Die Bahn kommt

Hier spielt die Musik. Ganz wie früher besucht das »Bähnle« die Sehenswürdigkeiten vor Ort. Die Basis der dynamisch gekleideten Zugmaschine ist ein Käfer von 1952. Fahrer und Beifahrer fallen kaum ins Gewicht, bis zu zwei Waggons und 40 Personen sind erlaubt.

Vorne ein Käfer, kaum noch zu erkennen, hinten zwei Waggons mit Platz für 40 Personen. Als Sightseeing noch Abenteuer war, zuckelte der VW-Gelenkzug durchs Berliner Hansa-Viertel, über Norderney und sogar zur Weltausstellung nach Brüssel. Mehr als 60 Jahre später ist er selbst eine Touristenattraktion.

Text Jan-Henrik Muche *Fotos* Roman Rätzke

Heute sind wir Touristen, ohne jede Zurückhaltung! Mit der Kamera im Anschlag machen wir eine Stadtrundfahrt durch Hamburgs Hafen City, winken Müllkutschern und Taxifahrern, ziehen vorbei an der backsteinernen Speicherstadt, machen Halt an der Elbphilharmonie. Das volle Programm. Keiner hupt, niemand überholt. Morgens um sieben ist die Welt noch in Ordnung.

Später am Tag wäre schwierig. Tempo 20 steht am runden Heck – für diese hektische Ecke Hamburgs ist das viel zu langsam. Als es voller wird auf den Straßen, kommt der große Auftritt. In ruhiger Gangart und mit vertrautem Boxerklang stiehlt der PROTOTYP-Express des nahe gelegenen Automuseums den Sehenswürdigkeiten die Schau, zieht Blicke, Zeigefinger und hochgereckte Daumen auf sich.

Es ist die pure Sympathie. Zwischen all der herausgeputzten Architektur, dem Edelstahl und satinierten Glas, den weißen Fassaden und den unzähligen Coffee-to-go-Shops mit urbanem Chic, wirkt die Kombination aus fremdartiger Zugmaschine und offenem Panoramawaggon erfrischend heiter und wohlig aus der Zeit gefallen.

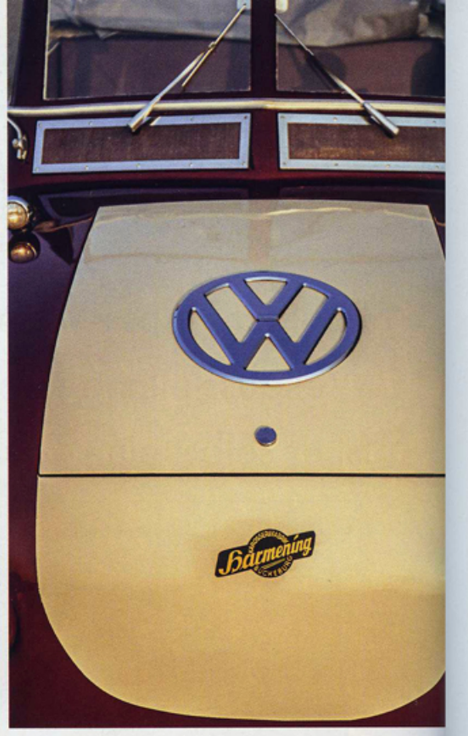
Vor über 60 Jahren war das ganz anders, da repräsentierte der kompakte VW-Gelenkzug die Moderne, beschleunigte seine Insassen mit Vollgas in die Neuzeit. Ursprünglich war der »Interbau-Express« als werbewirksames Transportmittel für die in Berlin stattfindende Internationale Bauausstellung 1957 konzipiert worden. Früher hätten Pferde Kutschen gezogen, doch Mitte der Fünfziger wurden Volkswagen vor Waggons mit Besuchern und Zuschauer gespannt. Auch diese Art der Vorstellung von unbegrenzter Mobilität ist Teil des Zaubers der Nachkriegszeit.

