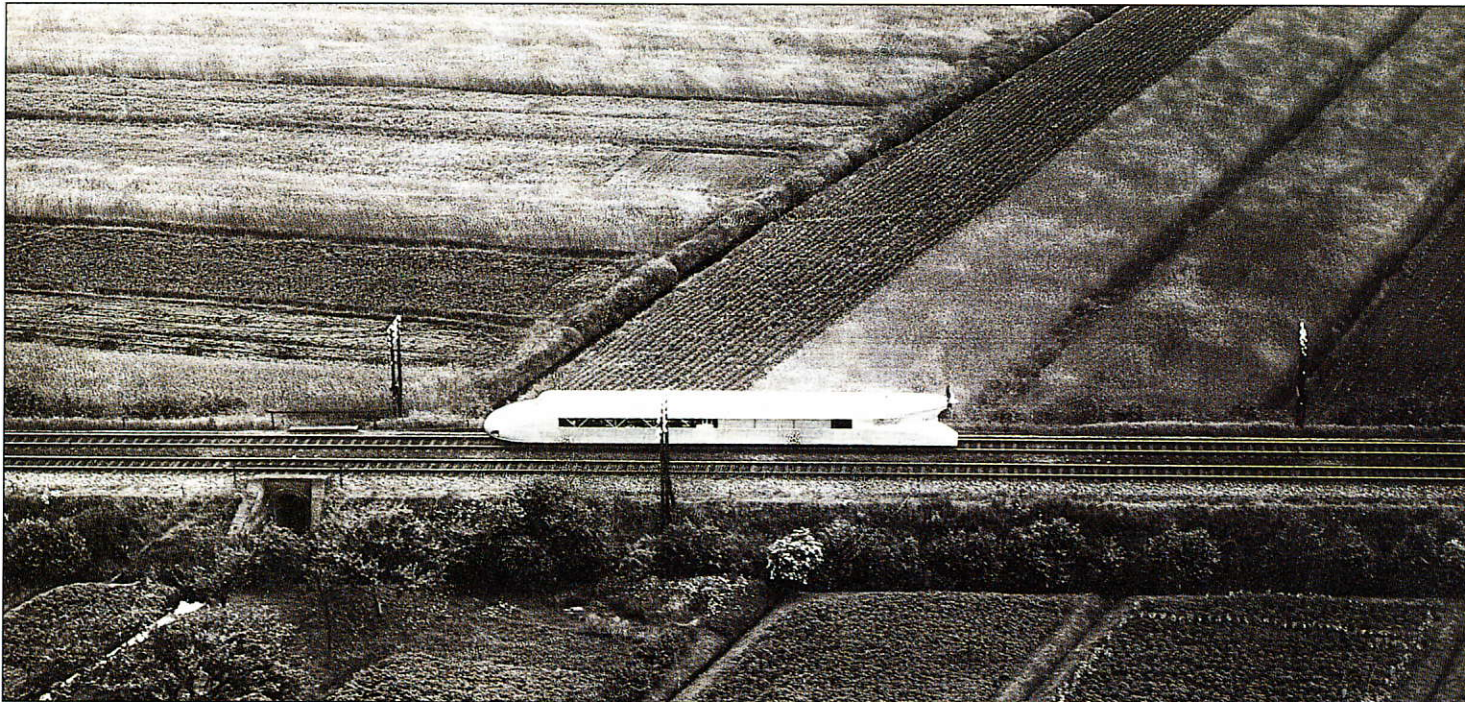


Der »Schienenzeppelin«

Wenn die Deutsche Bundesbahn in diesen Tagen mit ihren ICE-Triebzügen ein neues Kapitel des Schienenschnellverkehrs beginnt, dann lohnt der Rückblick auf die vielfältigen Versuche der Vergangenheit, das Tempo bei der Eisenbahn zu steigern. Ein besonders spektakulärer Versuch wurde genau vor sechzig Jahren mit dem Propellerwagen von Franz Kruckenberg unternommen, der am 21. Juni 1931 auf der Strecke von Hamburg nach Berlin die sagenhafte Geschwindigkeit von 230 km/h erreichte.



