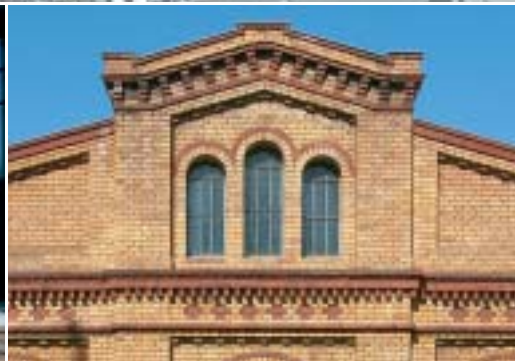


1 | 2007

DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM BERLIN



Zeitschrift der Stiftung
Deutsches Technikmuseum Berlin
und der Freunde und Förderer
des DTMB e.V. · 23. (47.) Jahrgang

Was lange währt, wird endlich gut
Museums-Politik vor 100 Jahren
Richard Fleischhut: Mit der Kamera in die Welt



Inhalt



Zu dieser Ausgabe	3
Was lange währt, wird endlich gut oder Von der Ladestraße zum Technoversum – die dritte Ausbaustufe des Technikmuseums	4
Museums-Politik vor 100 Jahren Verkehrs- und Baumuseum und Deutsches Museum	8
Richard Fleischhut Mit der Kamera in die Welt	11
Vor 75 Jahren – der „Schienenzepelin“ in Berlin	14
Zwei bemerkenswerte Spreetunnel	18
Akten zur Geschichte des Deutschen Lokomotivbaus im Historischen Archiv	21
FDTM-Info	
Achim Rheinländer – Wegbereiter und Weggefährte des Deutschen Technikmuseums Berlin	22
Würdigung für Achim Rheinländer bei der 54. Mitgliederversammlung	23
Protokoll der Mitgliederversammlung	24
Buchbesprechungen	26
Wir begrüßen neue Mitglieder	26
Jahresbilanz 2006 des Arbeitskreises Kommunikationstechnik	27
DTMB-Info	
Ausstellungshinweis	27
Eröffnung der Ausstellung „Spiel mit Technik“	28
Eröffnung der Ausstellung „Berlin über und unter der Erde“	29
Ist das Universum ein Computer? Symposium im DTMB	30
Up up and away: Der Melli-Beese-Aeroclub	31

Autorinnen und Autoren dieses Heftes

Ulrike Andres
Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Prof. Dr. Dirk Böndel
Direktor der Stiftung DTMB

Dr. Maria Borgmann
Sonderbeauftragte der Stiftung

Reinhard Demps
Mitglied des Vorstandes des FDTM

Lena Dengler
Historikerin

Hadwig Dorsch
Leiterin Informations- und Rechentechnik

Alfred Gottwaldt
Leiter Fachgebiet Schienenverkehr

Tasso Krewel
Freier Mitarbeiter

Bernhard -A. Krüger
AK Kommunikationstechnik, FDTM Berlin

Herbert Liman
Ehrenmitglied des FDTM

Dr. Christian Neuert
Leiter Science Center Spectrum

Dr. Eckhard Schinkel, Oberkustos
Westfälisches Industriemuseum

Eckhard Thiemann
Brückenhistoriker

Herausgeber: Die Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin (DTMB) und die Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V. (FDTM)
V.i.S.d.P.: Prof. Dr. Dirk Böndel (Direktor des DTMB) und Wolfgang Jähnichen (Vorsitzender des FDTM)
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin

Erscheinungsweise: Die Zeitschrift „Deutsches Technikmuseum Berlin“ ist eine Publikation der Stiftung DTMB und des FDTM. Sie erscheint vier Mal im Jahr. Namentlich gezeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors/ der Autorin dar und stehen außerhalb der Verantwortung des Herausgebers. Kürzungen, stilistische Änderungen, inhaltliche Zusammenfassung von Beiträgen und Zuschriften vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur unter Angabe der Quelle und Zusendung eines Belegexemplars gestattet.

Redaktion: Ulrike Andres (DTMB), Dr. Maria Borgmann (stellv. Chefredakteurin, DTMB), Reinhard Demps (Chefredakteur, FDTM), Barbara Kusch (FDTM)

Beirat:
Rainer Cornelius (FDTM), Claudia Cornelius-Kuhlmeier (FDTM), Andreas Curtius (DTMB), Alfred B. Gottwaldt (DTMB), Jan-Philipp Heinisch (FDTM), Joseph Hoppe (DTMB), Herbert Liman (FDTM), Dr. Christian Neuert, (DTMB) Dr. Jürgen Rose (Förderverein der Archenhold-Sternwarte), Clemens Röttger (FDTM), Jörg Schmalfuß (DTMB), Prof. Dr. Dr. Holger Steinle (DTMB), Uwe Voß (FDTM), Roderich Wester (FDTM)

Verkaufspreis: Preis für ein Einzelheft 2,50 €, für ein Doppelheft 5,00 €. Ein Abonnement kostet einschließlich Versandkosten 12,00 € pro Jahr. Die Bestellung erfolgt beim FDTM.

Die Lieferung erfolgt nach Vorauszahlung des Betrages auf das Konto 0620005432 bei der Berliner Sparkasse BLZ 100 500 00. Der Bezugspreis ist für Mitglieder des FDTM im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 1800 Exemplare

Gestaltung: R. J. Fischer, Berlin, Tel.: (030) 426 01 95
E-Mail: rjfischer-grafik-berlin@t-online.de

Die Stiftung und ihre Fördervereine: Mit Wirkung vom 1. Januar 2001 wurde die Stiftung „Deutsches Technikmuseum Berlin“ errichtet. Zur Stiftung gehören zunächst das Deutsche Technikmuseum Berlin mit dem Science-Center Spectrum und das Zucker-Museum. Mit Wirkung vom 1. Juli 2003 wurden die Archenhold-Sternwarte und das Zeiss-Großplanetarium in die Stiftung eingegliedert. Zum Kreise der Fördervereine der Stiftung DTMB gehören:

FDTM: Der Förderverein des DTMB (FDTM) wurde im Jahre 1960 als „Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Verkehrsmuseums“ von Berliner Bürgern und Vertretern der Berliner Verkehrswirtschaft gegründet. 1966 änderte er seinen Namen in „Verkehrsmuseum Berlin e.V.“. Nach Gründung des Museums im Jahre 1982 und Umbenennung des Museums änderte auch der Förderverein seinen Namen. Besonders verdiente Mitglieder wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt: Gerhard Weiler (Ehrenvorsitzender), Theodor Bars, Wolfgang Böttger, Eberhard Dieppen, Prof. Ernst Gerlach, Georg Goetze, Prof. Gunther Gottmann, Lt. Col. Res. Gail S. Halvorsen, Dr. Dieter Jung, Herbert Liman, Kurt Pierson, Achim Rheinländer, Fritz Schadow, Herbert Scheiber, Horst Schild, Roderich Wester, Edmund Wronski.

