

Wolfgang G. Nestler

## Wohnquartier mit Eisenbahngeschichte

**Heidelbergs Bedeutung für die Eisenbahntechnik wird im Rohrbacher Quartier am Turm deutlich**

„Das ist kein Null-acht-fünfzehn-Baugebiet, das ist ein Stück Heidelberger Geschichte“, erinnerte im März 2003 Oberbürgermeisterin Beate Weber bei der Grundsteinlegung zum neuen Wohnquartier an die 1853 gegründete Fuchs Waggonfabrik<sup>1</sup>, die seit 1902 ihren Standort in Rohrbach hatte. „Wir haben darauf bestanden, dass das Quartier ein Stück von seinem Charakter bewahrt. Wenn Mauern und Giebel zu sehen sind, bekommt man eine Ahnung davon, was sich da abgespielt hat.“ Auch bei der Namensgebung der Straßen wurde ein deutlicher Bezug zur Waggonfabrik gewünscht. So hatte der Gemeinderat bereits im Dezember 2002 beschlossen, die industrielle Technikgeschichte des Baugebiets in den Vordergrund zu stellen. Namensgeber für die neuen Erschließungsstraßen wurden deshalb bedeutende Techniker, Erfinder und Ingenieure wie Felix Wankel, Franz Kruckenberg, Konrad Zuse, Georg Mecktersheimer, Rudolf Hell und Freiherr Karl von Drais. Zur Verdeutlichung ihrer jeweiligen Bedeutung tragen die Straßenschilder neben dem Namen auch die dazu gehörenden Kurzbiografien. Hier werden die jeweils wichtigsten Heidelberger Leistungen auf dem Gebiet der Eisenbahntwicklung vorgestellt.

### 1. Beispielhafte Pionierleistungen

#### „Schienenzppelin“

Die Hauptstraße in der Mitte des Quartiers läuft in Nord-Süd-Richtung und trägt den Namen Franz-Kruckenberg-Straße. Franz Kruckenberg (Dipl. Schiffsbauingenieur, 1882 Uetersen bis 1965 Heidelberg), kam über den Luftschiffbau (Schütte-Lanz in Mannheim) als Eisenbahnkonstrukteur zum Schienenschnellverkehr. Er gründete 1924 die



Schienenzppelin von Franz Kruckenberg (1931 Märklin-Modell 3077) und zwei Gläserne Züge, von Georg Mecktersheimer (1953 rot/beige Märklin-Modell 37581, rechts unten, und 1971 olympi-afarben Märklin-Modell 37580, links unten) sind beliebte Eisenbahnmodelle. (Quelle: Nestler)

„Gesellschaft für Verkehrstechnik“ in Heidelberg, die u.a. den weltbekannten „Schienenzeppelin“ (1930/31) entwickelte. Der wurde jedoch dann nicht in Heidelberg, sondern in Hannover gebaut. Obwohl Franz Kruckenberg sein Ingenieurbüro in Heidelberg hatte, ließ er seine Konstruktionen für die Deutsche Reichsbahn nicht bei Heinrich Fuchs Waggonbau fertigen.

Der „Schienenzeppelin“, oder offiziell „Propeller-Experimental-Fahrzeug“ genannt, erzielte 1931 als Leichtbau mit einem Flugzeugmotor den absoluten Schienenweltrekord mit 230 km/h; ein Rekord, der 24 Jahre hielt. Dieses rund 25 Meter lange Fahrzeug, dessen Front mehr einem Flugzeug glich, bot Platz für maximal 40 Passagiere und wog dabei nur rund 20 Tonnen.

Es blieb ein Unikat und wurde als Versuchsfahrzeug noch einige Male umgebaut, jedoch wegen Untauglichkeit im Bahnalltag nie im Regelbetrieb eingesetzt und bereits 1939 verschrottet. Nachteile waren: es konnte nicht selbst rückwärts fahren, es machte mit seinen Rotorblättern in den Bahnhöfen zu viel Wind und es konnten ihm keine Waggons angehängt werden. Jedoch ist er bis heute Vorbild für alle nachfolgenden Schnelltriebwagen.