Flugzeuge begleiteten den »Schienenzeppelin« bei der Überführung von Hannover nach Hamburg am Tag vor der Rekordfahrt vom 21. Juni 1931.

Der »Schienenzeppelin« ist von der privaten Flugbahn-Gesellschaft in gemieteten Räumen des Ausbesserungswerkes Leinhausen bei Hannover mit Unterstützung der alten Deutschen Reichsbahn gebaut worden. Ein Stahlrohrwagenkasten, mit Blech und Leinwand in Stromlinienform verkleidet, ruhte auf zwei Lenkachsen; der Antrieb von einem BMW-Flugmotor mit 600 PS Leistung erfolgte in revolutionärer Weise mittels einer hölzernen Luftschraube im Wagenheck. Damals waren geeignete Kraftübertragungsanlagen für schnelle Schienenfahrzeuge noch nicht verfügbar. Franz Kruckenberg (1882 – 1965) kam aus dem Luftschiffbau und hatte nach dem Ersten Weltkrieg mit dem Plan einer Hängeschnellbahn mit Propeller bereits für Aufsehen gesorgt. Auch einige andere Inge-

nieure hatten sich zuvor schon mit dem Propellerantrieb beschäftigt, so Otto Steinitz im Jahre 1919 und die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt ab 1916, doch waren diese Versuchsfahrzeuge viel zu schwer gewesen.

Kruckenbergs Leichtbauwagen war 25,85 m lang und wog leer nur 18,6 t, hatte also ein viel günstigeres Leistungsgewicht als seine Vorläufer. Die ersten Probefahrten mit dem »Schienenzeppelin« wurden im September 1930 auf der Strecke zwischen Hannover und Burgwedel unternommen, einem damals noch nicht fertiggestellten Stumpf der »Hasenbahn« von Hannover nach Celle. Mehr als 180 km/h wurden dabei erreicht, im Mai 1931 hat er zwischen Plockhorst und Lehrte sogar 205 km/h Höchstgeschwindigkeit erzielt. Damit war der Propellerwa-

gen aber noch nicht vollständig ausgefahren, und so wurde nach langwieriger Abstimmung mit der Reichsbahn eine Schnellfahrt von Bergedorf (bei Hamburg) nach Spandau (vor Berlin) angesetzt.

Diese Route entsprach den Wünschen Kruckenbergs, der die Versuche in eine praktisch nutzbare Richtung lenken wollte, und den Vorstellungen des Reichsbahn-Generaldirektors Dormmüller, der zwischen den beiden Großstädten die beste Einsatzmöglichkeit für einen neuen Schnellverkehr sah. Bei dieser Schnellfahrt am Sonntagmorgen des 21. Juni 1931 wurde zwischen Karstädt und Dargenthin an der Hamburger Bahn ein Spitzentempo von 230 km/h gefahren; das war Schienen-Weltrekord.

An der Strecke standen damals viele Reporter und Schaulustige, auch ein Kameramann folgte ihm

in einem Flugzeug. Filme und Fotos berichten von der strahlenden Ankunft Kruckenbergs und seiner Mitfahrer auf dem Hauptbahnhof von Spandau. Anschließend wurde der »Schienenzeppelin« bis zum 25. Juni 1931 auf dem Berliner Bahnhof Stadion Rennbahn Grunewald zur Besichtigung für Fachleute und das allgemeine Publikum ausgestellt. Viele Amateurfotos von technisch begeisterten Berlinern sind bei diesem Rummel entstanden.