Förderverein der Archenhold-Sternwarte und des Zeiss-Großplanetariums Berlin e. V.

Der 1990 gegründete gemeinnützige Verein mit Sitz in der Sternwarte dient der ideellen, finanziellen und materiellen Unterstützung der Archenhold-Sternwarte sowie des Zeiss-Großplanetariums. Das bundesweite Spektrum der Mitglieder erstreckt sich über alle gesellschaftlichen Schichten mit dem Ziel, die Fördervereine betriebene Popularisierung der Astronomie durch abgestimmte Leistungen auf den Hauptfeldern Astronomiegeschichte, astrophysikalische Experimente unter öffentlicher Beobachtung und astronomisch-künstlerische Reflexionen ehrenamtlich zu unterstützen.

Fördererkreis Zucker-Museum e. V. Das Zucker-Museum wurde 1904 zusammen mit dem Institut für Zuckerindustrie als Teil eines Wissenschaftsparks an seinem jetzigen Standort im Wedding gegründet. Es präsentiert umfangreiche Sammlungen zur Kultur- und Technikgeschichte des Zuckers und wird seit 1982 ideell und materiell vom Fördererkreis Zucker-Museum e.V. unterstützt. Nicht zuletzt dank dieser Unterstützung ist es als eigenständiges Museum unter die Zuständigkeit des Landes Berlin gestellt worden und gehört seit 1997 zum DTMB.



Was lange währt, wird endlich gut

oder

Von der Ladestraße zum Technoversum –
die dritte Ausbaustufe des Technikmuseums



sowie der Bibliothek und dem Archiv der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Auch in organisatorischer Hinsicht hat sich vieles verändert: 2001 wurde die „nichtrechtsfähige Anstalt Berlins“, die 1996 in Deutsches Technikmuseum Berlin umbenannt worden war, in eine Stiftung öffentlichen Rechts überführt. Bereits 1995 war das Zucker-Museum zum DTMB gekommen



▲ Blick auf den Schwechtenpark und das Gelände des DTMB mit der Ladestraße des Anhalter Güterbahnhofs, dem zukünftigen Standort des Technoversum. Foto: Vivico Real Estate GmbH

In der Drucksache 9/483 des Abgeordnetenhauses von Berlin vom 23. April 1982 über die „Errichtung einer nichtrechtsfähigen Anstalt Berlins mit dem Namen Museum für Verkehr und Technik“ ist auf Seite 5 unter dem Punkt B. Standort folgendes zu lesen:

„Schon wegen des Flächenbedarfs von 6 bis 8 ha kommt als Standort für das Museum für Verkehr und Technik ... nur das Gelände des ehemaligen Anhalter und Potsdamer Güterbahnhofs in Frage. Hier bietet sich auf den nördlichen Teilen des Anhalter Güterbahnhofs die Möglichkeit, unter Einbeziehung der folgenden vorhandenen denkmalwerten Bausubstanz und der verkehrstechnischen Anlagen:

- Trebbiner Straße 9
- Lokschuppen-Anlage nebst Beamtenhaus
- Abfertigungsgebäude von Schwechten (Kopfbau und Güterschuppen mit Ladestraße)

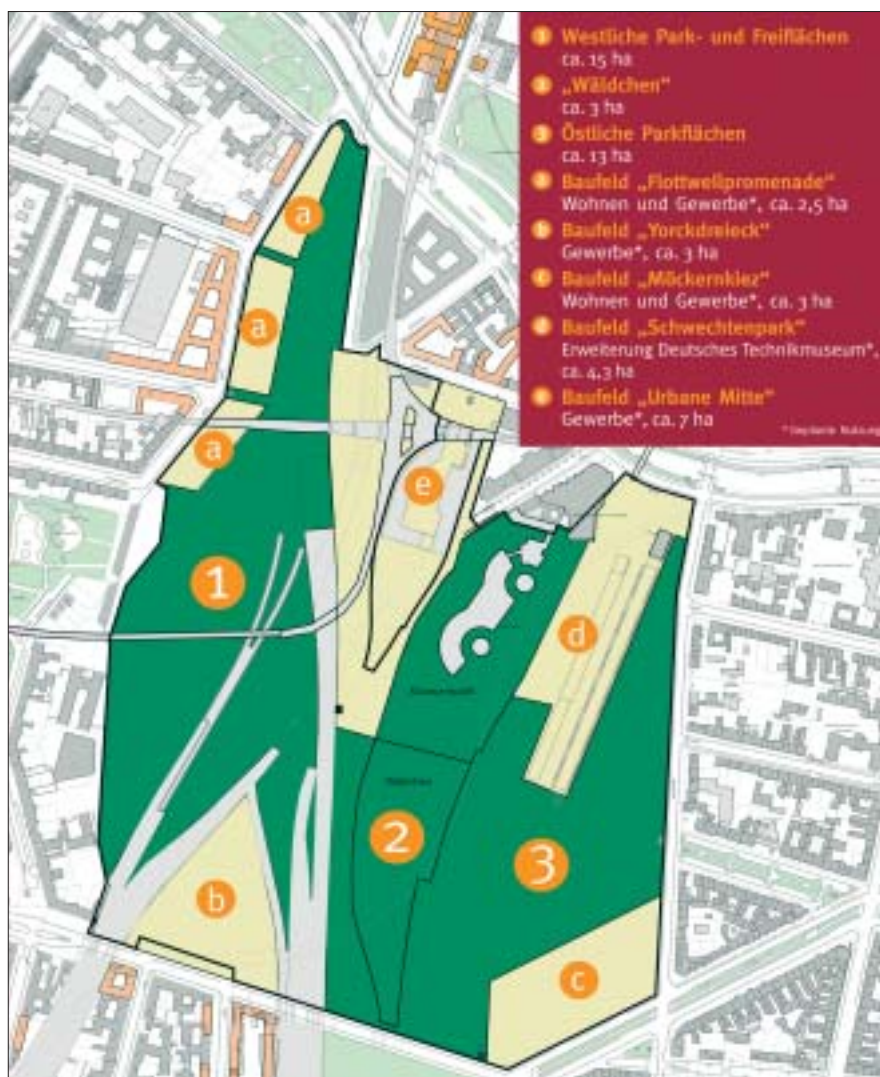
- Gleisanlagen, Stellwerk, Wasserturm, Brücken

- S-Bahn und U-Bahnlinien sowie der hier seit 1945 entstandenen Vegetation eine Museumslandschaft zu schaffen, die in beispielhafter Weise die Bedürfnisse des Museums mit denen der Stadtrenaturierung sowie der Garten- und Landschaftsplanung verbinden kann.“

Seit dieser Mitteilung ist wahrlich viel geschehen: Bereits am 14. Dezember 1983 wurden auf nur etwa 1200m² die ersten Ausstellungen des Technikmuseums eröffnet, es folgten 1985 der Anbau Trebbiner Straße 9, 1987 der erste Lokschuppen und das Beamtenhaus, ab 1988 der zweite Lokschuppen, der Museumspark mit der Schmiede und den beiden Mühlen. 1990 zog das Spectrum in den östlichen – erhaltenen – Kopfbau des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs, und in zwei Schritten 2003 und 2005 wurde der Neubau mit den Ausstellungsbereichen Schifffahrt und Luftfahrt

und 2002 folgten die Archenhold-Sternwarte und das Zeiss-Großplanetarium.

