

wurden gegen ein Ticket nach Moskau verkauft.

Mit Abramowitsch schien die Sonne aufzugehen: Er baute Schulen, sorgte für pünktliche Gehaltszahlungen und schickte die Kinder in den Ferien nach Südeuropa. Dort erlebten sie Dinge, die sie nicht für möglich hielten – Aufschnittscheiben etwa, die sie ihren Eltern mit der Post nach Hause schickten.

Rund 200 Millionen Dollar an eigenem Geld soll Abramowitsch in die Region investiert haben. Doch dessen Verzinsung hatte er längst miteingeplant: Sibneft verlegte über 20 Filialen in die Region und wickelte über diese seine Öllieferungen ab. Dem Konzern ermöglichte diese Operation, so ein späterer Bericht des Wirtschaftsprüfungsamtes, eine Steuerumgehung von einer halben Milliarde Dollar. Schon oft ermittelten die Staatsanwälte wegen ähnlicher Tricks gegen Abramowitsch und Sibneft. Doch den Ermittlungen fehlte der in Russland entscheidende politische Segen.

Chelsea, glauben seine Biografen Midgley und Hutchins, sei nichts weiter als eine Lebensversicherung für Abramowitsch, „die billigste, die es gab“. Kein englischer Premier wird ihn mehr ausweisen. Ruhe allerdings wird er auch in Sussex kaum finden, selbst wenn ihn die russische Politik in Ruhe lässt. Irgendwann, glaubt Wenediktow, werden seine alten Geschäftspartner vor der Tür stehen und ihre Anteile fordern. „Was macht er, wenn Chodorkowski aus dem Gefängnis kommt?“, fragt der Journalist.

Gut möglich, dass Abramowitsch aber auch für diesen Fall vorgesorgt hat. „Vielleicht“, so Wenediktow, „sagt er dann ja: Guck mal hier, hab all deine Sachen schon geregelt.“

BEAT BALZLI, NILS KLAWITTER



Chelsea-Boss Abramowitsch, Spieler John Terry
Die billigste Lebensversicherung

BAHN

Denkmal unter Dampf

Seit knapp zwei Jahren tobt ein absurder Streit um die schnellste Dampflokomotive der Welt. Der Käufer fühlt sich von der Bahn geprellt und von Behörden gegängelt.

Das Streitobjekt trägt den nüchternen Namen „18201“, hat Treibräder hoch wie eine Wohnungsdecke – und ist mit exakt gemessenen 182,4 Kilometern pro Stunde die schnellste betriebsbereite Dampflokomotive der Welt.

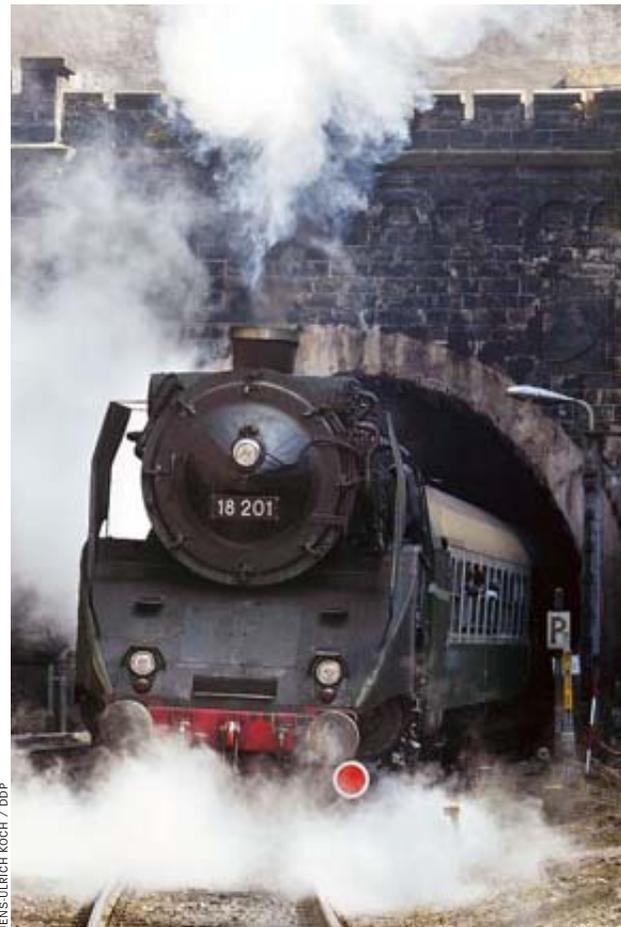
Dampflokliebhaber geraten ins Schwärmen beim Anblick dieses Stahlgeschosses. Im Jahr des Mauerbaus 1961 wurde es aus einer Schnellfahr-Tenderlokomotive und einer unter Konstruktionsfehlern leidenden Kohlenstaub-Lokomotive zusammengebaut, um für die DDR-Reichsbahn Reise-waggons, die für den Export ins Ausland bestimmt waren, bei hohen Geschwindigkeiten zu testen.