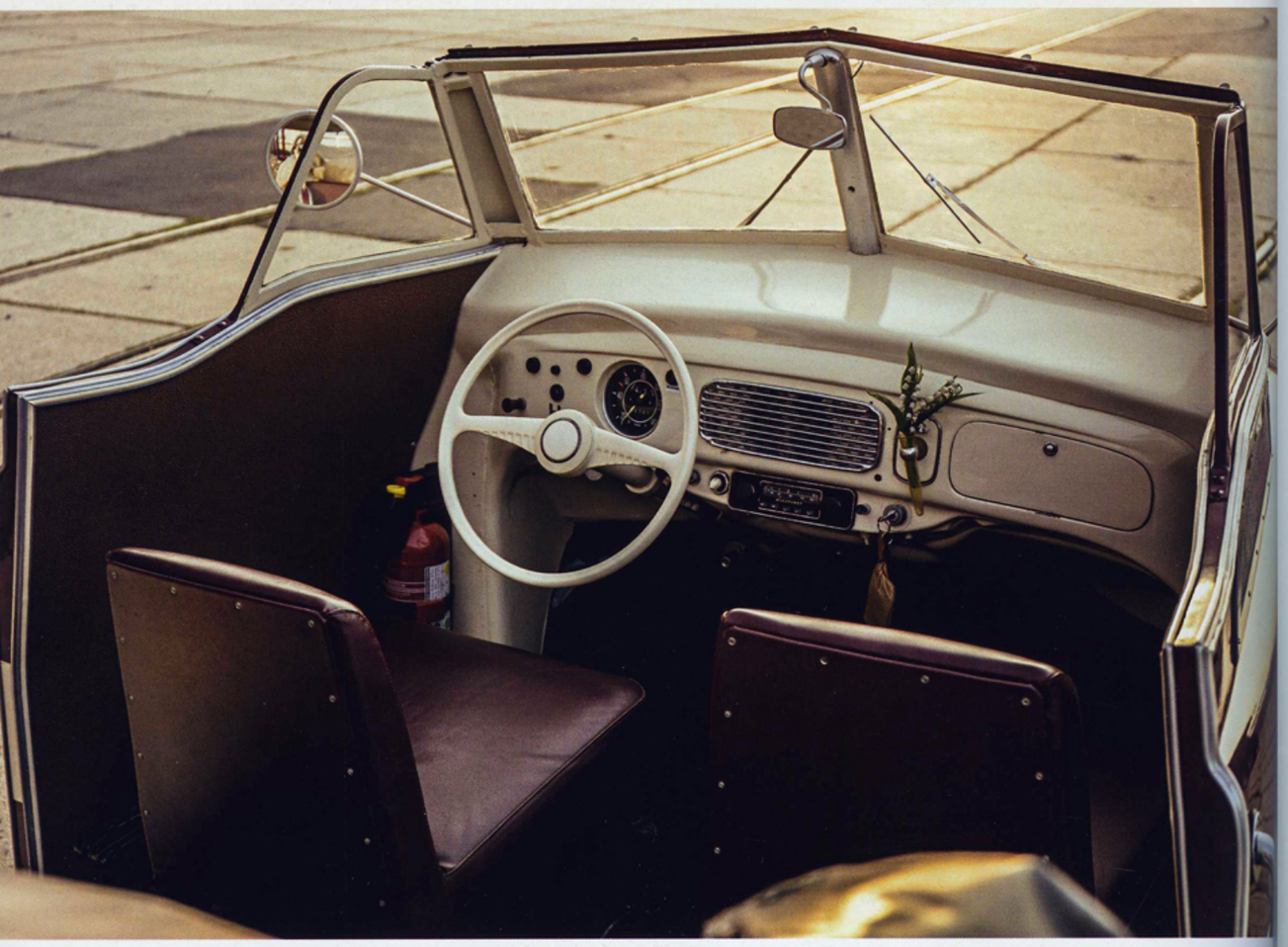
Erste Ideen dazu gab es bereits 1955. Einen Zug ähnlicher Bauart, gefertigt beim Metallbauer Lindhorst, nahm der Zoologische Garten in West-Berlin in Betrieb. Hier arbeitete in einem aerodynamisch geformten Triebwagen ein VW-Industriemotor, angehängt waren zwei offene Waggons mit Platz für bis zu 60 Kinder. Der Lokführer schaute zum Dach seines Zugfahrzeugs heraus und steuerte den schienengebundenen Zoo-Express gemächlich durch den Tiergarten. Autoantrieb, Schiene und Kinder, das war nur der Anfang. Das sympathische Konstrukt »Autozug« besaß Potenzial für größere Aufgaben. Folgerichtig wurde die nächste Entwicklungsstufe auf die Straße verlegt. Eduard Winter aus Berlin, Generalvertreter für VW sowie Porsche und seit 1954 mit einem großen Verkaufssalon auf dem Kurfürstendamm vertreten, und Konstrukteur Arthur Franke entwickelten für den Einsatz bei der bevorstehenden Interbau zwei ähnliche, jedoch in Details unterschiedlich ausgeführte VW-Gelenkzüge.