### „Fliegender Hamburger“

Nach dem Schienenzeppelin entwickelte Franz Kruckenberg weitere Erprobungsfahrzeuge wie den Verbrennungstriebwagen VT 877 a/b mit unterschiedlichen Kopf- und Antrieben.

Im Jahr 1936 wurde ein Ergebnis als Schnelltriebwagen VT 137 150 a/b von Westwaggon in Köln-Deutz für die DRG gebaut. Er war nicht nur im Design erneut wegweisend, sondern neben dem bereits erprobten hydraulischen Strömungsgetriebe, der Wasser als Übertragungsmedium nutzte, bot er weitere technische Feinheiten wie Leichtbauweise und Luftfederung. Motor war ein Diesellaggregat von Maybach, das 600 PS leistete.



Der von Franz Kruckenberg konstruierte „Fliegender(r) Hamburger“ übte soviel Faszination aus, dass er gleich zweimal auf Briefmarken erschien: 1932 und 2006 (Märklin-Modell 37770). (Quelle: Wikipedia).

Dieser Prototyp aller heutigen Triebzüge, erreichte bei einer Versuchsfahrt auf der Strecke Hamburg – Berlin 1939 seinen Geschwindigkeitsrekord von 215 km/h und war mit 128 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit der schnellste Reisezug der Welt. Als Zeichen seiner Exklusivität wurde er wie die Wagen des „Rheingold-Zuges“ cremefarben und violett lackiert.

Nach 1945 verblieb der Schnelltriebwagen SVT 137 155 im Schadwagenpark der Reichsbahn der DDR, wurde 1958 ausgemustert und 1967 verschrottet. Ein Trieb-Drehgestell kann heute noch zusammen mit dem originalen Maybach-Motor im Verkehrsmuseum Dresden besichtigt werden.

Vielfach umgebaut oder ergänzt führen viele weitere Nachfolger bei der DB und in der DDR. Die bei der Deutschen Bundesbahn verbliebenen fünf Züge wurden durch die US-Army als Reise- und Repräsentationszug des jeweiligen amerikanischen Botschafters genutzt. Einer, der VT 08 608 801 (Spitzname: „Der General“) wurde 1973 in den TEE-Farben beige und rot lackiert, war bis 1990 im Einsatz und stand jahrelang im Gleisvorfeld des Heidelberger Hauptbahnhofs. 2007 wurde er dann von einer privaten Bahngesellschaft gekauft, blau/beige lackiert und wird heute von Karlsruhe aus eingesetzt.

### „Senator“

Kruckenbergs Ideen sollten sich als langlebiger erweisen, als seine Fahrzeuge. Von der Baureihe VT 10.5 wurden in den Jahren 1953 und 1954 zwei Züge gebaut: der „Senator“ für den Tagverkehr und der nahezu gleich aussehende „Komet“ für den Nachtverkehr. Der Schnellverkehr-Pionier Franz Kruckenberg nutzte seine Erfahrungen aus dem Flugzeugbau und den Vorgängern Schienenzeppelin und Schnelltriebwagen SVT 137 155, um hohe Geschwindigkeiten durch extremen Leichtbau zu erzielen. Ein Gewicht von 0,92 t pro Sitzplatz ist ein unerreicht niedriger Rekord.