Trotz aller positiven Änderungen – ein außerordentlich wichtiges Element fehlt bis jetzt: Das Technikmuseum verfügt noch nicht über sein Hauptgebäude einschließlich des Haupteinganges sowie der dazugehörigen Servicebereiche. (Der Eingang in der Trebbiner Straße ist eigentlich nur als Personaleingang konzipiert.) Schon bei den ersten Planungen des damaligen Museums für Verkehr und Technik war vorgesehen, dass das Hauptgebäude in der Kubatur des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs entstehen sollte. Dementsprechend war auch das gesamte Areal mit der Festlegung „museale Nutzung“ im Flächennutzungsplan ausgezeichnet. Die Voraussetzung dafür ist natürlich, dass das entsprechende Grundstück auch zur Verfügung steht, doch befand sich – wie aus dem abgebildeten Lageplan zu erkennen ist – nur etwa ein Drittel der Fläche im Eigentum des Lan-



▲ Plan des Schwechtenparks mit dem Gelände des DTMB.

Grafik: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

des Berlin, die restlichen zwei Drittel waren im Eigentum der dem Bundesfinanzministerium unterstehenden Vivico.

Kauf des Grundstücks

Nun hat der Hauptausschuss im Abgeordnetenhaus unter Tagesordnungspunkt 1 seiner Sitzung vom 31. Januar 2007 – fast 25 Jahre nach der anfangs zitierten Drucksache – dem Kauf des sog. Schwechtenparks mit einer Gesamtfläche von ca. 3,5 ha zu einem Preis von 5 000 800 € zugestimmt. Etwa 2,5 ha von diesem Grundstück können von der Stiftung genutzt werden und etwa 1 ha wird öffentliche Parkfläche unter der Verwaltung des Bezirks Kreuzberg-Friedrichshain (siehe Lageplan).

Leider scheinen einige die Planungen von 1982 nicht zu kennen oder vergessen zu haben, denn im Vorfeld dieser – im Ergebnis dann von allen Parteien begrüßten – Entscheidung fand (auch in den Medien) eine heftige, teilweise polemisch und un-

korrekt geführte Debatte über den möglichen Ankauf statt. Ausgangspunkt war die nicht eingehaltene Zusage eines britischen Industriellen, eine Spende in Höhe von 5,5 Millionen Euro für den Ankauf zur Verfügung zu stellen. Dieses ist sicherlich ein sehr bedauerlicher Vorfall, doch kann das Ausbleiben einer Schenkung, zu der man juristisch nicht verpflichtet werden kann, in keiner Weise mit dem Berliner Bankenskandal verglichen werden, wie dies teilweise geschehen ist. Auch sind durch die Finanzierung des Ankaufs aus dem Landeshaushalt keine Steuermittel verschwendet worden, da es sich um eine sinnvolle Investitionsmaßnahme handelt, d.h. es wurde zwar Geld ausgegeben, aber dafür bekam das Land Berlin eine Liegenschaft mit entsprechendem Gegenwert. Alle Immobilien der Stiftung sind aus Steuergeldern erworben bzw. errichtet worden und befinden sich im Eigentum des Landes Berlin; der Zuschuss des Landes für die Stiftung

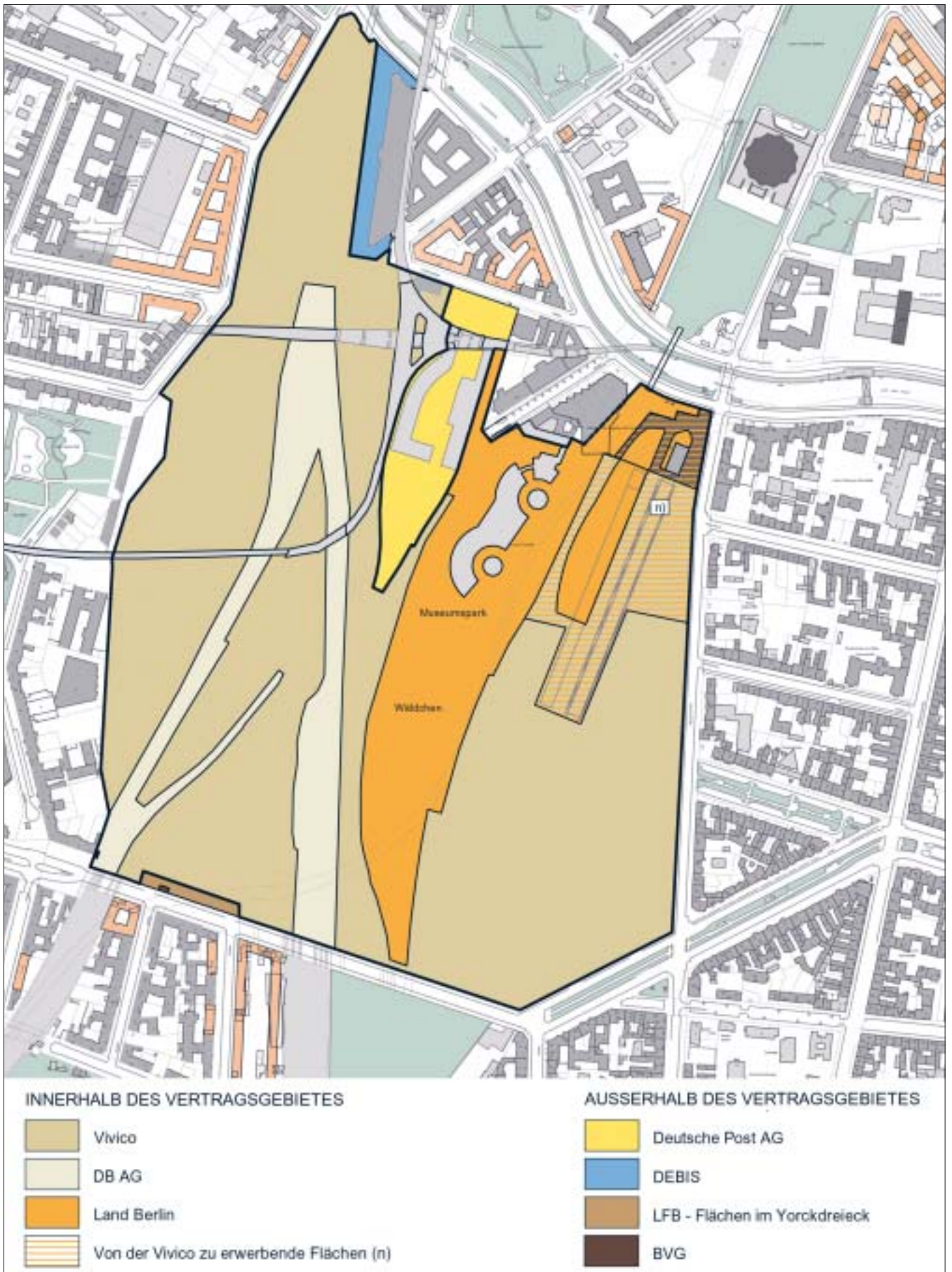
beträgt jährlich etwa 12,5 Millionen Euro. Handelt es sich denn hierbei auch um die „Verschwendung von Steuergeldern“ – oder ist es vielleicht doch so, dass Bildung, Forschung und Kultur Staatsaufgaben sind und ein Gemeinwesen verantwortungsbewusst und zukunftsgerichtet handelt, wenn es besonders in diese Bereiche investiert?

