

# SWR2 Wissen

## Die Lok im Rhein

### Geschichte einer versunkenen Legende

Von Mareike Gries

---

1852 wurde in Karlsruhe eine Dampflokomotive gebaut. Beim Transport zum Einsatzort sank das Schiff im Rhein auf Höhe von Germersheim. Nun soll die Lok geborgen werden.

---

Sendung: Freitag, 11. Mai 2018, 08.30 Uhr

Redaktion: Martin Gramlich

Regie: Autorenproduktion

Produktion: SWR 2018

---

#### **Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

## MANUSKRIFT

***Atmo: Sturm / Arbeitsatmo***

#### **Autorin:**

Es muss sehr stürmisch gewesen sein, am 14. Februar 1852. An diesem Tag war ein Segelschiff auf dem Rhein unterwegs, mit einer ganz besonderen Fracht: Mit einer der allerersten Dampflokomotiven, die je in Deutschland gebaut wurden, von der Firma Kessler in Karlsruhe. Auf dem Rhein sollte die fabrikneue Lok jetzt von Karlsruhe zu ihrem Einsatzort transportiert werden, zur Düsseldorf- Elberfelder Eisenbahngesellschaft. Eine Schienenverbindung zwischen den Städten gab es damals noch nicht. Doch dann das Unwetter: Das Segelschiff kam ins Wanken, die Lokomotive rutschte von Deck, hinein in die Fluten. Am Grund des Rheins liegt die Lok bis heute.

***Atmo: Sturm noch mal hochziehen, dann abklingen lassen***

**Autorin:**

Mehr als 160 Jahre nach dem Schiffsunglück glaubt eine Gruppe von hartnäckigen Schatzsuchern, die Lokomotive wiedergefunden zu haben. Einer von ihnen ist der Geophysiker Professor Bernhard Forkmann.

**O-Ton 1 – Bernhard Forkmann (mittig Musik drunter „Siegfrieds Rheinfahrt“):**

Das Ergebnis insgesamt ist sehr verlässlich, also wir können uns darauf verlassen, dass hier etwas dahinter steckt. Und wenn es nicht die Lok ist – sagen Sie mir, was es dann sein soll. Dann kann es nur noch der Nibelungenschatz sein.

**Ansage:**

„Die Lok im Rhein - Geschichte einer versunkenen Legende“. Eine Sendung von Mareike Gries.

***Atmo Funkkontakt: Max für die WSP. Ja, hier ist die Max. Ihr zieht wieder zurück? Ihr bleibt da an der Stelle. Nee, ich dreh rum.***

**Autorin:**

An Bord eines Motorboots der rheinland-pfälzischen Wasserschutzpolizei. Genau hier, bei Rheinkilometer 387, auf Höhe von Germersheim, soll die Lokomotive liegen, sagt Dienstgruppenleiter Stephan Hammer.

**O-Ton 2 – Stephan Hammer:**

„Wir sind jetzt im Grunde genommen schon da.“ „Also sie könnte jetzt direkt unter uns liegen?“ „Nee, ich zeig‘s Ihnen hier auf dem Plan. Wir sind hier, das ist der Lingenfelder Altrhein, geht bis hierher, dann sehen Sie die grün-weiße Stange, rechts daneben ist eine weiße Platte, das ist diese erste Buhne. Und dann kommen wir da zur zweiten Buhne und hier, am Ende der Buhne, ungefähr 50 Meter vom Ufer entfernt, da soll die Lokomotive liegen.“

**Autorin:**

Als Buhne wird eine Art Mauer bezeichnet, ein kleiner Steinwall, der vom Ufer aus rechtwinklig bis unters Wasser führt und die Fließrichtung eines Gewässers beeinflussen soll. Die Bühnen im Rhein auf der Höhe von Germersheim wurden Mitte des 20. Jahrhunderts gebaut. Also lange nachdem die Lokomotive dort ins Wasser fiel. Und die Bühnen haben den Loksuchern immer wieder Kopfzerbrechen bereitet. Doch davon später. Zuerst ein Blick ins grünlich-trübe Wasser des Rheins.

