

Es erscheint wie ein Kindheits-  
traum eines jeden enthusiastischen  
Eisenbahners: eine verloren  
gegangene Lokomotive  
zu finden. Für Horst Müller  
dürfte so ein Traum nun wahr werden.  
Der ehemalige Lokomotivführer aus Cochem  
an der Mosel war seit Jahrzehnten auf der  
Suche nach einer im Februar 1852 im Rhein  
bei Germersheim versunkenen Lokomotive  
– und hat sie gefunden. Am 21. Oktober  
könnte die Lok geborgen werden. Im  
gegenüberliegenden Philippsburg ist man  
auf Zuschauerandrang vorbereitet.

Sinnigerweise hieß die einst im Strudel  
des Oberrheins versunkene Lokomotive  
„Der Rhein“. Sie hatte drei Achsen, rund 20  
Tonnen an Gewicht und sechs Meter Länge.  
Hergestellt wurde sie in einer Karlsruher  
Maschinenfabrik und sollte auf dem  
Wasserweg bis Köln geschippert werden,  
wo man sie auf ein bereits bestehendes  
Eisenbahnnetz verladen und nach Düsseldorf  
gebracht hätte. Doch nach 30 Kilometern  
auf dem Wasser war die Reise zu Ende:  
Ein Wintersturm brachte den Segelfrachter  
zum Kentern. Wenige Tage später versuchten  
400 Mann die Lok mit langen Kettenzügen  
wieder an die Oberfläche zu ziehen.  
Vergeblich.

Der inzwischen 69-jährige Horst Müller  
hatte erstmals im Alter von 11  
Jahren von der „versunkenen  
Lok“ gelesen. Seitdem ließ ihn  
die Geschichte offenbar nicht  
mehr los. In späteren Jahren  
suchte und fand er Mitstreiter:  
Seit dem Jahr 1987 besteht  
der Kontakt zu dem ehrenamtlichen  
Leiter des Museums „Bahnwelt  
Darmstadt-Kranichstein“, Uwe  
Breitmeier. Nach der Wende  
kam der Geophysiker Bernhard  
Forkman aus Freiberg/Sachsen  
hinzu. Seit 1989 ist das Trio  
gemeinsam auf Suche nach der Lok  
– und steht nun möglicherweise  
vor dem großen Durchbruch.

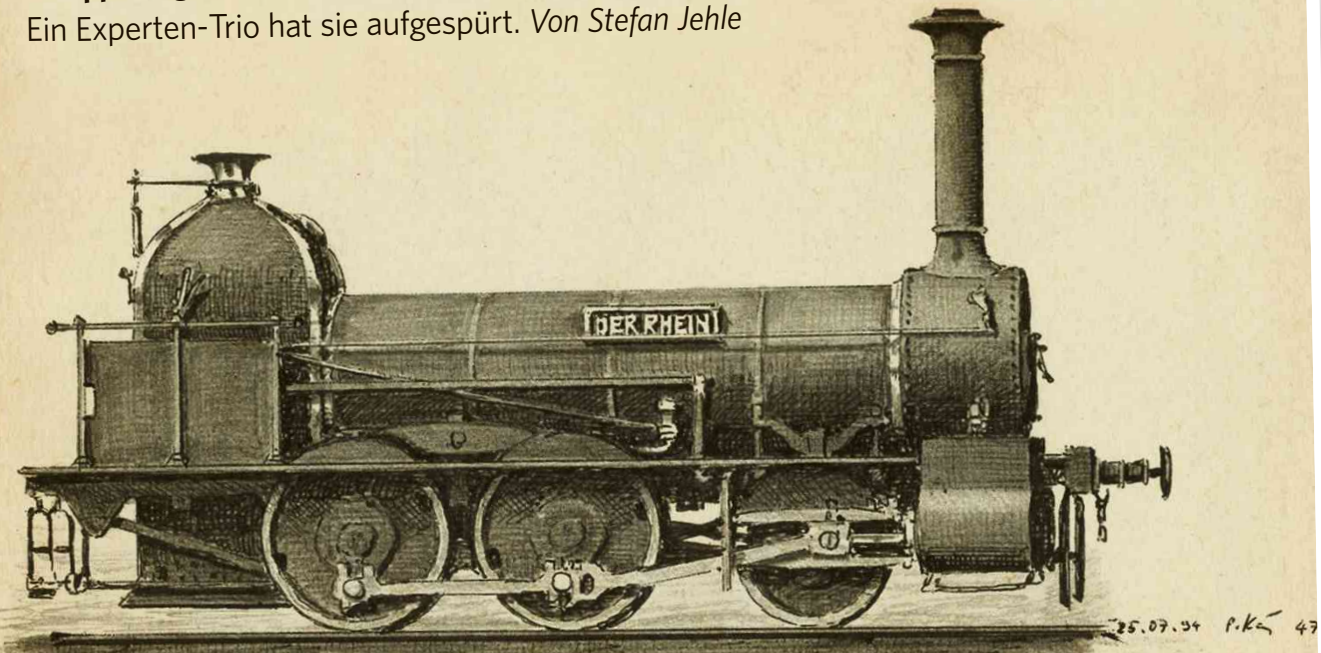
Was sie da in den Tiefen  
des Rheins, etwa 6,5 Meter  
unterhalb des Wasserspiegels,  
tatsächlich erwartet – und vor  
allem in welchem Erhaltungszustand  
– erscheint völlig ungewiss. Es  
wäre die älteste Lok Deutschlands  
im Urzustand. Klar ist bislang  
aber nur, dass ein sechs Meter  
langer Eisenblock im Untergrund  
liegt. Das ergab die Ortung mit  
Magnetsensoren. Der Koloss  
liegt 50 Meter vom Germersheimer  
Ufer entfernt, auf Höhe des  
Philippsburger Stadtteils  
Rheinsheim, begraben unter  
3000 Tonnen Kies, Sand und Geröll.