Als im Verlauf dieser Debatte der Vorwurf erhoben wurde, zwei Flugzeuge aus der Sammlung des DTMB, eine Me 109 und eine Ju 87, seien an den britischen Industriellen ausgeliehen, aber nie zurückgekommen, sah sich der Vorstand der Stiftung veranlasst, am 30. Januar 2007 eine Pressekonferenz im vierten Stock des Neubaus in unmittelbarer Nachbarschaft der beiden genannten Flugzeuge zu veranstalten. Die Me 109 und die Ju 87 wurden bereits 2004 dort eingebracht und haben diesen Standort seitdem nicht mehr verlassen. Dies wäre übrigens sehr leicht zu überprüfen gewesen, aber vielleicht war man daran ja nicht interessiert.

Weiterhin wurde behauptet, es solle ein Grundstück gekauft werden, das – zumindest zum jetzigen Zeitpunkt – niemand benötigt und auf dem nur ein paar Birken wachsen. Jeder, der einmal auf dem Grundstück war oder es von der Terrasse unseres Neubaus in Augenschein genommen hat, weiß dies besser: Von der Ladestraße des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs befinden sich etwa 70 % der Gebäude im nutzungsfähigen Zustand. (Hierbei handelt es sich um den östlichen und südwestlichen Teil; der nordwestliche Teil stellt lediglich eine Ruine dar, und der westliche Kopfbau des ehemaligen Bahnhofs wurde beim Bau der U-Bahnlinie 7 abgerissen.) Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Museums haben Konzepte entwickelt, die sowohl eine kurzfristige als auch eine mittel- und langfristige Nutzung ermöglichen.

Ausstellungsplanung 2007/2008

Bereits jetzt wird ein Teil der östlichen Ladestraße – das erste Segment südlich des Kopfbaus, in dem sich das Science Center Spectrum der Stiftung befindet – in Form einer (sehr provisorischen) Depotausstellung aus den Sammlungsbeständen des Bereichs Straßenverkehr genutzt. Ende 2007/Anfang 2008, 25 Jahre nachdem das Museum seine ersten Besucherinnen und Besucher empfangen hat, wird in dem anschließenden Segment auf einer Fläche von etwa 800 m² eine Ausstellung mit dem Arbeitstitel „Autos aus Berlin“ eröffnet werden. Gleichzeitig soll die dazu in Arbeit



▲ Plan des Schwedtenparks mit den Eigentumsgrenzen, Stand Juli 2004.

Grafik: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

befindliche Publikation vorgestellt werden, und das bestehende Oldtimer-Depot wird einer „Generalüberholung“ unterzogen. Somit können die Berliner und die Gäste unserer Stadt noch in naher Zukunft von dem Grundstücksankauf profitieren.

Mittelfristig ist geplant, weitere 800 m² Segmente der Ladestraße sukzessive für museale Zwecke zu nutzen. So finden erste Überlegungen statt, im Anschluss an unsere Sonderausstellung „Neustart“, die Ende dieses Jahres eröffnet werden wird, eine Dauerausstellung zum Thema Energie und Mobilität im Herbst/Winter 2008 umzusetzen. Darüber hinaus wird geprüft, Teile der Restaurierungswerkstätten und den Modellbau in die Ladestraße zu verlagern, um den Besucherinnen und Besuchern zu festen Terminen – etwa einmal wöchentlich – Einblick in diese Arbeitsbereiche der Stiftung zu geben. Eine Verlagerung bestimmter Bestände aus den Depots der Stiftung in Reinickendorf ist ebenfalls eine Option, die sorgfältig erwogen wird, da hierdurch strukturelle Einsparungen möglich wären. Schließlich wird geprüft, ob es sich realisieren lässt, eine Wegeverbindung in Form einer Brücke zwischen dem Haupthaus (2. OG des Neubaus für Luft- und Schifffahrt) und den Museumsgebäuden auf dem Areal des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs (Spectrum, Oldtimer-Depot, Ausstellungsflächen) herzustellen.

Kurz-, mittel- und langfristige Nutzung des Grundstücks *Technoversum* – Museum der Zukunft

Perspektivisch wird – wie seit 1982 geplant – in der Kubatur des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs das Hauptgebäude des Museums, das *Technoversum*, mit einer Gesamtnutzungsfläche von ca. 25 000 m² entstehen. Zurzeit wird eine Finanzanalyse erstellt, um zu ermitteln, welche Kosten für einen Zeitraum von 30 Jahren bei der Realisierung dieses Vorhabens anfallen. Mit der Unterstützung von Partnern aus dem privatwirtschaftlichen Bereich wird die Planung dann schrittweise umgesetzt, wobei ein verlässlicher Zeitplan jetzt noch nicht aufgestellt werden kann. Konzeptionell unterscheidet sich das *Technoversum* in folgenden Punkten von den bisherigen Ausstellungseinheiten der Stiftung:

- Im Mittelpunkt stehen sechs Foren, in denen bestimmte Fragestellungen (z.B. Mobilität, Energie, Kommunikation, Produktion und Handel) nicht sammlungsbezogen, sondern themenbezogen in Ausstellungen visualisiert werden.