**O-Ton 3 – Stephan Hammer:**

„So, jetzt sind wir genau in Höhe der Lok. Nämlich an diesem weißen Punkt hier am Ufer geht die Buhne rein.“ „Ich guck mal ins Wasser, vielleicht sehe ich ja was. Ich sehe, dass ich nichts sehe. Wasser.“ „So war das bisher auch immer, bei den ganzen Suchen, die hier schon stattgefunden haben. Wenn die Lok vier Meter unter der Flusssohle liegt, wird auch nicht sehr viel zu sehen sein.“

**Autorin:**

Die Lok liegt nicht einfach am Grunde des Rheins. Dann wäre es ja auch nicht so schwierig, sie zu finden. Sie muss im Laufe der Jahrzehnte von einer meterdicken

Schicht aus Sand, Steinen, Kalk und Kies bedeckt worden sein. Das erschwert die Bergung. Ein weiteres Problem ist eine Altrheininsel, der so genannte Lingenfelder Grund, der direkt an die Fundstelle grenzt, sagt Stephan Hammer.

#### **O-Ton 4 – Stephan Hammer:**

Die Insel ist Naturschutzgebiet. Der Rhein selbst nicht mehr. Es ist natürlich für die Bergeaktion insofern ein Problem, dass es für die Firmen bedeutend einfacher wäre, wenn sie direkt mit ihren Fahrzeugen bis ans Ufer fahren könnten, und könnten dann von Land aus schon einiges arbeiten. Das ist an dieser Stelle nicht möglich.

#### **Autorin:**

Solche Probleme sind für Horst Müller und seinen Freund Heinz-Peter Schmitz inzwischen nur noch Kleinigkeiten. Seit über 30 Jahren suchen die beiden Lokomotivführer und Hobby-Eisenbahner nach der versunkenen Lokomotive. Jetzt sitzen die beiden in der guten Stube von Horst Müller in Cochem an der Mosel. An den Wänden hängen Zierteller, auf dem Sofa sitzt ein riesiger Teddybär. Auf dem Wohnzimmertisch einige kopierte Seiten aus dem Buch, mit dem im Jahr 1962 alles angefangen hat. Es trägt den Titel „Zauber der Schiene“. Horst Müller war zwölf Jahre alt, als er es in die Hände bekam. Und besonders eine Episode darin hat ihn schon damals ganz besonders gepackt:

#### **O-Ton 5 – Horst Müller:**

Ah, hier ist es schon: „Es war jedes Mal ein Fest für die Jugend der Stadt, wenn Lokomotivtransport war. Übrigens ist einmal im Badischen bei einem derartigen Transport eine tolle Geschichte passiert. Die Pfalzbahn hatte zwei Lokomotiven bei Kessler bestellt ...“(abblenden).

#### **Sprecher:**

(Unterlegen mit Schiffsunglücks-Atmo) (überblenden) Die Pfalzbahn hatte zwei Lokomotiven bei Kessler bestellt, deren Transport nach der Pfalz zunächst einmal per Schiff über den Rhein gehen musste. Eine Brücke gab es damals noch nicht. Nun waren beide Maschinen fertig, sie trugen die Fabriknummern 200 und 201, so viele Lokomotiven hatte Kessler also schon bis dahin gebaut. Die erste Lok kam glücklich hinüber. Sie hat als „König Ludwig“ viele Jahre lang Dienst getan. Doch als ihre Schwester an der Reihe war, da geschah das Malheur. (abblenden)

#### **O-Ton 6 – Horst Müller:**

(überblenden) „...Da geschah das Malheur. Das Boot scheint von der starken Strömung abgetrieben worden zu sein. Plötzlich bekam es Schlagseite. Die Maschine löste sich von ihrer Befestigung und – unter dem Aufschrei aller Zuschauer an beiden Ufern – rollte sie schön langsam kopfüber ins Wasser hinein, wo sie sofort verschwand. Dort ist sie heute noch zu finden, die Lokomotive ohne Namen, ohne Betriebsnummer – versunken und vergessen.“ Stimmt natürlich nicht ganz. Sie hatte auch einen Namen – Rhein.

