mit ihrem Anliegen, die Finanzierung zu unterstützen, an die SGTI gelangt. Die SGTI unterstützt die Bemühungen gerne mit diesem Bulletin.

Weitere Informationen unter: www.tabaklok.ch

Impressum

Text und Fotos

Dr. Hans-Peter Bärtschi
Gestaltet von Andreas Fahrni, KONTAKT, Schaffhausen
Gedruckt bei Peter Gehring AG, Winterthur