▲ Visualisierung der Geländeansicht des DTMB mit der Ausbauplanung in der Kubatur der Ladestraße des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs 2003. Grafik: Bruns

- In den Foren wird nicht nur auf die Geschichte dieser Fragestellungen – also die Vergangenheit – eingegangen, sondern es wird ebenfalls dargestellt, wie der heutige Stand der jeweiligen Technik ist (Gegenwart) und wie sich die weitere Entwicklung gestalten könnte (Zukunft).
- Das physikalische Versuchsfeld der Stiftung, das Spectrum, wird prominent im *Technoversum* vertreten sein, so dass die Ausstellung sowohl Elemente des klassischen Technikmuseums als auch eines Science Centers enthält.

Durch dieses Konzept sollen die Ausstellungseinheiten einen unmittelbaren Bezug zu heutigen und zukünftigen technischen Entwicklungen haben, die unser Leben weiterhin beeinflussen werden. Die Foren stellen dann genau den Ort dar, an dem die sich aus diesen Entwicklungen ergebenden positiven wie negativen Folgen kontrovers diskutiert werden können.

Resumé

Mit dem erfolgten Erwerb des gesamten Grundstücks Schwechtenpark inclusive des Geländes des Anhalter Güterbahnhofs sowie der Übergabe des Schwechtenparks durch die Vivico Real Estate GmbH (bisheriger Eigentümer) am 2. März 2007 ist ein entscheidender Schritt vorwärts getan, die Voraussetzung für die dritte Ausbaustufe gegeben und die Grundlage für die Zukunft des Deutschen Technikmuseums gelegt. Der Weg dahin war mit erheblichen Problemen gepflastert, und Wechselbäder von Euphorie und Enttäuschung stellten unseren Kampfesgeist immer wieder auf die Probe. Es bleibt zu hoffen, dass wir uns jetzt wieder mit voller Kraft unseren eigentlichen Aufgaben zuwenden und daran arbeiten können, dass unsere Stadt mit dem *Technoversum* ein weiteres museales Meisterstück bekommt, das auch international Maßstäbe setzt.

DIRK BONDEL



▲ Historischer Tag: Übergabe des Schwechtenparks am 02. März 2007. V.l.n.r.: Evelin Telge, Allianz Immobilien GmbH; Michael Lehmann, Stellvertr. Leiter Abt. Technik, DTMB; Inga Petersen, Vivico Real Estate GmbH (bisheriger Eigentümer); Markus Bretzel, Stellvertr. Direktor, DTMB; Karin Kasch, Senatskanzlei; Wolfgang Gröger, Leiter Abt. Technik, DTMB. Foto: DTMB



Vor 75 Jahren – der „Schienenzeppelin“ in Berlin



▲ Vorbeifahrt eines Personenzuges mit der Dampflokomotive 93 207 in Spandau Hbf.
Foto: Keystone, Sammlung Kuhn

Bau des Propellerwagens in Hannover, Zerlegung in Berlin

Von dem ehemaligen Luftschiffbauer Franz Kruckenberg und seiner Mannschaft entworfen, ist der Propellerwagen mit dem Beinamen „Schienenzeppelin“ im Jahre 1930 in Hannover entstanden. Schon im Frühjahr 1939 wurde er in Berlin-Tempelhof wieder verschrottet, nachdem das Verkehrs- und Baumuseum zuvor eine Übernahme des Objekts abgelehnt hatte. Leider konnte man damals keine Bauteile des „Schienenzeppelins“ entnehmen und aufbewahren, so dass heute im Lokschuppen des Deutschen Technikmuseums nur noch einige ältere und jüngere Spielzeugmodelle dieses legendären Schienenfahrzeugs von den originellen Ideen seines Erfinders künden können.

Die bekannte Rekordfahrt des Propellerwagens von Hamburg nach Berlin vom 21. Juni 1931 liegt mittlerweile 75 Jahre zurück. Aus diesem Anlass wurde im DTMB am 12. Oktober 2006 ein Vortrag über Leben und Werk von Franz Kruckenberg (1882–1965) präsentiert, auf welchem nachstehende Darstellung der Aufenthalte des „Schienenzeppelins“ in der Stadt Berlin beruht.

Schnellfahrt Berlin – Hamburg am 21. Juni 1931

Die Technik des Propellerwagens ist bekannt: Ein räumliches Tragwerk aus Stahlrohr war in Stromlinienform vorn mit Blech und im Übrigen mit Stoff verkleidet. Das Gestell ruhte auf zwei Einachslaufwerken. Im Heck waren ein BMW-Flugmotor von 500 PS Leistung und eine Luftschraube montiert. Das 25,85 Meter lange Fahrzeug wog 18,6 Tonnen. Probefahrten auf der „Hasenbahn“ bei Burgwedel in der Süddeihe hatten im September 1930 begonnen.

Nicht nur einmal ist der Wagen auch in der einstigen Reichshauptstadt gewesen, sondern immer wieder hat er bei seinen Fahrten einzelne Berliner Bahnhöfe erreicht. Nach ersten Probelaufen im Raum Hannover ab Herbst 1930 kam es Franz Kruckenberg darauf an, den Propellerwagen einmal auf längerer Strecke durchlaufen zu lassen, um die Bedingungen des fahrplanmäßigen Fernreiseverkehrs näher kennen zu lernen. Am 19. Juni 1931 rollte der „Schienenzepp“ deshalb von Hannover über Uelzen und Lüneburg erst einmal an seinen Startplatz nach Hamburg. Als der Propeller-

wagen in den frühen Morgenstunden des 21. Juni 1931 in Bergedorf, einem östlichen Vorort der Hansestadt, um 3.27 Uhr zur Abfahrt bereit stand, war ein Frühlingssonntag kaum angebrochen. An Bord des Fahrzeugs befanden sich Franz Kruckenberg und seine Frau Marie, ferner Curt Stedefeld, Willy Black sowie die Monteure Griesinger und Reusche. Die Reichsbahn-Hauptverwaltung hatte nicht gestattet, dass einer ihrer Beamten zustieg.

Am Heck war eine Luftschraube mit zwei Flügeln montiert, die sich für höchste Drehzahlen am besten eignete. Berlin sollte das Ziel des Unternehmens sein.

Die Route zwischen Hamburg und Berlin galt im Jahr 1931 bei der alten Deutschen Reichsbahn als eine der schnellsten Strecken. Außer dem bereits am 1. Mai 1842 eröffneten Abschnitt von Hamburg bis Bergedorf war diese nochmals 270,5 km lange Route der Berlin-Hamburger Eisenbahn über Friedrichsruh, Büchen, Boizenburg, Hagenow Land, Ludwigslust, Wittenberge, Nauen und Spandau bis Berlin (Hamburger Bahnhof) im Dezember 1846 fertig gestellt worden. Friedrich Neuhaus (1797–1876) hatte sie in weitgehend geradem Verlauf und mit kaum nennenswerten Steigungen trassiert.