**Musik: Siegfrieds Rheinfahrt**

**Autorin:**

Ausgerechnet nach dem Fluss, der ihr zum Verhängnis werden sollte, wurde die Lokomotive benannt. Das hat Horst Müller aber erst Jahre später herausgefunden. Als 12jähriger ist Horst Müller zwar sofort elektrisiert, als er die Geschichte von der versunkenen Lok zum ersten Mal in die Hände bekommt. Dass er selbst sie allerdings einmal finden und eine wichtige Rolle dabei spielen könnte, um sie wieder ans Tageslicht zu befördern, davon konnte er damals nicht einmal träumen.

**O-Ton 7 – Horst Müller:**

Und dann Jahre später, 1986/87, hatte ich auch andere Eisenbahnmagazine, da wurden die Berichte von der Rheinlok nochmal erwähnt. Da habe ich noch mal Feuer gefangen. Dann wollte ich der Sache auf den Grund gehen: Wo liegt die Lok, was ist da dran. Dann habe ich den Heinz-Peter, Kollege von mir, angesprochen, dann sind wir in die verschiedenen Archive, Bibliotheken, in Museen gefahren, da haben wir uns die Informationen Stück für Stück geholt.

**Autorin:**

Und Müllers Eisenbahner-Kollege Heinz-Peter Schmitz musste nicht lange überredet werden, bei der Schatzsuche mitzumachen.

**O-Ton 8 – Heinz-Peter Schmitz:**

Als er mit dieser Geschichte kam, ich war gleich fasziniert von dieser Sache. Und hab gedacht, so was muss man unterstützen. Es ist ja die älteste Lokomotive, die in Deutschland existiert, wenn wir sie denn bergen würden. Wir sind dann sofort losgefahren, haben Zeitungsberichte gefunden, haben Karten gefunden, Material, so hat das praktisch angefangen.

**Autorin:**

Allerdings war es für die beiden Hobby-Historiker gar nicht so leicht, die Karten und Berichte aufzutun und auszuwerten. Immer wieder wurden sie auf falsche Fährten gelockt. So sind sie zum Beispiel jahrelang der Theorie nachgegangen, die Lok müsste im heutigen Uferbereich liegen, also an Land vergraben sein, nicht unter Wasser. Davon waren sie auch noch im Jahr 1993 überzeugt, als die beiden im damaligen Südwestfernsehen dem Moderator Mario Schmiedicke in der Sendung „Schnick Schnack“ von ihrem Plan erzählen, die Lok zu bergen.

**O-Ton 9 - Auszug Schnick Schnack:**

„Ja, liebe Zuschauer, jetzt möchte ich Ihnen die Herren vorstellen, die das vorhaben. Hinter uns ist eine technische Zeichnung dieser Lokomotive und jetzt müsste da gebuddelt werden, an dem Rheinufer.“ „Ja, das ist richtig. Die Lokomotive liegt also heute nicht mehr im Rhein, sondern die liegt am angrenzenden Uferbereich und wir möchten die Lokomotive wieder gerne ans Tageslicht fördern.“ „Das haben Sie schon festgestellt durch Messungen.“ „Ja.“

**Autorin:**

Dass sich die Schatzsucher damals bei ihren Messungen gründlich vertan hatten, hatte mehrere Gründe. Denn genau in dem Zeitraum, als die Lokomotive in den Rhein fiel, arbeiteten der Ingenieur Johann Gottfried Tulla und seine Nachfolger daran, den Rhein zu begradigen. Der Fluss sollte dadurch besser befahrbar werden,

was auch gelang. Aber das Kartenmaterial aus der Zeit Mitte des 19. Jahrhunderts ist uneinheitlich und auch nur noch teilweise erhalten. Zusätzliche Informationen bekamen Horst Müller und seine Mitstreiter dafür aus Zeitungsberichten aus dem Jahr 1852. Denn die versunkene Lok war für die Presse schon damals ein spannendes Thema. Aus einem Bericht in der Pfälzer Zeitung vom 12. März 1852 geht zum Beispiel hervor, dass schon direkt nach dem Untergang versucht wurde, die Lok zu bergen.

### **Sprecher:**

Das Schicksal der unterhalb Germersheim versunkenen Lokomotive nimmt die allgemeine Neugierde so in Anspruch, dass den Lesern vielleicht eine genauere Angabe der zu ihrer Hebung bis jetzt gemachten Versuche nicht unwillkommen sein dürfte. Seit 14 Tagen sind nun die Arbeiten zur Hebung der Lokomotive im Gange. Die erste Aufgabe besteht darin, die Lokomotive mit Ketten zu unterfangen.