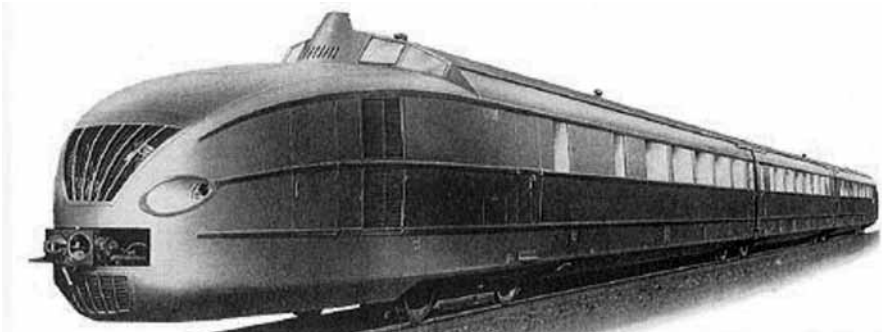


Die Ähnlichkeit der Triebköpfe aus den 30er Jahren (Schienenzeppelin) und den 50ern (Senator Märklin-Modell 39100, unten) ist verblüffend. (Quelle: Nestler)

Waren die Ursprungsversionen 120 km/h schnell, erreichten die späteren 160 km/h. Der Tagzug „Senator“ fuhr die Strecke Frankfurt (Main) – Hamburg, der Nachtzug „Komet“ Hamburg – Zürich. Das Konzept der Züge verursachte jedoch hohe Wartungskosten. Deshalb wurden die Züge bereits 1959, bzw. 1960 ausgemustert. Dann verschrottet, wird allein ein Mittelwagen noch von den Nürnberger Eisenbahnfreunden als Clubheim genutzt.

Trotz der Kurzlebigkeit der beiden Züge waren sie ein wichtiger Schritt in der Entwicklung der Schnelltriebzüge. Franz Kruckenberg's Idee des strömungsgünstigen Profils und die Leichtbauweise beeinflusst bis heute die Bauweise von Schnelltriebwagen. Bei „Senator“ und „Komet“ wird die Verwandtschaft zum „Schienenzeppelin“ allein optisch in der jeweiligen Frontgestaltung deutlich.

Besonders stilprägend für die nächsten Jahrzehnte war jedoch die Vorkriegs-Triebwagen-Variante 137 155 des „Fliegenden Hamburger“, die mit der von Franz Kruckenberg entwickelten markanten Front und seiner speziellen Triebwerksanordnung noch im Trans-Europ-Express (DB-Baureihe VT 11.5), dem Paradezug der DB, bis 1984 zu sehen war.



Nicht nur die Geometrie der Köpfe des VT 137 (1937) und TEE (1957, Märklin-Modell 37605, unten) ähneln sich, auch die Antriebstechnik ist prinzipiell gleich. (Quelle: Nestler)

## „Gläserner Zug“

Der Techniker und Konstrukteur Georg Mechtersheimer (1880 Neustadt / Weinstraße bis 1972 Schriesheim) war Designer des „Gläsernen Zuges“ (vgl. Abb. unten auf dieser Seite), der in zwei Exemplaren von der Waggonfabrik Heinrich Fuchs (wagenbaulicher Teil) in Heidelberg und AEG (elektrische Ausrüstung) gebaut wurde.

Die beiden elektrischen Aussichtstriebwagen wurden 1933 von der Reichsbahndirektion München in Auftrag gegeben und sollten bald als „Gläserne Züge“ zu den Vorzeigebauwerken der DRG gehören.

Beide Triebwagen fuhren anschließend von München aus im Sonderverkehr auf den elektrifizierten Strecken Süddeutschlands und bald auch nach Österreich. Beliebte Angebote waren damals, wie auch nach dem Zweiten Weltkrieg, die „Karwendelrundfahrt“ oder die „Große Alpenrundfahrt“.

Der ET 91 02 wurde am 9. März 1943 bei einem Bombenangriff auf das Münchener Bahnbetriebswerk zerstört. Der verbleibende ET 91 01 wurde daraufhin nach Bichl evakuiert und überstand im dortigen Loksuppen eingemauert unbeschadet den Krieg. Betriebsbereit wurde er nach dem Krieg von der Deutschen Bundesbahn übernommen.

