

# Kalter Krieg und geheime Lokomotiven: Die Botschafter-Lokomotive Schwedens

Wir schreiben das Jahr 1968. Europa ist durch den „Eisernen Vorhang“ getrennt. Unerbittlich stehen sich Ost und West im „Kalten Krieg“ gegenüber. Unter der Führung der Vereinigten Staaten von Amerika haben sich die westeuropäischen Staaten formiert. Der sogenannte „Ostblock“ wird dominiert von der sowjetischen Regierung in Moskau. Mehrmals schrammt die Welt in dieser aufgeheizten Zeit um Haaresbreite an einem Atomkrieg vorbei.

In Schweden werden zu dieser Zeit zahlreiche alte Dampflokomotiven ausgemustert und durch neue Dieselloks ersetzt. Doch die Regierung in Stockholm traut dem Frieden nicht – obwohl sich Schweden als neutraler Staat offiziell keinem der beiden Machtsysteme angeschlossen hat. Man fürchtet den Kriegsfall und einen möglichen „Nuklearen Elektromagnetischen Impuls“, der bei einer Atombombenexplosion auch moderne Diesellokomotiven außer Betrieb setzen würde. Deshalb wird unter dem Siegel der Verschwiegenheit eine „strategische Reserve“ aus rund 50 Dampflokomotiven gebildet, die über das ganze Land verteilt werden. Die Loks werden konserviert und in kleinen Gruppen in Schuppen abgestellt – oft fernab von Siedlungen und gut getarnt in Wäldern. Dort bleiben sie stehen und sollen im Ernstfall reaktiviert werden, um den Eisenbahnverkehr aufrechtzuerhalten.

Die Jahrzehnte vergehen und der Mantel des Vergessens legt sich über die „geheimen Dampflokomotiven“, die in der Einsamkeit der schwedischen Wälder ausharren. Erst mit den politischen Veränderungen der 1990er-Jahre beschließt der Schwedische Reichstag die Auflösung der Fahrzeug-Reserven. Die letzten drei Lokomotiven werden im Sommer 2008 mit der „Expedition Sandträsk“ unweit des Polarkreises aus einem Schuppen geborgen und aus ihrem rund 50 Jahre währenden Dornröschenschlaf erweckt.

Die Lok mit der Nummer 1135 schied 1968 aus dem regulären Betrieb aus und wurde in die strategische Reserve aufgenommen. Im September 2016 wurde sie als Geschenk des Königreiches Schweden an den Bahnpark Augsburg übergeben.

## Technische Daten

Bauart:	2'C h2
Hersteller:	Motala Verkstad (Fahrwerk) und NOHAB (Kessel)
Baujahr:	1912
Länge über Puffer:	19.490 mm
Dienstgewicht:	117 t
Höchstgeschwindigkeit:	90 km/h
Leistung:	keine Angaben
Ein königliches Geschenk von:	Staatliches Schwedisches Eisenbahnmuseum Gävle