Auf dem Weg in Richtung Berlin wurde mit dem Propellerwagen nach Art eines Kraftwagens gefahren, also vor den wenigen Kurven abgebremst und sogleich wieder beschleunigt. Während dazu ein Mann die Angaben von den Kilometersteinen ablas, entnahm eine zweite Person aus dem Streckenprogramm das vorgeschriebene Tempo, und ein dritter Fahrer bediente Gashebel und Bremse. Auf freier Strecke pendelte die Tachometernadel über den Markierungen von 150 bis 180 km/h. Nach rascher Fahrt durch die mecklenburgischen Bahnhöfe von Ludwigslust, Grabow und Wendisch-Warnow ging der Schöpfer des „Schienenzeppelins“ die schnurgerade Strecke bis nach Wittenberge mit voller Motorenleistung an. Bald war auf dem Tachometer die 200-Kilometer-Marke überschritten. Über eine Distanz von etwa zwölf Kilometern raste der Wagen zwischen Karstädt und Dergenthin mit Tempo 230 dahin! Erst vor Wittenberge, wo enge Bögen in der Bahnhofsdurchfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h forderten, verlangsamte sich der Lauf wieder. Noch lagen 126 km an Fahrtstrecke vor dem Propellerwagen. Je näher man Berlin kam, umso mehr begeisterte Menschen standen am Schienenstrang und winkten seiner Besatzung zu.



▲ Der Propellerwagen beim Zwischenhalt auf Bahnhof Heerstraße in Berlin am Vormittag des 21. Juni 1931.

Foto: Bewilogua, Sammlung DTMB



▲ Nach seiner Rekordfahrt wurde der „Schienenzeppelin“ im Bahnhof „Rennbahn-Stadion Grunewald“ ausgestellt.

Foto: Aßmuß, Sammlung Kuhn.

Ankunft des Propellerwagens in Berlin

Am 21. Juni 1931 um 5.05 Uhr, als die wenigen Vorortzüge des Sonntagmorgens bereits unterwegs waren, hatte der Propellerwagen sein Ziel bei Berlin erreicht. Nach einer Fahrzeit von 1 Stunde, 38 Minuten und 19 Sekunden rollte er auf dem Bahnhof Spandau West an den Bahnsteig. Bei dem kurzen Halt stieg ein ortskundiger Lotse der Reichsbahn zu. Vier Minuten später standen im Hauptbahnhof Spandau die Reporter aller maßgeblichen Blätter der



▲ Szene auf dem Bahnsteig in Spandau Hauptbahnhof am 21. Juni 1931 mit Franz und Marie Kruckenberg.

Foto: ABC, Sammlung Bundesarchiv Koblenz

Stadt bereit, um die Atmosphäre der Rekordfahrt für die Leser ihrer Mittausgaben und für die Montagszeitungen festzuhalten. Hier hatten sich auch zahlreiche Gratulanten mit Blumensträußen postiert. Als offizieller Vertreter der Reichsbahn war zunächst nur Dr. jur. Fritz Thaysen (Jahrgang 1883) erschienen, der bei der Reichsbahndirektion Berlin ein Dezernat für Personentarife verwaltete.

Die Berliner kannten an jenem Tag nur ein Thema: Kruckenbergs „Schienenzeppelin“! Die Aufsehen erregenden Vorgänge in Spandau und Berlin am Morgen des 21. Juni 1931 lassen sich auch aus der Perspektive eines technisch interessierten jungen Mannes erzählen, der mit seinem Fotoapparat an der Strecke stand. Der spätere Bundesbahn-Oberamtmann Hans Bewilogua (1910–1996) verfasste einen kleinen Text zur Entstehung seiner beiden eigenen Aufnahmen des Propellerwagens, der be-

reits einmal im Mitteilungsblatt unseres Fördervereins („Info“ Nr. 1/1992) abgedruckt wurde: „Auf meinem ersten Bild ist der ‚Schienenzepp‘ bei der Fahrt durch den Spandauer Forst zu sehen. Ich hatte von der Fahrt in der Zeitung gelesen und hatte mich frühmorgens aufs Fahrrad geschwungen und bin also dorthin gefahren. Meine 9 x 12-Plattenkamera und auch ein Stativ waren mit dabei. Ich baute mich, wie auch andere gleich mir, neben der Strecke auf und wartete auf das große Ereignis. Und das kam auf so leisen Sohlen, dass man es kaum bemerkte, und ich hatte leider vor Aufregung und in maßloser Überschätzung der Geschwindigkeit viel zu früh abgedrückt. Es hätte ja das Foto meines Lebens werden können, wenn ich den Auslöser erst betätigt hätte, als das Fahrzeug etwa in meiner Höhe war. Nun, bei einer Plattenkamera gab es bei einem so schnellen Ereignis natürlich keine zweite Möglichkeit einer



▲ Der Propellerwagen gegen Ende seiner Rekordfahrt am Morgen des 21. Juni 1931, gesehen im Spandauer Forst.

Foto: Bewilogua, Sammlung Deutsches Technikmuseum Berlin



▲ Der „Schienenzepp“ und der „Fliegende Hamburger“ als Spielzeug von Bing neben Elastolin-Soldaten, um 1933.

Foto: Bolduan



▲ Ankunft des „Schienenzepps“ mit Radantrieb am 16. Juli 1934 auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin.

Foto: Brett

Aufnahme. Ich packte ziemlich missmutig meine Utensilien zusammen und fuhr traurig wieder in Richtung Heimat nach Berlin-Steglitz. Beim Überfahren der Brücke am Bahnhof Heerstraße sehe ich, wie Leute interessiert über das Brückengeländer nach unten auf den Bahnhof schauen. Als Berliner ist man ja quasi verpflichtet, ‚helle‘ zu sein. Wo andere gucken, ist bestimmt was los. Also abgestiegen und auch mal schnell geguckt. Und ich glaubte an eine Fata Morgana, da unten stand er, der Kruckenberg'sche Propellertriebwagen, in Höhe des Bahnsteiges. Und die mitgefahrenen Eisenbahnfachleute standen drum herum. Ich bin dann hinter der Brücke in die ‚Kusseln‘ geklettert und habe doch noch ‚meine Aufnahme‘ gemacht.“