Das Erscheinungsbild des Triebwagens hat sich, außer in einigen technischen Einzelheiten, im Laufe der Jahre vor allem im Anstrich geändert. Sind die Farbgebungen zur Reichsbahn-Zeit nicht genau belegt, so wurde er von der Deutschen Bundesbahn (DB) ab Dezember 1953 mit der Farbgebung rot/beige (ähnlich der TEEs) betrieben und bald danach als 491 001-4 bezeichnet. Bei der Anstricherneuerung im Dezember 1971 wählte man für den Triebwagen einen hellblauen Farbton (olympiablau/weiß-aluminium) in Anlehnung an die Farben der Olympiade in München und ab Juli 1986 erhielt er einen Anstrich in enzianblau/cremeweiß, der die bayerische Heimat des Gläsernen Zuges betonen soll.

Am 12. Dezember 1995 kollidierte ein österreichischer Reisezug in Garmisch-Partenkirchen mit diesem verbliebenen Triebwagen. Bei dem Frontalzusammenstoß wurde ein Reisender aus dem Gläsernen Zug getötet, 46 Personen aus den beiden Zügen zum Teil schwer verletzt und der Triebwagen irreparabel beschädigt. Seitdem nicht mehr



Die „Gläserne(n) Züge“ der DRG dienten dem Ausflugsverkehr in den landschaftlich besonders reizvollen bayerischen und österreichischen Alpen. (Quelle: Bahnpark Augsburg/ Verein Gläserner Zug)

fahrtüchtig wurde der Zug 1997 vom Verkehrsmuseum Nürnberg übernommen und steht seit Mai 2005 im Bahnpark Augsburg. Eine Restaurierung, bzw. Wiederinbetriebnahme erscheint unwirtschaftlich.

## 2. Vom Waggonbau zum Wohnquartier

Der Waggonbau für Eisenbahngesellschaften und Straßenbahnen war Haupterwerbszweig der Heinrich Fuchs Waggonfabrik A.-G. in Heidelberg. Wegweisende Techniker, Konstrukteure und Designer gehörten dem Werk an. Ihre Entwicklungen leben noch Jahrzehnte nach Aufgabe des Werkes im heutigen Bahnbetrieb weiter.

Schon im ersten Geschäftsjahr 1862, der Standort war noch in der Heidelberger Weststadt, wurde Fuchs in bedeutendem Umfang an der Lieferung der Abteilwagen dritter Klasse sowie Gepäck- und Postgepäckwagen für die Badische Staatsbahn beteiligt.



Fuchs Waggonfabrik in Heidelberg Rohrbach um ca. 1910 (Quelle: Heimatmuseum Rohrbach)

Das neue Werk in Rohrbach war zu seinem Beginn 1902 gut ausgelastet. Man baute u.a. Gepäckwagen für Württemberg und, teilweise bis in den Ersten Weltkrieg hinein, große Serien von Reisezugwagen für Baden. Die Entwicklung der zweiachsigen Personenwagen für die Großherzoglich Badische Staatseisenbahn ist die Grundlage zu allen modernen Durchgangswagen. Die Produktion dieser Serie aus den Fuchswerken kam jedoch 1915 durch den Ersten Weltkrieg zum Erliegen.

Der Bau von Panzerteilen im Auftrag der Stahlwerke Völklingen (nach 1936) und Baumaschinen wie Radlader, sogenannte „Autoschaufler“ (1939) waren weitere Versuche, das Werk in unruhigen Zeiten sinnvoll auszulasten.

Den Zweiten Weltkrieg und die Zeit der Besetzung hat das Werk ohne schwerwiegende Schäden überstanden. Am ersten Güterwagen-Neubauprogramm der Reichs-

bahn nach dem Krieg war Fuchs in nennenswertem Umfang beteiligt. Anlässlich des 50-jährigen Firmenjubiläums als Aktiengesellschaft konnte man im Jahre 1949 an viele ausländische Geschäftsverbindungen anknüpfen. Noch Anfang der fünfziger Jahre wurden Großaufträge für Indien (vierachsige Reisezugwagen) und der Türkei (Reisezugwagen, Kesselwagen) abgewickelt.