Auf die Rekordfahrt des Propellerwagens folgte seine große Deutschlandfahrt, die ihn am Freitag, dem 26. Juni 1931, von Berlin nach Düsseldorf führte. Um den Betrieb nicht zu sehr zu stören, rollte er über Potsdam, Brandenburg, Magdeburg, Salzgitter-Bad Seesen, Kreienssen, Holzminden, Ottbergen, Altenbeken, Pader-

born, Lippstadt, Soest, Unna, Hagen, Elberfeld und Barmen an den Rhein. Zwei Tage darauf, am Sonntag, kehrte er über Duisburg, Dortmund, Hamm, Bielefeld und Minden wieder nach Hannover zurück. Eine anschließend geplante internationale Reise von Berlin über Hannover nach Rotterdam kam nicht mehr zustande.

Dann wurde es still um den »Schienenzeppelin«, zumal die Reichsbahn mit dem eigenen Dieselschnelltriebwagen beschäftigt war, der ab 15. Mai 1933 als »Fliegender Hamburger« zwischen Berlin Lehrter Bahnhof und Altona in den Betrieb gegangen ist. Die Probefahrten mit diesem Wagen hatten Ende 1932 begonnen. Dieser relativ schwere Wagen hatte zwei Maybach-Motoren zu jeweils 410 PS Leistung und war mit elektrischer Kraftübertragung ausgerüstet. Er war für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt. Seine stabile Bauart und seine große Zuverlässigkeit setzten die Schnelltriebwagen-Idee bei der Reichsbahn durch, und ab 1935 wurde das bekannte SVT-Netz eingeführt. Franz Kruckenberg war aber weiterhin mit Entwicklungen für die Deutsche Reichsbahn beschäftigt, an denen auch der »Schienenzeppelin« beteiligt war.

Die elektrische Kraftübertragung im Triebwagen mit dem Dieselmotor, dem Generator und den Fahrmotoren war eine sehr schwere Konstruktion. Damals war im Maschinenbau aber auch die hydraulische Kraftübertragung nach Professor Föttinger im Gespräch, die leicht und robust zu sein versprach. Um diese Ideen praktisch zu überprüfen, wurde Kruckenbergs »Schienenzeppelin« mit einem neuen Kopfteil versehen: Nun saß der BMW-Flugmotor vorn in einem geräumigen Vorbau und trieb über eine Kardanwelle und hydraulische Wandler ein neues zweiachsiges Drehgestell an. Der Propeller war abgebaut. Die neue Führerkabine ist leicht an dem Abgaskamin in der Mitte der Frontscheibe zu erkennen.

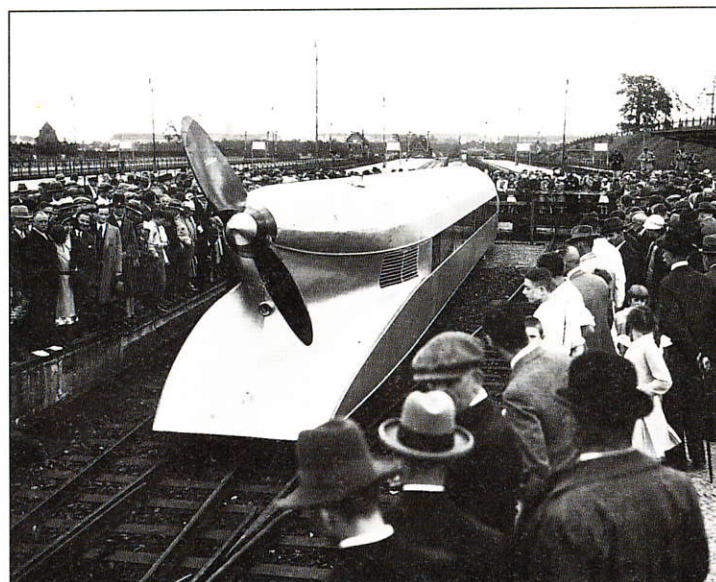
Obwohl diese Version des »Schienenzeppelins« bereits im November 1932 vorführbereit in Leinhausen gestanden hatte, wurde sie erst am 27. März 1933 von Hannover über Stendal und Staaken zum Lehrter Bahnhof in Berlin geholt. Am 4., 6. und 8. April 1933 folgten Probefahrten jeweils einmal nach Hamburg und zurück, am 11. April auch in Gegenwart von Julius Dörpmüller. Als Folge dieser Besichtigung erhielt Kruckenberg den Auftrag zur Entwicklung des legendären dreiteiligen