Bereits um 5.37 Uhr hatte der Propellertriebwagen die Station Spandau Hbf verlassen und war zum Bahnhof Heerstraße gerollt. Dann wurde er rückwärts auf ein Abstellgleis in der weiträumigen Sonderzuganlage am Bahnhof „Rennbahn-Stadion Grunewald“ bugsiert. Der vormalige Bahnhof „Rennbahn“ im Berliner Westend war erst am 15. Mai 1930 mit diesem neuen Namen belegt worden, den er bereits am 1. März 1935 zugunsten der neuen Bezeichnung „Reichssportfeld“ wieder verlieren sollte. Dort hat man schon ab 7.30 Uhr das Publikum eingelassen, das mittels einer kleinen Brücke zwischen den Bahnsteigen in ununterbrochenem Strom nahe an den Wagen herankommen konnte. Auch eine Segeltuchhalle war dort aufgestellt, um dem Wagen nachts und bei schlechtem Wetter einen gewissen Schutz zu bieten. Noch am Sonntagmorgen besichtigten der Berliner Reichsbahn-Direktionspräsidenten Clemens Marx (1871–1953) wie der noch bis zum Frühjahr 1933

auf diesem Posten tätige Berliner Stadtbaurat Martin Wagner (1885–1957) den „Schienenzeppelin“ auf seinem Gleis neben dem Stadion. Auch der Reichsbahn-Generaldirektor Julius Dormmüller (1869–1945), der Kruckenberg's Versuche unterstützt hatte, soll mit von der Partie gewesen sein; leider scheint es von diesen denkwürdigen Vorgängen keine fotografischen Aufnahmen zu geben. Eines stand ja über jenem Tage: Die Notverordnung des Reichskanzlers Heinrich Brüning, der sich in einer Rundfunkansprache um Verständnis für eine Gehaltskürzung bei den Staatsbediensteten ausgesprochen hatte.

Ausstellung im Bahnhof „Rennbahn-Stadion Grunewald“

Am nächsten Morgen berichteten die Zeitungen ausführlich von Franz Kruckenberg's Rekordfahrt: Der „Berliner Lokalanzeiger“ vom 22. Juni 1931 brachte die Schlagzeile „Glänzender Fahrtverlauf Hamburg – Berlin. Schienenzeppelin fährt Weltrekord“, und das „Berliner Tageblatt“ machte mit der Feststellung „Schienen-Zepp schneller als Flugzeug. Hamburg – Berlin in 102 Minuten“ auf. Beeindruckend war die Durchschnittsgeschwindigkeit der Rekordfahrt, die sich auf 157,3 km/h belief. Insgesamt wurden 184 Liter Kraftstoff verbraucht, entsprechend 71,5 Liter auf 100 km Fahrweg. Für eine Distanz von 100 Kilometern benötigten die großen Tourenwagen jener Zeit, wie etwa die Mercedes-Modelle „Mannheim“ und „Nürburg“ oder der Maybach-Zwölfzylinder, auf der Landstraße bis zu 25 Liter Benzin. Autobahnen gab es noch nicht. Sie beförderten aber höchstens sechs Personen. 18 Fahrgäste genügen also für den Triebwagen, und der Treibstoffbe-

darf je Passagier sank unter den eines schweren Automobils.

Während der darauf folgenden knappen Woche bis Donnerstag, dem 25. Juni 1931 war auf dem Bahnhof „Rennbahn-Stadion Grunewald“ nun Franz Kruckenberg's Flugbahn-Wagen zur Besichtigung durch die Öffentlichkeit ausgestellt. Am Dienstag, dem 23. Juni 1931 brachte das Chemnitzer Tageblatt eine hübsche Karikatur, deren Zeichner unbekannt ist, unter dem Titel „Der ‚Schienenzeppelin‘ kommt“ mit zwei typischen Berliner Verkehrsmitteln neben dem Propellerwagen, die ihm nach seiner Rekordfahrt zurauten: „Laß man, Kollege, in fünfzig Jahren fährst du den Berlinern ooch zu langsam!“ Am selben Tag berichtete das „Berliner Tageblatt“ in seiner Morgen-Ausgabe mit der Überschrift „Ständiger Schienenzepp-Verkehr auf der Strecke Berlin – Hamburg“ neben mancher Tatsache auch allerlei Wunschträume, die sich aus der Rekordfahrt des Propellerwagens ergeben hatten: „Der Schienenzeppelin, der gestern von 20 000 Personen besucht wurde, bleibt noch bis Mitte dieser Woche auf dem Bahnhof Stadion-Grunewald. Er kann auch heute und morgen besichtigt werden. In der zweiten Hälfte der Woche wird der Propellerwagen wahrscheinlich nach Hannover zurückkehren. Dr. Kruckenberg ist gestern von Oberbürgermeister Dr. Sahm empfangen und im Namen der Stadt Berlin beglückwünscht worden.“ Der parteilose, der gemäßigten Rechten zugerechnete Berliner Oberbürgermeister Dr. Heinrich Sahm (1877–1939) war erst am 14. April 1931 in sein neues Amt gewählt worden. Er sollte noch bis zum 18. Dezember 1935 in dieser Funktion tätig bleiben und dabei seit Anfang 1933 die Berliner Stadtverwaltung auf den Kurs der Nationalso-

zialisten bringen. Am Donnerstag, dem 25. Juni 1931 endete die öffentliche Ausstellung des „Schienenzeppelins“ in Berlin.

Die „Deutschlandfahrt“ des „Schienenzeppelins“

Am Freitag, dem 26. Juni 1931 wurde das Fahrzeug frühmorgens um 5.00 Uhr vom Bahnhof Rennbahn zum Betriebsbahnhof Grunewald an der „Wetzlarer Bahn“ geleitet. Dort trat der Propellerwagen eine in ihrem Streckenverlauf besonders bemerkenswerte große „Deutschlandfahrt“ an. Seine bekannte Rundreise sollte ihn über Potsdam, Brandenburg (Havel), Magdeburg, Seesen, Kreiensen, Holzminden, Höxter, Bad Driburg, Altenbeken, Paderborn, Lippstadt, Soest, Hagen und Elberfeld nach Düsseldorf bringen, denn am Rhein saßen manche Förderer Kruckenberg's. Die Fahrgeschwindigkeit war nach den Schnellzugfahrplänen für Dampfloks berechnet und lag bei höchstens 100 km/h. Die Triebwagen-Sonderfahrt verließ Berlin-Grunewald am 26. Juni 1931 um 5.30 Uhr und erreichte gegen 13.47 Uhr den Güterbahnhof Düsseldorf-Derendorf. Diese Demonstration lockte abermals viele Menschen an den Bahndamm, um einen Blick auf den vorbeijagenden silbernen Schatten zu werfen. Zwei Tage später traf der Wagen wieder in Hannover ein.