Nach 1953 versuchte Fuchs sich im Bau von Baumaschinen ein weiteres Standbein aufzubauen. Jedoch beschloss 1957 der damalige Eigentümer Dillinger Hütte – im ehemals französischen Saarland benötigte man Devisen – das heruntergewirtschaftete Werk endgültig zu schließen und an die International Harvester Company zu verkaufen. Teilweise zur Land- und Baumaschinen-Fertigung genutzt, diente es zum Schluss als Auslieferungs- und Wartungszentrum dem japanischen Baumaschinenkonzern Furukawa, bis es 2001 vom Unternehmen HochTief Projektentwicklung in Zusammenarbeit mit der Stadt Heidelberg erschlossen und dann durch Epple & Kalkmann als Bauträger bebaut wurde. Damit entstand in Rohrbach auf einer jahrzehntelang ungenutzten Industriebrache ein vielfach ausgezeichnetes, außergewöhnliches Wohnquartier, das etwa 1800 Menschen zum Teil sehr hohe Wohnqualität bietet.

Heute zeugen in dem Wohnquartier neben den Straßennamen nur noch der verbliebene und namensgebende Turm (vgl. hgV-Jahrbuch 2014, Seite 218) und einige unter Bestandsschutz stehende Fassaden der alten Werkshallen von der industriellen Vergangenheit und der technikhistorischen Bedeutung.

Der Wasserturm der Fuchs Waggonfabrik steht seit 1913 an seinem Platz (49° 22′ 54″ Nord und 8° 40′ 41″ Ost; nach GOOGLE Earth) in Rohrbach. Er hat zwei Weltkriege überstanden, fungiert seit der Erschließung des ehemaligen Werksgeländes zu einem modernen Wohnviertel als Namensgeber des Quartiers und ist als „erhaltungswertes“ Gebäude der Stadt Heidelberg im Herbst 2014 saniert worden. Das kleine Gleisstück davor in der Felix-Wanckel-Straße verschwand im Juni 2013 bei dem Bau eines neuen Fahrradweges. Damit verlor das Quartier auch den letzten Zeugen seiner Eisenbahngeschichte. (Quelle: Autor)





Die unter Bestandsschutz stehenden Fassaden der alten Werkshallen zeugen heute von der industriellen Vergangenheit des Wohnquartiers und geben ihm einen ganz besonderen Charakter. (Quellen: Epple & Kalkmann/Steche und Nestler)

### Anmerkung

- 1 Die Schreibweise „Waggon“ wurde einheitlich gemäß der alten Schreibweise auf Grund der Fuchs-Firmenbezeichnung beibehalten und nicht der neuen, seit 1999 gültigen Rechtschreibung nach Duden (Wagon) angepasst.

### Quellen und Literatur

Stadtarchiv Heidelberg: Ablieferung Dr. Lessing: Fuchs Waggonfabrik

Bernhard König: Die Waggonfabrik Heinrich Fuchs in Heidelberg, in Jahrbuch des Bundesverbands Deutscher Eisenbahn-Freunde 1990, S. 126–137

Hans-Erhard Lessing: Triebwagen-Design aus Heidelberg. Die H. Fuchs Waggonfabrik AG, in Peter Blum (Hg.), Pioniere aus Technik und Wirtschaft in Heidelberg. (Sonderveröffentlichungen des Stadtarchivs Heidelberg, 12), Aachen 2000, S. 26–41

<http://www.ef-heidelberg.de>: Schienenfahrzeugbau in Heidelberg, Eisenbahnfreunde Heidelberg e.V.