### **O-Ton 10 – Horst Müller:**

Da mussten die Ketten über diesen Rhein gezogen werden und da waren 100 Männer auf der einen Seite und am anderen Ende wieder 100 Männer, die haben diese Ketten hin und her gezogen wie ein Sägeblatt. Und das hat man mit zwei Ketten gemacht, und wenn die drunter geschoben waren, dann kamen zwei Bergungsschiffe, die haben sich genau da drüber positioniert und damit konnte man diese Ketten anheben. Das war auch gelungen, die Lok hat schon raugeschaut, rutschte aber dann zwischen den Ketten wieder durch. Die Lok ist wieder in den Rhein gefallen, aber so, dass man mit der Kette nicht mehr drunter fahren konnte.

### **Autorin:**

Allerdings konnten die Ketten auch nicht so einfach wieder entfernt werden. Horst Müller entdeckte in einem Zeitungsbericht, den Hinweis, dass die Bergungsketten noch Jahre nach dem Schiffsunglück an Gemeindegrenzen lägen. Beim Stichwort `Gemeindegrenzen´ wurde er hellhörig und suchte nach alten Karten, in denen diese Grenzen eingezeichnet waren. Ein weiteres Puzzleteil seiner langwierigen Suche. Im Jahr 2008 schließlich der Durchbruch. Horst Müller musste sozusagen eine Zwangspause bei seiner Arbeit als Lokführer machen. Mehr als 700 Überstunden zwangen ihn dazu. Diese Überstunden wollte er im Landesarchiv in Speyer abbummeln.

### **O-Ton 11 – Horst Müller:**

Da bin ich eine ganze Woche von Cochem nach Speyer gefahren. Morgens um 9 Uhr angefangen, bis um 17 Uhr. Dann nach acht Tagen, kurz vor Schluss, hab ich dann diese Dokumente gefunden, das war wie eine Suche nach der Nadel im Heuhaufen. Dass man Dokumente findet von 1852, von einem ganz bestimmten Unglücksfall, die noch vorhanden sind. Das war wie sechs Richtige.

### **Autorin:**

Es war ein einziger Begriff, der den Schatzsuchern bis dahin gefehlt hatte und der jetzt in den Berichten auftauchte, die Horst Müller 2008, mehr als 20 Jahre nach Beginn seiner Suche, im Archiv in Speyer zum ersten Mal in Händen hielt. Er lautet: Kiesbank. Müller erinnerte sich an alte Karten, in denen eine Kiesbank eingezeichnet war. Das war der Durchbruch, sagt Heinz-Peter Schmitz.

**O-Ton 12 – Heinz-Peter Schmitz:**

So konnten wir die Linie bilden: Die muss also jetzt im Rheinbereich liegen. Das war der Tag, an dem wir alle beide gejubelt haben und wussten, das ist das Puzzle, was uns gefehlt hat. Jetzt haben wir alles zusammen, was uns fehlt und das ist dann nachher auch bestätigt worden.

**Autorin:**

Die beiden Jäger der verlorenen Lok waren sich endgültig sicher, wo ihr Schatz zu finden war, wo eine Bergung ansetzen musste. Doch Enthusiasmus alleine nützt nichts, wenn man die Unterstützung von professionellen Wasserbaufirmen und offiziellen Stellen braucht. Die wollen hieb- und stichfeste Beweise.

Wissenschaftliche Beweise. Diese Beweise konnte Professor Bernhard Forkmann liefern, Geophysiker an der Technischen Universität Bergakademie Freiberg in Sachsen. Auch er gehört seit mehr als 20 Jahren zum Schatzsucher-Team.

**O-Ton 13 – Bernhard Forkmann:**

Die ganze Expedition aufs Wasser zu bringen, das war nicht reizvoll, weil der Rhein ein wilder Fluss ist, auch heute noch und wir haben dann einiges erlebt, aber wir haben dann tatsächlich an dem von Horst Müller besagtem Punkt diesen magnetischen Fußabdruck auch wirklich gefunden. Und das war ein tolles Ergebnis.