Ihren letzten großen Auftritt hatte die „18201“ im Jahr 1994. Bei der Fusion von Reichs- und Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG wurde die Ost-Dampflokomotive in Berlin symbolisch mit einem modernen West-ICE zusammengekoppelt. Drei Jahre später schob die Bahn das Ostgefährt nach einem Kesselschaden aufs Abstellgleis.

Im Schuppen 4 des Bahnwerks Halle rostete die „18201“ vor sich hin – bis sie von Wessis entdeckt und restauriert wurde. Und damit begann der Ärger, für die Investoren, für die Bahn und für die Denkmalschutzbehörde.

Die Wessis, das sind Christian Goldschagg, einer der Erben des Süddeutschen Verlags, und sein Freund, der Boogie-Woogie-Pianist Axel Zwillingenberger. Bei Schampus und Feuerwerk kam beiden in der Millenniumsnacht eine Geschäftsidee. Der Musiker, bekennender Dampflokomotive-Freak, hatte in den neunziger Jahren ganze Fotoserien von Oldtimern auf Schienen geschossen und kennt sich in der Szene hervorragend aus. Mit Zwillingenbergers Know-how und Goldschaggs Geld wollte das Duo alte Dampfriesen restaurieren und für Nostalgiefahrten vermieten – zum Tagessatz von 2150 Euro plus „Aufdampfpauschale“.

Die beiden gründeten eine Firma mit dem Namen Dampf Plus GmbH und schlossen einen Kooperationsvertrag mit der Bahn. Die überließ Goldschagg zwei Lokomotiven aus dem Eisenbahnmuseum in Nürnberg – die Lok „031010“ und eben die „18201“.



Dampflokomotive „18201“ (2002)

Noch mal richtig eingeeizt

Der Verlegererbe ließ die beiden Kolosse nach eigenen Angaben für rund eine Million Euro im DB-Werk Meiningen restaurieren. Im Gegenzug stellte die Bahn für die Nostalgiefahrten Lokführer und Heizer zur Verfügung, für zwischenzeitlich 70 Euro pro Stunde. Anfangs lief das Geschäft für beide Seiten prächtig. Staunend verfolgten Tausende Eisenbahnfans an den Gleisen, wie die Lokomotiven nach Rügen, Innsbruck oder Salzburg dampften.

Doch Ende 2003 begann der Streit zwischen den ungleichen Geschäftspartnern. Die Bahn, so Goldschagg, habe plötzlich kein Personal mehr für die Fahrten abstellen wollen. Offenbar sah sie Dampf Plus als Konkurrenten. Die Bahn veranstaltet selbst Nostalgiefahrten, unter anderem mit dem Schnellzug „Blauer Enzian“, der einst zwischen Hamburg und München verkehrte.

Es drohte ein Rechtsstreit, aber noch einmal einigten sich die Kontrahenten auf einen Kompromiss. Die Lok „031010“ ging zurück ins Eisenbahnmuseum nach Nürnberg, Goldschagg und seine Freunde durften als Ausgleich für die teuren Restaurierungen die Rennlok „18201“ behalten.

Die Vergleichsverhandlungen zwischen Bahn und Dampf Plus wurden auf Seiten des Staatsunternehmens von Marketingvorstand Klaus Daubertshäuser geführt. Dampf Plus musste sich als neuer Eigentümer der „18201“ allerdings verpflichten, „der DB AG ein Rückkaufsrecht mit einem festgelegten Preis einzuräumen“ und die Lok in Halle zu belassen, wo sie von Bahnmitarbeitern „gewartet und gefahren“ werden solle. Kurz darauf einigte man sich auf einen Stundensatz von rund 35 Euro für die Bahner.

Ein Jahr nach dem Vergleich wollte Bahnchef Hartmut Mehdorn von dieser Abgabe nichts mehr wissen. Durch den Vergleich seien „sämtliche wechselseitigen Ansprüche abgegolten“, schrieb er an Goldschagg. Eine „Regelung zur Personalgestaltung war nicht Bestandteil dieser Vereinbarung“.

Danach hörte der Verleger nichts mehr von dem Bahnchef. „Ich habe keine Ahnung, warum er sich an unsere Abmachung mit seinem Vorstandskollegen Daubertshäuser nicht mehr halten will“, sagt er.

