

Berliner Zeitung

Berliner Zeitung | Berlin

Industriedenkmal: Das Zugpferd geht auf Reisen

Von Torsten Harmsen

27.02.17, 22:50 Uhr



Die Lokomotive T3 des Deutschen Technikmuseums überquert das Tempelhofer Ufer in Kreuzberg. Auf der Autobahn wird sie wohl Aufsehen erregen.

Foto: AKUD/Lars Reimann

„Heute früh um drei sind wir losgefahren“, sagt der Spediteur, der mit seinem Tieflader extra aus Schwarzenberg im Erzgebirge gekommen ist. Nun wartet er an den Gleisen des Deutschen Technikmuseums in Kreuzberg, um seine Ladung abzuholen, eine kleine grüne Lok.

isenbahnfreunde, Museumsleute und Mütter mit Kindern versammeln sich um die Lok, die nach Neustrelitz gebracht werden soll. Mit ihrem langen Schornstein und dem Führerhäuschen scheint sie direkt dem historischen Bilderbuch über die „gute alte Dampflokomotive“ entsprungen zu sein. Man kann sich denken, warum sie einst mehrfach auf Messen gezeigt, in einer Parade vor dem Zoopalast entlanggefahren und mit einer eigenen Bundespost-Briefmarke geehrt wurde.

116 Jahre in der Stadt

Die Spediteure legen Verbindungsstücke von den Gleisen hoch zur Ladefläche des Transporters. Sie verkeilen alles mit Hartholz, damit die 30 Tonnen schwere Lok die Schräge schafft, ohne einzubrechen. Erstaunlich, was Holz alles aushält! Die unter Bimmeln herangeschobene Lok wird langsam mit einem Drahtseil auf den Tieflader gezogen. Die Fahrt durch Berlin zur A 111 kann beginnen. Von dort geht es weiter nach Neustrelitz. Hier soll das Bahnwerk Netinera die Lok restaurieren.

„Die Rostlöcher im Wasser- und Kohlenkasten werden geschlossen“, teilt das Deutsche Technikmuseum mit, wo die Lok seit 1987 besichtigt werden kann. Sie erhält neue Schilder, Schutzgitter, Laternen und vor allem ihren alten Anstrich: schwarze Aufbauten und rotes Fahrwerk. In den 70er-Jahren hatte man sie grün angestrichen, „weil man das für typisch preußisch hielt“, wie der Bahnexperte Lars Quadejacob sagt, Leiter des Sammlungsbereichs Landverkehr im Museum.

Für das Land Preußen besaß die Lok mit ihren etwa 1400 baugleichen „Schwestern“ eine große Bedeutung. Die „preußischen T3“ bestanden als erster Loktyp im Lande aus genormten Bauteilen, konnten in kurzer Zeit hergestellt und gewartet werden. Sie halfen, bis dahin unterentwickelte ländliche Gebiete zu erschließen, die fernab von Eisenbahn-Hauptstrecken lagen. Sie verbesserten die Versorgung der Großstädte – darunter Berlins – mit Produkten aus dem Umland. Die Tenderloks der Baureihe T3 seien „das Zugpferd schlechthin“ gewesen, sagt Lars Quadejacob.

Preußen hatte 1892 extra ein Kleinbahngesetz erlassen, um den Bau privater Eisenbahnen „unterster Ordnung“ zu ermöglichen. Bis zum ersten Weltkrieg entstanden mehr als 300 Kleinbahnstrecken mit einer Streckenlänge von gut 10.000 Kilometern. Hunderte weitere Loks der Baureihe T3 dienten unermüdlich als Werkbahnen. So auch die kleine Lok aus dem Technikmuseum.

„Unsere Lok ist durch und durch eine Berlinerin“, sagt Quadejacob. „Sie wurde hier gebaut, hier eingesetzt und ist immer hiergeblieben. Nun verlässt sie zum ersten Mal nach 116 Jahren die Stadt.“ 1901 verließ sie die „Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft“, vormals L. Schwartzkopff, und war bis 1966 täglich im Einsatz. „Als Werkslokomotive zog sie im Gaswerk Mariendorf Kohlenzüge“, teilt das Technikmuseum mit. Das Gaswerk war zu Beginn des 20. Jahrhunderts das größte und modernste in Berlin. Es versorgte die südlichen Gemeinden mit Stadtgas.

Wo das Betriebsbuch der Lok verblieben ist, sei nicht bekannt, heißt es auf der Seite des Arbeitskreises Eisenbahn der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums (FDTM). Der Arbeitskreis setzt sich seit Jahren dafür ein, dass die kleine Lok restauriert wird. Nun scheint der Zeitpunkt dafür gekommen – aus Anlass des 170. Firmenjubiläums der Gasag. „Das Unternehmen will damit auch diesen Teil seiner Tradition pflegen“, sagt Quadejacob. 60.000 Euro fließen in das Projekt – je zur Hälfte getragen von der Gasag und dem Förderverein des Museums. Weitere Spenden sind willkommen.

Die vielen Loks der preußischen Baureihe T3 erlitten nach dem Ersten Weltkrieg ganz unterschiedliche Schicksale. 1925 übernahm die Deutsche Reichsbahn 511 von ihnen als Baureihe 89.70-75. Als solche erschien die Lok dann auch 1975 auf einer Bundespost-Marke.

Parade am Zoo

Die kleine Berliner Lok zog bis 1966 schwere Kohlenzüge im Gaswerk. Danach erwarb sie die „Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Technikmuseums in Berlin“, die Vorläuferin des heutigen Fördervereins. Sie war mehrfach auf der Internationalen Tourismus-Börse in Berlin zu sehen. 1973 fuhr sie während der Filmfestspiele auf einer Parade am Zoopalast vorbei, anlässlich der Premiere des Films „Ein Zug für zwei Halunken“. 1987 kam sie dann in die Ausstellung des 1983 gegründeten heutigen Deutschen Technikmuseums.

„Die Überarbeitungen aus den 1970er-Jahren – etwa der grüne Anstrich – wurden damals schon kritisch gesehen“, sagt Lars Quadejacob. „Weil die Lok lange draußen gestanden hatte, gab es auch viele Schäden, unter anderem Rostlöcher.“ Lange hätte es keine Mittel zur Restaurierung gegeben. „Nun geht ein jahrzehntealter Wunsch des Fördervereins und des Deutschen Technikmuseums in Erfüllung.“

Bei der Restaurierung durch das Bahnwerk Netinera in Neustrelitz sollen museale Standards gelten. Möglichst viel soll authentisch erhalten bleiben. „Das Ziel ist, die Lok wieder in den Zustand ihrer letzten Betriebsjahre zu versetzen“, sagt Lars Quadejacob. Anfang Mai soll sie wieder nach Berlin zurückkehren – in historisch korrektem Schwarz.