



75 Jahre Rekordfahrt

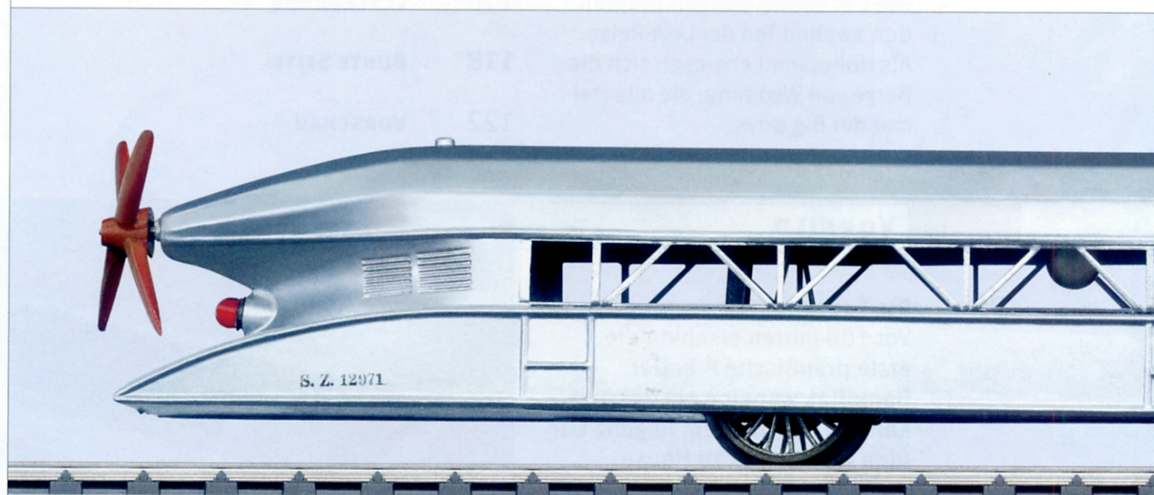
Wie ein Pfeil

Mit Propellerantrieb zum Geschwindigkeitsrekord: Der Schienenzeppelin gilt als Meilenstein der Technik.

■ Schienenzeppelin

Das einzige Exemplar des Schienenzeppelins ist nicht erhalten. Historische Aufnahmen dokumentieren jedoch die Eleganz dieses ungewöhnlichen Fahrzeugs.

Fotos: Landesarchiv Berlin

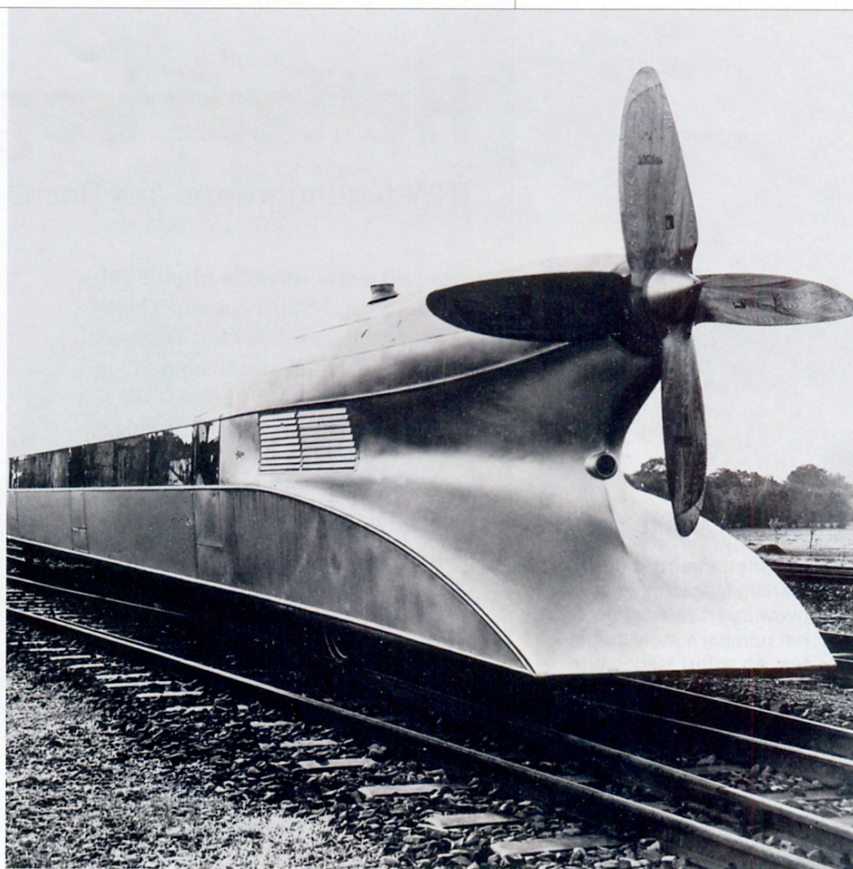


Am 21. Juni 1931 sollte er Geschichte schreiben. Der Triebwagen war rund 26 Meter lang, schlank und hüllte sich in edles Silbergrau. Aus dem Heck ragte ein riesiger Propeller. Noch nie hatte etwas Vergleichbares auf deutschen Schienen gestanden. Gegenüber den Dampfloks wirkte der „Schienenzeppelin“ wie von einem anderen Stern.

Das revolutionäre Fahrzeug hatte der Ingenieur Franz Kruckenberg auf der Basis von Flugzeug-Leichtbautechnik entwickelt. Extrem leicht, aerodynamisch und mit Luftschraubenantrieb sollte der Triebwagen die Vision von einem Eisenbahn-Schnellverkehr mit propellergetriebenen Fahrzeugen verwirklichen. Doch dafür musste der Schienenzeppelin zunächst seine Schnelligkeit unter Beweis stellen, und das tat er eindrucksvoll an jenem 21. Juni 1931.