**Autorin:**

Diesen magnetischen Fußabdruck oder die geomagnetische Anomalie, wie es fachlich korrekt heißt, hat Bernhard Forkmann zusammen mit einigen seiner Studentinnen und Studenten aufgespürt. Um die Lok bzw. ihren magnetischen Fußabdruck zu finden, verwendeten die Wissenschaftler einen sehr empfindlichen magnetischen Sensor und ein GPS-Gerät.

**O-Ton 14 – Bernhard Forkmann:**

Alle Sekunden wurde ein magnetischer Messwert aufgenommen und dazu die entsprechenden Koordinaten im GPS-Gerät festgehalten. Diese beiden Messreihen muss man am Computer zusammen führen und wunderbar hat es geklappt. Wir hatten eine geomagnetische Anomalie, wie man sie sich schöner nicht wünschen konnte und genau in dem Bereich, in dem Horst Müller gesagt hat: Hier müsste sie eigentlich liegen.

**Autorin:**

Dass da im Rhein etwas liegt, was dort nicht hingehört, davon ist Bernhard Forkmann seit den Messungen überzeugt. Aber wie kann er sicher sein, dass es wirklich die Lok ist? Skeptiker meinen, es könnte auch ein Panzer sein, den die französische Armee Ende des Zweiten Weltkriegs beim Überqueren des Flusses verloren haben könnte. Forkmann winkt ab, die Messwerte passen für ihn zu gut zu den geschätzten Maßen der Lok, die etwa 20 Tonnen wiegen müsste.

**O-Ton 15 – Bernhard Forkmann:**

Also wenn man mal einen Panzer als vielleicht das schwerste Eisengerät sich vorstellt, dann kommt man auf einen Messwert, der müsste dreifach stärker sein als das, was wir gemessen haben. Also unsere 20 Tonnen liegen richtig schön abgesetzt von einer 5-Zentner-Bombe oder einem Panzer, sind also überhaupt nicht

zu verwechseln. Man könnte sagen, das ist ein spezifischer Fußabdruck, der nur für diese 20 Tonnen so aussehen kann. Alles andere entfällt.

**Autorin:**

Kopfzerbrechen bereitete dem Suchteam etwas anderes: Der magnetische Fußabdruck wurde ausgerechnet am Ende einer Bühne gefunden. Ein Zufall, oder was steckte dahinter?

**O-Ton 15 a – Bernhard Forkmann:**

Das hat uns natürlich gewundert. Wie kommt es, dass genau auf dieser Lok Bühnensteine liegen? Dann sind wir mit unserem Messgerät bei Niedrigwasser auf der fraglichen Bühne und auf der Bühne oberhalb und unterhalb spazieren gegangen und haben festgestellt, auf den Nachbarbühnen sind die Messwerte sehr niedrig, während auf unserer Bühne tatsächlich erhöhte Messwerte vorkommen. Die Frage war, hat man beim Bühnenbau Eisenkörper, also eine Art Lore oder was auch immer dort verloren. Aber 20 Tonnen, das passt auch nicht zu dem Bühnenbau. Und die Frage, warum man da eine Bühne draufgesetzt hat, muss man eher als Zufall sehen.

**Autorin:**

Schließlich wussten die Bühnenbauer damals nichts von dem technischen Denkmal, das da unter ihnen lag. Zur Zeit des Bühnenbaus – Mitte des 20. Jahrhunderts – war die versunkene Lokomotive längst vergessen.

***Atmo Eisenbahnmuseum: Klopfen, Hallo, ich suche Herrn Jenderny. - Sie haben ihn gefunden. (abblenden)***

**Autorin:**

Besuch im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein. Auch Museumsmitarbeiter Volker Jenderny ist seit Jahrzehnten an der Suche nach der Lok beteiligt. Ohne die Unterstützung eines Museums und des dazugehörigen Vereins wären Horst Müller und Heinz-Peter Schmitz schnell an ihre Grenzen gestoßen. Denn vor allem durch das Engagement des Museums konnten die Schatzsucher an notwendige Genehmigungen kommen.