Einen Zug baute erneut das Berliner Unternehmen Lindhorst, ausgerüstet mit zwei Markisen-überdachten Waggons und einem Zugwagen mit angedeutetem Stromlinien-Design. Die zweite Version fertigte die Bückeburger Firma Harmening. Auf dem Fahrgestell eines VW Käfer von 1952 entstand ein offenes Zugfahrzeug mit Platz für vier Personen, angehängt waren zwei 1,60 Meter breite Wagen mit festem Aluminiumdach. Drei Personen fanden auf jeder Sitzbank Platz, rund 40 Passagiere passten hinein. Das hieß, dass jeder der unverändert übernommenen, 1,2 Liter großen und 25 PS starken Vierzylinder-Boxer

Mit Vollgas transportierte der VW-Express die Interbau-Besucher in die Neuzeit

Das große VW-Emblem auf der Haube des Zugwagens verweist auf die Herkunft, Karosserie und Waggon baute die Firma Harmening in Bückeburg. Das Armaturenbrett ist Käfer, Türen gibt es weder vorne noch hinten. Aufbau und Farbgebung entsprechen dem Auslieferungszustand von 1956.





bis zu sechs Tonnen zu schleppen hatte. Für diesen Zweck entwickelten Winter und Franke ein Getriebe mit geänderter Übersetzung und versahen die Gelenkzüge mit Schwerlastreifen sowie einer der Belastung angepassten Öldruckbremse.

Die Öffentlichkeit begrüßte die Auto-Züge mit großem Hallo. Zur Taufe der beiden Käfer-Bahnen am 04. Juli 1956 in Berlin kamen Zuschauer und Prominenz, sogar Rundfunk, Wochenschau und Fernsehen berichteten von dem Großereignis. Nach Arthur Franke wurde der Berliner Express »Onkel Arthur« benannt, die Bückeburger Version, Winter stand Pate, erhielt den Namen »Eduard I.« Die Premieren-Ausfahrt mit Waggons, Blumenschmuck und voller Belegung führte von der Siegessäule zum Brandenburger Tor und zurück – eine Jungfernfahrt vor großem Publikum, begleitet von Aufbruchstimmung und dem festen Glauben daran, dass im Wirtschaftswunder-Deutschland alles besser würde.

Zur Taufe von »Onkel Arthur« und »Eduard I.« an der Siegessäule kamen sogar Rundfunk und Fernsehen

Dessen symbolträchtiger Aufbau nach modernen Maßstäben fand gleich nebenan statt, zwischen Spree und Tiergarten. Auf der durch Bombenangriffe entstandenen Brache des alten Hansaviertels sollte exemplarisch das neue Berlin mit fortschrittlicher Architektur entstehen. 53 Architekten aus mehr als einem Dutzend Ländern, darunter international bekannte Größen wie Bauhaus-Mitbegründer Walter Gropius oder auch Oscar Niemeyer, Architekt der brasilianischen Hauptstadt Brasilia, bauten am »Neuen Wohnen« im neuen Berlin mit.

1957 wurde die Internationale Bauausstellung eröffnet. Mittendrin: die VW-Gelenkzüge Eduard I. und Onkel Arthur, jetzt als Werbeträger in den weiß-roten Farben der Zigarettenmarke »Lux« lackiert. Zur Eröffnung stieg sogar Bundespräsident Theodor Heuss zu.