Als der 600 PS starke Flugzeugmotor den vierflügligen Propeller richtig auf Touren gebracht hatte, durchbrach der Schienenzeppelin die Marke von 233 Kilometern pro Stunde – Weltrekord. Bis 1954 gelang es keinem Schienenfahrzeug mehr, diese Geschwindigkeit zu erreichen. Doch der ungewöhnlichen Konstruktion war keine Zukunft beschieden, der Propellerantrieb erwies sich als ungeeignet. Kruckenberg hatte mit dem Schienenzeppelin aber dennoch den Grundstein für die modernen Leichtbau-Triebwagen bis hin zum ICE gelegt.

Von seinem Schienenzeppelin hat es indes nur ein einziges Exemplar gegeben.



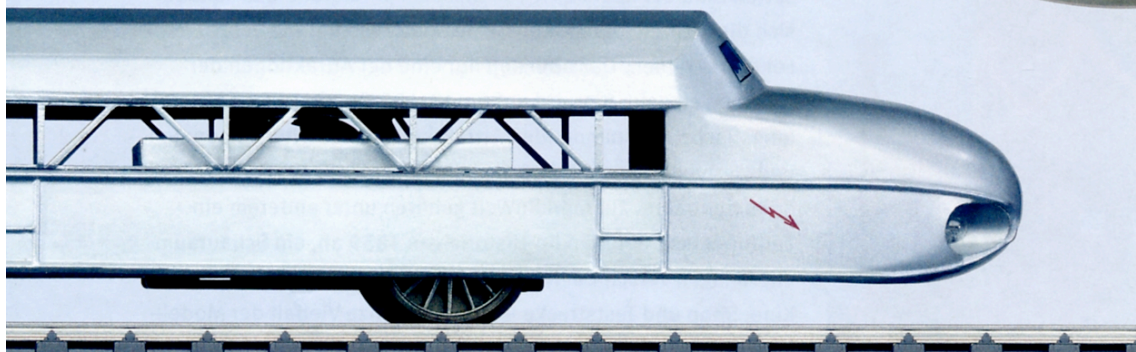
Märklin griff die technische Innovation schnell auf und brachte bereits 1931 das erste Spur-1-Modell des Fahrzeugs heraus. Das Jubiläum der Rekordfahrt wird nun ähnlich gewürdigt: In diesem Jahr erscheint eine Replik des Modells von 1931.

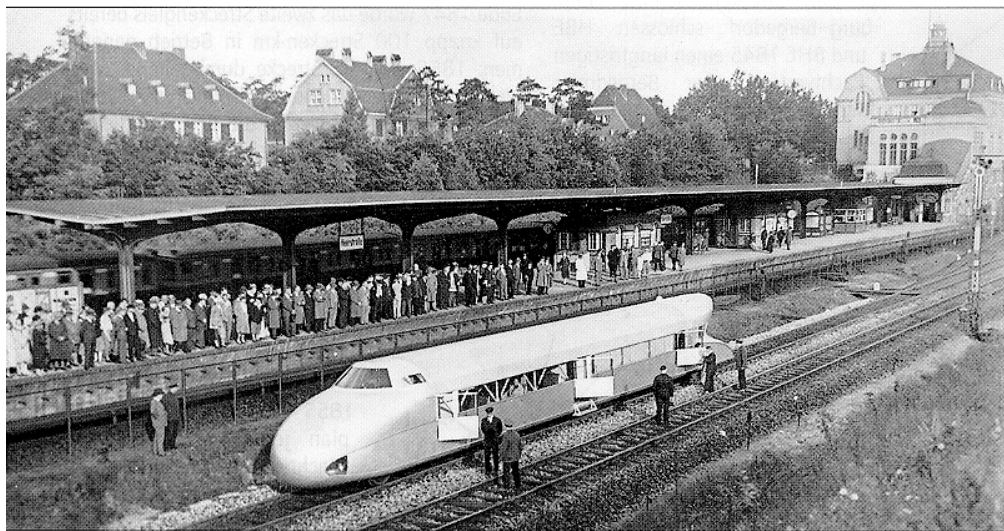
■ Märklin-Replik

Märklin würdigt das Jubiläum der Rekordfahrt mit einer Replik des Spur-1-Modells von 1931. Die Replik (Art. 16075) entspricht äußerlich dem historischen Modell, ist jedoch mit modernster Technik ausgestattet und besitzt unter anderem Digital-Decoder und einen aktuellen Spur-1-Motor.

Das erste Modell von 1931 stand Pate für die Replik (Art. 16075).

EXCLUSIVE
SONDER-EDITION





DTM/Sig. Nußbaum

gebiet Altona) viergleisig und kreuzungsfrei nach Vorbild der Berliner Stadtbahn aus. Nun sollte auf Hamburger Stadtgebiet umfassend umgebaut werden. Der Senat plante einen Hauptbahnhof, in dem die Strecken aus Bremen/Hannover, Berlin und Lübeck gebündelt wurden; damit ließen sich die Bahnhöfe Venloer Bahnhof, Klosterthor, Berliner Bahnhof und Lübecker Bahnhof ersetzen. Bis 1903 war auch der Hamburgische Abschnitt der Verbindungsbahn viergleisig ausgebaut und kreuzungsfrei, am 5. Dezember 1906 ging dann der Hauptbahnhof in Betrieb. Nun endeten auch die Berliner Personenzüge in Altona.

Damals wuchs der Verkehr so stark an, dass auch die wichtigen Knotenbahnhöfe Büchen,

◀ **Menschenraub am S-Bahnsteig
Heerstraße in Berlin am 21.6.1931 nach
der Rekordfahrt des Schienenzeppelins**