***Atmo: Schritte (drunterlegen)***

**Autorin:**

Volker Jenderny geht in den Verwaltungsbereich des Museums. Hier war früher auch die Verwaltung des Güterbahnhofs, der sich lange auf dem Gelände befand. Durch die Fenster kann man noch heute Güterzüge sehen, die gemächlich vorbei rollen. Die Dampflokomotiven, die draußen stehen, fahren allerdings nicht mehr. Sie sind allesamt museumsreif. Volker Jenderny deutet auf einen Lageplan an der Wand:

**O-Ton 16 – Volker Jenderny:**

Wir befinden uns jetzt hier in unserer Verwaltung mit dem Blick auf den Bahnhof. Alles, was hier auf dem Plan rot eingezeichnet ist, ist Museumsgelände und in diesem Bereich: Lokomotivschuppen, Drehscheibe, wäre die Lokomotive ideal untergebracht. Wir gehen davon aus, dass nach der Bergung die Lok auf einen

Tieflader gestellt wird und dann gleich hierher kommt und dann hier im Museum gleich so hingestellt wird, dass sie präsentiert werden kann.

**Autorin:**

Horst Müller hatte schon sehr früh Kontakt zu Eisenbahnmuseen aufgenommen, mit der Bitte, ihn bei der Suche zu unterstützen. Aber viele Museen haben abgelehnt. Aber nicht das Museum in Darmstadt-Kranichstein. Auch Volker Jenderny hatte als Jugendlicher das Buch „Zauber der Schiene“ gelesen und kannte die Legende von der versunkenen Lok. Für ihn war sofort klar, dass das Museum bei der Suche nach dieser ganz speziellen Lok behilflich sein musste.

**O-Ton 17 – Volker Jenderny:**

Das ist eine Lokomotive, die in Karlsruhe gebaut worden ist, zu einer Zeit, als man im Lokomotivbau noch viel experimentiert hat, eine rasant fortschreitende technische Entwicklung. Die war nach heutigen Maßstäben sehr klein. Noch kein Führerhaus, damals stand der Lokführer noch draußen, das war bestimmt kein Vergnügen. Von daher ist es ganz wichtig, ein solches frühes Zeugnis der Dampflokomotivenentwicklung, der Eisenbahngeschichte zu bergen und zu bewahren und zu präsentieren.

**Atmo: Tür öffnen (abblenden)**

**Autorin:**

Der Ausstellungsraum des Museums ist in einem ehemaligen Behelfsgebäude für Gstarbeiter untergebracht, die die Bahn vor allem in den 60er Jahren beschäftigt hat. Auch eine kleine Modelleisenbahn dreht hier ihre Runden. Volker Jenderny zeigt auf das Modell einer Dampflokomotive:

**Atmo: Modelleisenbahn**

**O-Ton 18 – Volker Jenderny:**

Auch das ist eine Lokomotive aus der Zeit von unserer Lokomotive „Rhein“, auch die ist so ähnlich gebaut, mit offenem Führerstand, wo das Lokpersonal im Freien auf dem Führerstand steht. So in etwa sollte unsere Lokomotive „Rhein“ auch über die Schienen rollen.

**Autorin:**

Im Gegensatz zu Horst Müller und Heinz-Peter Schmitz hatte Volker Jenderny beruflich nie mit der Bahn zu tun. Er war Berufssoldat, engagiert sich ehrenamtlich im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein. Aber auch für ihn ist der Tag der Bergung, die im Oktober stattfinden soll, eine Herzensangelegenheit.

**O-Ton 19 – Volker Jenderny:**

Ich fieber dem Moment auch entgegen, wir haben über 20 Jahre drauf hingearbeitet, wenn man dann an diesem Tag soweit ist, dann geht einem das sicherlich nahe, da kann man noch so cool tun, aber ohne dass es einen berührt, geht das nicht, das ist auch ganz normal und nach so viel Arbeit auch ganz natürlich.



**Autorin:**

Auch wenn Volker Jenderny sich schon freut auf die Bergung und die Zeit danach, wenn die versunkene Lokomotive im Museum zu besichtigen sein wird: wirklich behalten kann das Museum die Lokomotive nicht. Sie ist ein technisches Denkmal und gehört damit allein dem Land Rheinland-Pfalz. Das Land will die Lokomotive allerdings an das Museum verleihen, erst mal für 25 Jahre.

