



Raus aus dem Depot, hinauf aufs Gleis: Die Dampflokomotive 78 246 wurde im Jahr 1922 gebaut. Die Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) wollen sie zu ihrem 100. Geburtstag wieder zum Leben erwecken.

Foto:
Ute Eschenbacher

Die Preußin kehrt zurück

Historische Dampflokomotive der 78er-Baureihe geht als Dauerleihgabe an die Eisenbahnfreunde Zollernbahn

NEUENMARKT
Von Ute Eschenbacher

Der Zweckverband Deutsches Dampflokomotiv-Museum (DDM) lässt seine Dampflokomotive 78 246 ziehen: Die Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) erhalten sie als Dauerleihgabe. Bis zu ihrem 100. Geburtstag im Jahr 2022 soll sie wieder fahrtüchtig sein.

Wenn alles gutgeht, kann die bei der Stettiner Maschinenbau AG Vulcan gebaute Dampflokomotive danach mindestens acht Jahre lang eingesetzt werden. Die Eisenbahnfreunde Zollernbahn hoffen jedoch, sie noch eine weitere Hauptuntersuchungsperiode fahren zu können. Dann würde die Lok frühestens 2038 nach Neuenmarkt zurückkommen.

Die 78 246 war bereits bei den allerersten Dampfsonderfahrten der Eisenbahnfreunde aus Rottweil mit dabei: Zum Beispiel 1974 bei den Fahrten der Zollernbahn und dem Dampfabschied der letzten Tenderdampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Damals soll sie scharenweise Anhänger in die Region Rottweil, Villingen, Horb und

Freudenstadt gelockt haben. Nach mehr als 40 Jahren schließt sich nun also der Kreis. Mit dem Kooperationsvertrag kommt die Dampflokomotive zurück nach Baden-Württemberg an ihre alte Wirkungsstätte Rottweil. Denn bis zum 31. Dezember 1974 war sie dort stationiert, bevor sie nach Kirchenlaibach und dann nach Neuenmarkt überführt wurde. Nach Angaben der Eisenbahnfreunde war sie eine „der letzten Preußinnen im süddeutschen Raum, gar die letzte ihrer Baureihe“.

Wie der Kulmbacher Landrat Klaus Peter Söllner beim Pressegespräch im DDM am Donnerstag erläuterte, schaffte die Deutsche Bundesbahn noch 409 der Maschinen an. „Heute sind noch sechs Lokomotiven der Baureihe 78 erhalten. Die Dampflokomotive 78 246 des Betriebswerks Rottweil war die letzte Lok dieser Baureihe im Dienst der DB.“ Ihre letzte Fahrt sei sogar der „Tagesschau“ einen Bericht wert gewesen. Doch die Lok sei „glücklicherweise nicht auf dem Schrottplatz“, sondern im Depot in Neuenmarkt gelandet. Denn Museumsgründer Günter Knauß habe sie in seine Sammlung aufgenommen. Im DDM habe sie über 40 Jahre lang eine neue Heimat gefunden. „Das könnte das

Ende der Geschichte sein, wenn es nicht am letzten Einsatzort der Lok einen sehr engagierten Verein von Eisenbahnfreunden gäbe, die den Plan gefasst haben, die 1922 gebaute Lokomotive zu ihrem 100. Geburtstag wieder unter Dampf zu setzen.“

Und diese hätten sich bereits als „verlässliche Partner“ erwiesen. Weil sie ebenfalls die Loks 52 7596 und 01 519 für den Betrieb aufbereiteten. Üblicherweise erteile das Museum ähnlichen Anfragen eine Absage. „Die Museumsobjekte sollen als Zeugnisse der Vergangenheit authentisch erhalten werden“, sagte Söllner. „Insofern wird dieses Projekt eine Ausnahme bleiben.“ Der museale Wert bleibe erhalten und verbessere sich sogar, sagte der Landrat. Die Maschine werde zeitlich befristet als Dauerleihgabe vergeben und bleibe im Eigentum des Zweckverbandes DDM. Das Museum könne die Dampflokomotive sogar an bestimmten Tagen im Jahr für eigene Zwecke nutzen, wie zu Sonderfahrten unter Dampf.

Der Neuenmarkter Bürgermeister Siegfried Decker ist gespannt darauf, wie die 78 246 wieder zum Leben erweckt wird. „Sie wird für einen Betrag restauriert, den sich der Zweckverband

nicht leisten könnte“, gab Decker zu. Der Vorsitzende der EFZ, Klaus Bogenschütz, schätzt die nötige Summe für die Wiederherstellung auf 400 000 Euro. „Wir werden sie größtenteils in Eigenleistung wiederherstellen.“ Im Führerhaus sei das Blech abgezehrt. Zudem sei die Lok mit der neusten Überwachungstechnik und Funk auszustatten. Um die Lok wieder flottzumachen, wollen sich die Eisenbahnfreunde einige Jahre Zeit lassen. Dann soll sie in Baden-Württemberg, Thüringen und Bayern wieder auf Gleise gesetzt werden. „Ich denke, wir werden alle unsere Freude daran haben.“

Ihre ursprüngliche Bezeichnung bei der Preussischen Staatsbahn lautete T 18. Sie war als Schnellzug auf der Insel Rügen im Einsatz und diente einer schnellen Verbindung der Fährbahnhöfe. Von 1912 bis 1927 wurden mehr als 530 Lokomotiven der Gattung T 18 für die Preussische Staatsbahn gebaut. Bei der Deutschen Reichsbahn, die 508 Loks übernahm, ordnete man die Maschinen in die Baureihe 78 ein. Ihre Markenzeichen: ein kräftiger Rahmen, günstige Heizflächenverhältnisse, sparsamer Verbrauch und ein ruhiger Lauf bei hohen Geschwindigkeiten.