Dabei war das Trio Müller,  
Breitmeier und Forkman 2006  
schon kurz davor gestanden,  
die Suche aufzugeben. Mehrfach  
hatte es Sondierungen und  
Erdb Bohrungen auf der  
Germersheimer Landseite  
gegeben. „Wir waren damals  
im wahrsten Sinne des Wortes  
auf dem Holzweg“, sagt Uwe  
Breitmeier, dessen Darmstädter  
Museum als Schirmherr dient,  
auch um die Chancen auf  
staatliche Unterstützung zu  
verbessern. Den ehemaligen  
Lokomotivführer Horst Müller  
bezeichnet der Museumschef  
als „spiritus rector“ des  
gesamten Unternehmens –  
die treibende Kraft.

Müller war es auch, der sich  
2008 wochenlang im Landesarchiv  
im pfälzischen Speyer „in Akten  
eingegraben“ hatte. Der Unfall  
von 1852 war in fast allen  
deutschen Zeitungen vermeldet  
worden. Dabei stieß Müller  
auf neue Spuren – und einen Denk-

# Ein Koloss wird geborgen

**Philippsburg** Vor 166 Jahren versank eine Lokomotive im Rhein.  
Ein Experten-Trio hat sie aufgespürt. *Von Stefan Jehle*

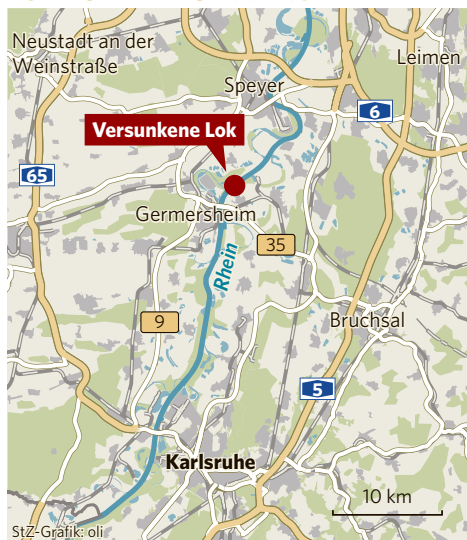


Diese Zeichnung zeigt, wie die Lokomotive „Der Rhein“ vor ihrem Untergang  
ausgesehen haben dürfte.  
Foto: Eisenbahnmuseum Kranichstein



Die erfolgreichen Schatzsucher Breitmeier, Forkmann und Müller  
(von links) posieren vor dem Rhein.  
Foto: Mainzer Agentur

## FUNDORT BEI GERMERSHEIM



fehler: Die Rheinbegradigung des  
Karlsruher Ingenieurs Johann  
Gottfried Tulla, die zwischen  
1817 und 1876 aus einem einst  
mäandrierenden Strom ein völlig  
verändertes Flussbett hinterließ,  
war einer der Hintergründe.  
Denn die zunächst von Müller  
eingesehenen Flusskarten zeich-

netes Bild – tatsächlich war  
der spätere Fundort im heute  
noch bestehenden Flussstrom  
zu verorten. „Mehrere kleine  
neue Hinweispunkte ergänzten  
das Puzzle“, erzählt Breitmeier.  
Nur wenig später ortete das  
Eisenbahner-Trio den Metallblock  
mit Magnetsensoren. Jetzt ging  
es auf Suche nach Sponsoren.