**Atmo: Klingel, Tür. „Hallo.“ „Hallo, ich such den Herrn Schulz.“ „Ja, ich geh schnell mit Ihnen.“ „Ach, das ist nett.“ (Schritte abblenden).**

**Autorin:**

Außenstelle Speyer der Direktion Landesarchäologie Rheinland-Pfalz. Hier hat Dr. Rüdiger Schulz sein Büro, Oberkonservator und Archäologe. Auf seinem Schreibtisch türmen sich Tütchen mit meist eher unscheinbaren Zeugnissen aus den Zeiten der alten Römer.

**Atmo: Tüte knistert. „Scherben.“ „Die aussehen wie Steine.“ „Die aussehen können wie Steine, ja. (abblenden).**

**Autorin:**

Jahrtausende alte Scherben und Münzen gehören zum Alltag der Archäologen. Eine Lokomotive aus dem Jahr 1852, noch dazu eine versunkene, ist auch für Rüdiger Schulz etwas Besonderes.

**O-Ton 20 – Rüdiger Schulz:**

Eine Lokomotive ist nicht unser täglich Brot. Dazu gibt es zu wenig, die irgendwo abgesehen sind. Die Lokomotive ist wirklich ein besonderes Objekt. Auch von der Datierung her, weil wir aus der frühen Neuzeit und der Neuzeit eigentlich keine Objekte haben, die so tief verborgen sind.

**Autorin:**

Seit mehr als 20 Jahren beobachtet Rüdiger Schulz die Unternehmungen der Schatzsucher. Auch wenn mehrere Suchen fehlgeschlagen sind, hat er nie daran gezweifelt, dass da im Rhein tatsächlich eine Lokomotive liegt. Alle urkundlichen Erwähnungen sprechen dafür. Wenn die Lok geborgen wird, greift das so genannte Schatzregal. Eine rechtliche Regelung, nach der Funde von besonderer wissenschaftlicher Bedeutung automatisch dem Staat oder dem Land gehören. Das heißt, das Land Rheinland-Pfalz ist der Eigentümer der Rhein-Lok, hat aber weder für die Suche noch für die Bergung Mittel zur Verfügung gestellt:

**O-Ton 21 – Rüdiger Schulz:**

Finanziell beteiligt sich das Land nicht an der Suche, das hängt damit zusammen, dass wir ad 1 kein Geld haben, ad 2 durchaus der Meinung sind, dass nicht jedes archäologische Objekt, das im Boden liegt, ausgegraben werden muss. Weil wir die Erfahrung haben, dass ein Objekt, das im Boden liegt, wesentlich länger erhalten bleibt, als wenn es an die Luft kommt.

**Autorin:**

Das ist bei der Lok aber vermutlich nicht der Fall, meint Rüdiger Schulz. Bei entsprechender Behandlung soll die Lokomotive auch an der Luft so gut erhalten bleiben, wie sie aktuell wahrscheinlich ist.

**O-Ton 22 – Rüdiger Schulz:**

Der Erhaltungszustand wird verhältnismäßig gut sein, weil das Objekt die ganze Zeit unter Wasser eingelagert war. Um Korrosion zu bilden, brauch ich ja viel Sauerstoff. Unter Wasser ist das nicht gegeben. Was die Problematik sein wird, das werden die Anhaftungen durch Kalkbildung und Kies an dem Objekt sein.

**Autorin:**

Dass es beim Heben der Lok nicht zu zusätzlichen Beschädigungen kommt, sei wiederum Aufgabe der zuständigen Bergungsfirma.

**O-Ton 23 – Rüdiger Schulz:**

Solche Bergeunternehmen wissen schon, wie sie mit rohen Eiern umzugehen haben, und ich würde das mal als rohes Ei bezeichnen, was da unten liegt. Da werden die schon entsprechende Vorsicht walten.

***Atmo: (Schleusenwasser) Die fahren jetzt rein und dann können wir hier drüber marschieren.***

**Autorin:**

Im Fall der versunkenen Lok ist das Bergungsunternehmen die Wasserbaufirma OHF. An einem eiskalten Tag inspiziert Firmenchef Wolfhard Neu eine seiner Baustellen an der Mosel. Mit Hilfe eines riesigen Pontons, also einem schwimmenden Träger und einem Arbeitsschiff, einer so genannten Schute, wird hier eine neue Schleuse gebaut. So ähnlich könnte es auch aussehen, wenn im Herbst die Lok geborgen werden soll. An Bord des Pontons zu kommen, ist gar nicht so einfach.