Nach seiner Ankunft in Berlin wurde der Propellerwagen am 21. Juni 1931 für kurze Zeit auf dem Bahnhof Heerstraße abgestellt.



Der Ingenieur Franz Kruckenberg vor dem Propeller seines Schnellbahnwagens von 1931.

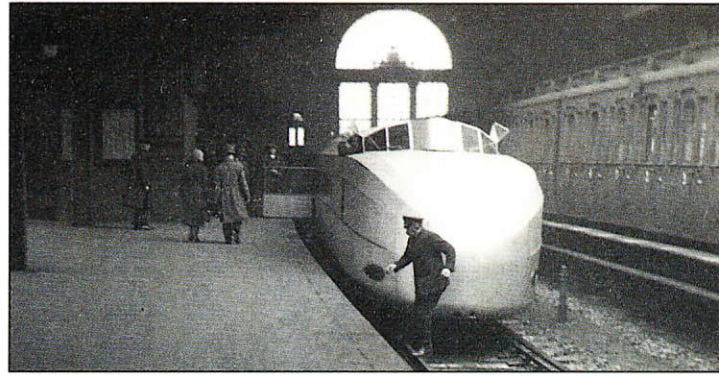
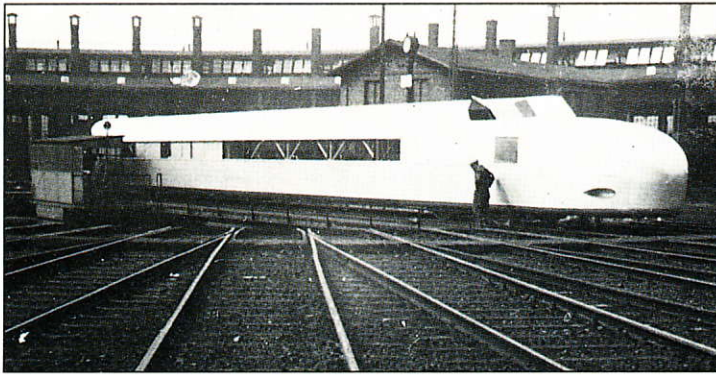


Großer Besucherandrang auf dem Berliner Bahnhof Stadion-Rennbahn Grunewald, wo der Kruckenberg-Propellerwagen vom 21. bis 25. Juni 1931 aufgestellt war.

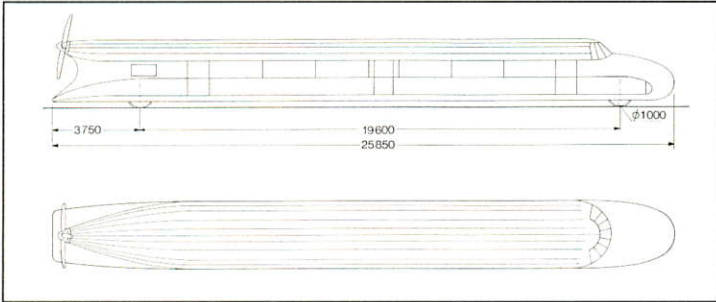
gen Schnelltriebwagens SVT 137 155 mit dem neuen hydraulischen Antrieb und anderen Besonderheiten. Für den Bau dieses »Fliegenden Silberlings« konnte die Firma Westwaggon in Köln gewonnen werden. Leider ist er vor dem Krieg über Versuchsfahrten nicht hinausgekommen; er hat nach 1945 noch lange Zeit im Ausbesserungswerk Wittenberge herumgestanden. Vielleicht tauchen von diesem Sonderling im Fahrzeugbestand der Reichsbahn jetzt noch Bilder auf?