Ohne das fünfköpfige hallische Stammpersonal, das zum Großteil schon seit 1961



Kontrahenten Mehdorn, Goldschagg

„Die wollen uns platt machen“

auf der Lok ihren Dienst tat, konnte Dampf Plus den Renner aber nicht mehr einsetzen – und damit dessen teuren Unterhalt nicht länger finanzieren. Dampf Plus war die Geschäftsgrundlage entzogen.

Zwar bot die Bahn zwischenzeitlich einen neuen „Rahmenvertrag zur Realisierung von Personalüberlassung“ an – jedoch aus Sicht von Dampf Plus zu „unannehmbaren Konditionen“. Goldschagg sieht darin einen Wortbruch der Bahn: „Die wollen uns einfach platt machen.“

Es kam noch schlimmer für den Verlagserberben. Als Goldschagg, von den ewigen Streitereien mit der Bahn zermürbt, Ende 2004 darüber nachdachte, seine Firma zu liquidieren und den Dampf-Oldtimer zu verkaufen, liefen die Eisenbahnfreunde Sturm – und weckten die Denkmalschutzbehörde aus ihrem Dornröschenschlaf.

Schnell stellte sich heraus: Die Bahn hätte die „18201“ nicht ohne weiteres veräußern dürfen. Sie ist, zusammen mit dem hallischen Lok-Schuppen 4, in dem sie ursprünglich untergebracht war, ein Kulturdenkmal. „Die Bahn hat nie erwähnt, dass die ‚18201‘ unter Denkmalschutz steht“, klagt Goldschagg. Er fühlt sich geprellt.

Die Bahn freilich wehrt sich. Man habe von der Schutzwürdigkeit der Lok erst Anfang dieses Jahres erfahren. „Uns ist das unerklärlich“, heißt es aus dem Konzern.

Fakt ist: Bereits am 18. November 1997 schrieb die Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Halle, „Abteilungsleiterin Dipl.-Ing. Lohöfener“, eine „Mitteilung über die Eintragungen in das Verzeichnis der Kulturdenkmale des Landes Sachsen-Anhalt“ an die Deutsche Bahn AG, Regionalbereich Halle. Darin teilt die Behörde der Bahn mit, dass die „Schnellzugdampflokomotive ‚18201‘ ... Denkmalwert im Sinne beweglicher Kulturdenkmale“ ist.

Am Ende ihres Schreibens weisen die Beamten darauf hin, dass sie vor „Veräußerung eines Kulturdenkmals“ vom Eigentümer über den Verkauf informiert werden müssen – und dass „der Veräußerer verpflichtet ist, den neuen Eigentümer auf den bestehenden Denkmalschutz hinzuweisen“. Verstöße gegen diese Auflagen können mit „Geldbußen bis zu 1 000 000 Mark geahndet werden“.

Inzwischen haben die hallischen Denkmalpfleger ein Bußgeldverfahren gegen die DB „in Vorbereitung“. Am 19. Mai dieses Jahres informierten sie die Rechtsabteilung, dass „verschiedene Verstöße gegen das Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt“ vorlägen.

Aber auch Goldschagg sitzt in der Klemme. Fahren kann er mit der „18201“ nicht mehr, einem Verkauf ins Ausland – es gibt Angebote aus den USA und Liechtenstein – müssten die Denkmalpfleger zustimmen.

Am einfachsten wäre, die Bahn würde die „18201“ zurücknehmen. Das wäre auch im Sinne der Denkmalschützer. Aber Goldschaggs Vorschlag, die Bahn solle die Lok für die ihm entstandenen Kosten in Höhe von rund 1,9 Millionen Euro wieder in ihren Museumsbestand übernehmen, lehnt das Unternehmen bislang ab. „Die Dampflok wurde unter Ausschluss jeglicher Gewährleistung verkauft, damit ist die Geltendmachung des von Ihnen vorgetragenen Mangels ausgeschlossen“, schrieb Mehdorns Rechtsabteilung Anfang April.

Am 16. Juli heizten Goldschagg und seine Freunde der alten Lok noch einmal so richtig ein – vermutlich das letzte Mal in Deutschland. Der Investor erwägt, trotz der Einsprüche der Denkmalschützer, die „18201“ ins Ausland zu verkaufen.

Die Abschiedsfahrt führte von Sachsen Richtung Ostsee. Tausende Eisenbahnfans säumten die Strecke, um die für die Fahrt im ursprünglichen Grün lackierte Lok noch einmal zu sehen.

JÖRG SCHMITT