***Atmo: „Guten Tag, Männer, wir würden gerne an Bord kommen.“ „Dann müssen wir den Taucher rausholen.“ „Ja, macht das.“ (abblenden)***

**Autorin:**

Auf dem Ponton steht ein Kran, der einen gelben Metallkäfig aus dem trüben Wasser zieht. Darin ein Taucher in dickem Schutzanzug. Der Taucher steigt aus, der Korb wird Richtung Ufer gezogen.

***Atmo: „Sehe ich das richtig, dass wir jetzt in diesen Korb steigen müssen?“ „Ja ja. Kriegen Sie keine Angst. Geht es?“ „Ja. Oh Gott.“ „Jetzt dürfen Sie alles mitmachen, ja.“***

**Autorin:**

Und schon schweben wir mehrere Meter über der Mosel. An Bord des Pontons angekommen haben wir erstaunlich festen Boden unter den Füßen. Der Ponton ist nicht mit Ankern, sondern mit Metallstempeln befestigt, die sich metertief in den

Boden bohren. Wind und Wellen können dem Ponton nichts anhaben. Trotzdem ist es eiskalt. Wir flüchten uns in einen warmen Maschinenraum.

**Atmo: Metalltreppe runter steigen**

**Autorin:**

Hier erklärt Wolfhard Neu, wie es denn nun genau funktionieren soll, die Lok ans Tageslicht zu befördern.

**O-Ton 24 – Wolfhard Neu:**

Der erste Arbeitsgang wird sein, dass wir die vorhandene Buhne, dass wir die halb abtragen werden. Danach wird ein großer Spundwandkasten gerammt, also U-förmig. Dieser Kasten schützt später die Taucher und auch die Arbeiten. Dann beginnen wir mit dem Ausheben der Kiesmassen. Wir haben eine Überlagerung bis zur Lok von sieben Metern, so dass wir die ersten 5 Meter mutig greifen und dann wird uns das Risiko zu groß, wir könnten ja die Lok beschädigen, das darf nicht passieren.

**Autorin:**

Die letzten Meter Kies werden von den Tauchern deshalb vorsichtig mit einer Art Staubsauger abgetragen. Dann geht es an die Bergung.

**O-Ton 25 – Wolfhard Neu:**

Die Lok, wenn sie frei ist, werden Gurte untergeschoben und dann wird die Lok gehoben und abgesetzt auf so einer Schute, um dann an Land zu fahren.

**Autorin:**

Diese Arbeiten erfordern nicht nur eine genaue Planung und genügend erfahrene Fachkräfte – sie kosten auch viel Geld. Rund 150.000 Euro kostet allein die Bergung. Mindestens. Das ist nur der Selbstkostenpreis. Sponsoren haben einen Teil der Summe schon aufgebracht, der Rest muss rechtzeitig zusammen kommen, unter anderem durch Crowdfunding, also durch Geld, das über viele kleine Spenden übers Internet zusammengetragen wird. Die Crowdfunding-Kampagne läuft seit einigen Wochen. Wenn das Geld beisammen ist, kann beim Ausgraben der Lokomotive im Oktober eigentlich nichts mehr schiefgehen. Oder könnte es etwa noch mal passieren, dass die Lok wieder in den Rhein rutscht, so wie beim ersten Bergeversuch 1852?

**O-Ton 26 – Wolfhard Neu:**

Passieren kann alles, aber ich kann's mir nicht vorstellen. Könnte natürlich sein, dass Teile von der Lok abbrechen oder dass die Lok doch schwächer ist, als wir uns das vorstellen. Wir meinen ja alle, die Lok ist noch 100%ig, ich persönlich mein das auch, aber man weiß es nicht. Die Wahrscheinlichkeit, dass sie wieder reinfällt, ist sehr, sehr gering. Wenn sie einmal hängt, dann hängt sie. Dann heben wir sie auch raus.

\* \* \* \* \*

**Service:**

SWR2 Wissen können Sie auch als Live-Stream hören im **SWR2 Webradio** unter [www.swr2.de](http://www.swr2.de) oder als **Podcast** nachhören:

<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>

**Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?**

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen.

Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert.

Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder [swr2.de](http://swr2.de)