Der »Schienenzeppelin« ohne Luftschraube hatte damit seine Aufgabe als Erprobungsträger für das hydraulische Getriebe erfüllt und geriet bald in Vergessenheit. Im Zusammenhang mit der Hundertjahrfeier der Eisenbahn ließ das Reichsbahn-Zentralamt Berlin 1935 aber prüfen, ob er in der ursprünglichen Form mit der Luftschraube am Heck für ein technisches Museum in Berlin oder München wiederhergerichtet werden könnte. Die alte Reichsbahn hatte den »Schienenzeppelin« im November 1934 von Kruckenbergs Gesellschaft gekauft, ihn bisher aber weder für Experimente noch als Salontriebwagen eingesetzt. Unglücklicherweise wurde der Rückbau zum Museumsstück als zu teuer verworfen. Zu einem nicht mehr feststellbaren Zeitpunkt ist er von Hannover nach Berlin übergeführt und im Bahnbetriebswerk Tempelhof Rbf abgestellt worden. Am 21. März 1939 verfügte das Reichsverkehrsministerium seine Zerkleinerung, die im benachbarten Ausbesserungswerk Tempelhof vorgenommen worden ist.

Bestandteile des eigenartigen Gefährts sind dabei nicht sichergestellt worden. Die Stahlrohre, Stoffbahnen und Holztüren gaben dafür auch wenig her und befanden sich auch schon in sehr schlechtem Zustand; Flugmotor und Getriebe waren verbraucht. Doch vielleicht steht irgendwo in einer Wohnung von Hannover oder Berlin – unerkannt – noch einer von den bemerkenswert modernen, schön gestalteten Stahlrohrstühlen aus dem Fahrgastraum des »Schienenzeppelins« und wartet auf seine Wiederentdeckung? Ein alter Mitarbeiter Kruckenbergs erzählte noch vor einigen Jahren, der Chef habe beim Rückblick auf sein Lebenswerk im Eisenbahn-Schnellverkehr scherzhaft geklagt, diese Sessel im Bauhaus-Stil hätte er in Serie fabrizieren sollen, dann wäre seine wirtschaftliche Situation viel rosiger gewesen. Alfred Gottwaldt, Berlin



Der umgebaute »Schienenzepp« auf dem Lehrter Bahnhof von Berlin, aufgenommen vor den Probefahrten nach Hamburg im April 1932.

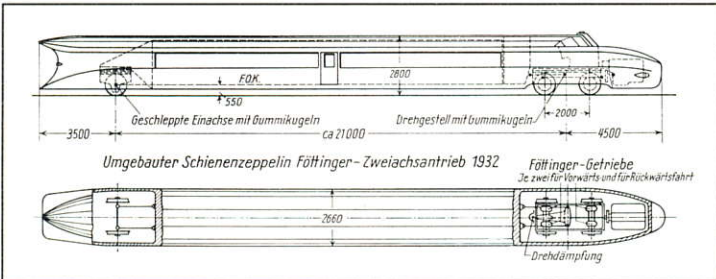


Auf der Drehscheibe im Betriebswerk Berlin Lehrter Bahnhof: der umgebaute Kruckenberg-Wagen am 11. April 1932.

Übersicht des »Schienenzeppelins« von Kruckenberg.



Die moderne Einrichtung im Fahrgastraum des »Schienenzeppelins« von 1931.



Der umgebaute »Schienenzeppelin« von 1931. Vorn hat er ein neues zweiachsiges Drehgestell mit hydraulischen Föttinger-Getrieben erhalten, der Propeller ist abgebaut worden.