„Seit zwei Jahren wissen wir,  
dass wir die Bergung stemmen  
können“, sagt Uwe Breitmeier.  
Inzwischen sei „genug Geld  
eingesammelt, um graben zu  
können“. Der ehemalige  
Lokomotivführer Horst Müller  
sieht sich „nur noch als  
Zuschauer“. Andere haben  
längst die Regie übernommen:  
ein kleines Hafen- und  
Flussbauunternehmen aus Au  
am Rhein, wenige Kilometer  
südlich von Karlsruhe, habe  
„einen Teil der Bergungskosten  
erlassen“. Seit Wochen steht  
bereits ein Schiff der Firma  
OHF bei Rheinkilometer 387,  
also vor Ort. Es hat eine U-  
förmige, 30 Meter lange  
Spundwand in den Rheingrund  
eingedrückt. Sie soll die  
Arbeiten und geplanten  
Tauchgänge in der starken  
Strömung ermöglichen.

Im Frühjahr wurde erstmals  
ein Kostenrahmen bekannt:  
rund 500 000 Euro kostet  
demnach die Bergung. „Uns  
fehlten zuletzt noch etwa  
100 000 Euro“, erzählt  
Breitmeier. Seit Juli 2018  
läuft auch ein „Crowd-  
Funding“ über ein  
Spendenkonto in Darmstadt.

Der Südwestrundfunk, der  
die Suche nach der Lok lange  
medial begleitet, plant am  
21. Oktober ab 14 Uhr eine  
Live-Übertragung von der  
Bergung. Am badischen  
Ufer im Philippsburger  
Stadtteil Rheinsheim  
bereitet man sich bereits  
auf einen Publikumsansturm  
vor. „Wir rechnen mit  
10 000 Zuschauern“, sagt  
der Bürgermeister Stefan  
Martus. Für den Zugang  
zum Rheinufer plant er  
einen Shuttlebus.

## GESCHICHTE DER EISENBAHN

**Bestimmung** Die Lokomotive  
„Der Rhein“ sollte 1852 an  
einen Düsseldorfer Lokalbahn-  
besitzer ausgeliefert werden,  
der ein Streckennetz von 26  
Kilometern betrieb. Von ihr  
gibt es nur Zeichnungen.  
Ein nachgebautes Modell  
steht im Museum Bahnwelt  
Darmstadt-Kranichstein.  
Gebaut hat die Lok der  
Karlsruher Unternehmer  
Emil Keßler, der von 1846  
an auch die Maschinenfabrik  
Esslingen betrieb.

**Eisenbahnbranche** Die  
erste Eisenbahn in  
Deutschland fuhr von 1835  
an zwischen Nürnberg und  
Fürth. 1840 begann der  
Betrieb auf der Strecke von  
Mannheim nach Heidelberg –  
das erste Teilstück der 285  
Kilometer langen Badischen  
Hauptbahn von Mannheim  
nach Basel, die am 1. August  
1845 Freiburg erreichte.  
1845 gingen Streckenabschnitte  
zwischen Cannstatt und  
Esslingen in Betrieb. sj

Anzeige

**DAUER  
NIEDRIG  
PREISE**

**Damen Pullover**  
Farben: Grau, Schwarz & Rosa,  
mit oder ohne Perlen, Größen:  
36-48, je nur ~~7,99~~

**4,99**

In allen KIK-Filialen und auf  
[www.kik.de](http://www.kik.de)

sympathisch

Jetzt online bestellen auf: [www.kik.de](http://www.kik.de) - Eine Filiale in Ihrer Nähe für  
Vorrat reicht. Irrtümer vorbehalten. Abgabe nur in Haushaltsgröße.  
Verantwortlich für Filial- und Onlineangebote: KIK Textilien