Probefahrten des umgebauten „Schienenzeppelins“

Dort wurde der Versuchswagen seit August 1932 vollständig umgebaut. Weil der Propellerantrieb bei Geschwindigkeiten unter

200 km/h nicht sinnvoll erschien, entfernte man die Luftschraube am Heck. Der Benzolmotor rückte an das vordere Fahrzeugende und trieb in einem dort frisch eingebauten zweiachsigen Drehgestell die hydraulische Kraftübertragung nach Patenten des Professors Hermann Föttinger (1877–1945) an, der bei der Technischen Hochschule Charlottenburg lehrte. Die „Nase“ des Fahrzeugs war deshalb völlig neu entworfen und trug oben in der Mitte einen Abgaskamin. Damit begannen im November 1932 die Probefahrten in der Heide. Am Montag, dem 27. März 1933, als die Reichsbahn bereits ihren eigenen Schnelltriebwagen namens „Fliegender Hamburger“ erprobte, fuhr der umgebaute Kruckenberg-Wagen über Stendal und Spandau nachmittags zum zweiten Mal nach Berlin hinein und erreichte den Lehrter Bahnhof. Anschließend wurde er bei der Wagenversuchsabteilung im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Grunewald durchgemessen. An den ersten Aprieltagen (am 4., 6., 8. und 11. April 1933) wurde der Wagen mindestens viermal auf der Strecke zwischen Berlin Lehrter Bahnhof und Altona einem Test unterzogen, zuletzt auch in Anwesenheit des Generaldirektors Dorpmüller. Am 13. April 1933 brachte man den umgebauten „Schienenzepp“ nach Hannover zurück. Dort wurde der alte BMW-Flugmotor durch einen neuen Maybach-Dieselmotor von 410 PS Nennleistung ersetzt.

Weitere Probefahrten folgten seit dem 19. Juni 1934, wieder zwischen dem Lehrter Bahnhof in Berlin und Hamburg. Vom Stellwerk „Lwt“ (Westturm) sind dem Reichsbahn-Betriebsassistenten Emil Brett (1900–1997) mehrere Aufnahmen des Wagens mit hydraulischem Radantrieb gelungen. Nach diesen Versuchen verkaufte Kruckenberg im November 1934 das Gefährt für 10 000 Reichsmark an die Reichsbahn-Gesellschaft, die das Flüssigkeitsgetriebe weiter testen wollte. Erst am 21. Juni 1935 begannen auf Wunsch der Reichsbahn-Hauptverwaltung die bislang wenig beachteten Erprobungen der Lokomotivversuchsabteilung Grunewald mit einem Lauf zwischen Berlin und Hannover, auf den bis September 1935 wohl mehr als zwanzig Messfahrten von Berlin nach Altona und zurück folgten. Davon ist leider keine einzige Fotografie bekannt. Franz Kruckenberg und seine Mannschaft waren an den Untersuchungen nicht mehr beteiligt, da sie in Köln bereits an einem dreiteiligen Schnelltriebwagen (Betriebsnummer SVT 137 155) für die Reichsbahn knobelten.

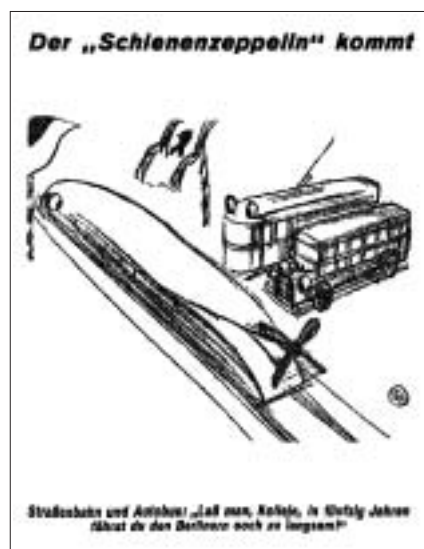
Zerlegung des Propellerwagens in Tempelhof

Nach dem Abschluss dieser Probefahrten wurde im Oktober 1935 erstmals die Zerlegung des Versuchsträgers erwogen, doch wollte die Reichsbahn-Hauptverwaltung vorher noch seine Abgabe an ein Museum prüfen. Zugleich wurde in Grunewald schon der Dieselmotor entfernt und in einen Prüfstand eingebaut. Leider lehnten in den folgenden Monaten die befragten Leiter des Verkehrs- und Baumuseums in Berlin wie des Verkehrsmuseums Nürnberg und auch des Deutschen Museums München eine Übernahme wegen Platzmangels einhellig ab.

Etwas planlos sollte der ehemalige „Schienenzeppelin“ noch 1936 von Grunewald zum Kraftwagenbetriebswerk Berlin-Markgrafendamm überführt werden, doch möglicherweise gelangte er auch in eine Halle am Lehrter Bahnhof oder gar nach Seddin. Als auch dort der Platz knapp wurde, stellte man ihn 1937 beim Bahnbetriebswerk Tempelhof Rangierbahnhof in der neuen Lokhalle am Bahnhof Priesterweg unter, die schon im Jahre 1930 einmal die Fahrzeugausstellung der Reichsbahn zur „Weltkraftkonferenz“ beherbergt hatte. Im Dezember 1938 beklagte sich die Reichsbahndirektion Berlin beim Verkehrsministerium über den großen Platzbedarf des nutzlosen, nach seinem Umbau fast 29 Meter langen Sonderfahrzeugs, um an dessen Platz doch Schnellzuglokomotiven oder Wagen mit Dienstkohle zum Auftauen unter Dach abstellen zu können.

So schlug im Februar 1939 die letzte Stunde des „Schienenzepps“ in Berlin. Eine Kommission der Reichsbahn begutachtete den Wagen in Tempelhof und fand dort verrostete Rahmenstangen, Lager und Zahnräder sowie eine verwitterte Stoffhülle mit verzogenen Holzteilen vor. Sie schlug „deshalb vor, den Wagen dem nächstgelegenen Reichsbahn-Ausbesserungswerk Tempelhof zur Verschrottung zuzuführen.“ Schweren Herzens stimmte das Triebwagenreferat des Reichsverkehrsministeriums noch im März 1939 zu, und so geschah es: Sang- und klanglos wurde der einstige Propellerwagen im Frühjahr 1939 auseinander genommen, anscheinend ohne Bilder oder einen Bericht für die Akten zu fertigen. Ob damals nicht doch ein Angehöriger der beauftragten Berliner Werkstätte ein Stückchen Blech oder sogar einen der hochmodernen Bauhaus-Stahlrohrsessel aus dem „Schienenzepp“ mit nach Hause genommen hat?

ALFRED GOTTWALDT



▲ Am 23. Juni 1931 brachte das „Chemnitzer Tageblatt“ eine Karikatur des „Schienenzeppelins“ in Berlin. Graphik Stadtbibliothek Chemnitz