Während oben die Interbau-Express-Bahnen Kreise zogen, lief im Untergrund ein dritter Zug mit VW-Käfer-Technik. Die »Tunnelbahn« verband auf schnellstem Wege die noch nicht mit Gleisen bestückten U-Bahn-Haltestellen »Zoologischer Garten« und »Hansaplatz«. Die offene Zugmaschine mit serienmäßiger Käfer-Front und ausladendem Heck baute der Berliner Karosseriebau-Spezialist Rometsch, die Anhänger kamen aus Bückeburg. 1958 übernahm VW die Tunnelbahn und setzte sie in Wolfsburg zu Stadtrundfahrten ein.

Das Bückeburger Modell fand Anklang in der Touristikbranche. Nachdem Eduard I. noch vor dem Einsatz bei der Interbau im Sommer 1956 eine vielbeachtete Vorstellung auf der Nordseeinsel Norderney gegeben hatte, entschloss sich die Bäder- und Kurverwaltung zum Kauf von gleich fünf VW-Gelenkzügen. Anstelle eines Zugfahrzeugs im Stil des aufwändig umgebauten Ur-Typs verfügte die zwischen Inselkino und Weißer Düne pendelnde »Dünen-Express«-Flotte über umgebaute Käfer-Zugmaschinen, die bis zur A-Säule unverändert blieben.

Bis 1967 blieb der Dünen-Express im Dienst, anschließend ersetzten Hanomag-Busse die Volkswagen-Züge. Wie der auf Schienen fahrende Zoo-Express von 1955 gehört heute auch ein Dünen-Express von Norderney zum Fundus des PROTOTYP-Museums.

Die lange Reihe an großen Auftritten der beiden Berliner Originale fand ihren Höhepunkt in einer Tour zur Weltausstellung 1958, wo sie für das Fahrzeug-Konzept und den Hersteller Volkswagen Kunden werben sollten. Jetzt unter der Bezeichnung »VW-Express« laufend, fuhren Eduard I. und Onkel Arthur über Wolfsburg, Hannover, Dortmund, Köln, Aachen und Lüttich nach Brüssel. Zeitgleich endete allerdings mit dem Verkauf der Firma Harmening in Bückeburg die Herstellung von VW-Gelenkzügen.

Die Spur von Onkel Arthur verlor sich nach einem Gastspiel der VW-Gelenkzüge auf der »BUGA« in Dortmund 1959. Bis in die Sechziger-Jahre gab es Nachahmer-Produkte, die als »moderne Ausstellungsbahnen« und »Schienenlose Züge« beworben wurden. Eduard I. lief weiter: ab 1978 im Dienst der Stadt Tecklenburg, danach als Besucher-Shuttle im Vogelpark Metelen und während des Sommers als Heide-Express im Auftrag der Gemeinde.

Ein VW-Gelenkzug arbeitete im Vogelpark weiter, die Spur des anderen verlor sich bald

2007 fanden und kauften Oliver Schmidt und Thomas König den Gelenkzug für ihr Museum. Die rund 300 Kilometer von Metelen nach Hamburg legte Eduard I. natürlich auf eigener Achse zurück, langsam aber stetig. Jeder Kilometer eine Attraktion für die Passagiere in ihren modernen Fahrzeugen drumherum.

Zugbegleiter
Oliver Schmidt (l.) und Thomas König sind die Gründer und Macher des Hamburger Automuseum PROTOTYP, das in diesem Jahr sein 10-jähriges Jubiläum feiert. Angefangen hat alles vor rund 25 Jahren mit einem rostigen VW Kübelwagen, heute bilden seltene oder einmalige Stücke auf Volkswagen- und Porsche-Basis den Schwerpunkt der Sammlung in der Hafen City. Neben dem VW-Gelenkzug Eduard I. gehören auch die »VW-Hechtlok« von 1955, der ehemalige Zoo-Express des Berliner Tiergartens, sowie ein »Dünen-Express« zum Fundus des Museums.