

Heimatland

Heft 3

September 2008



Hannover: Beginnenturm mit Leinefront des Historischen Museums
(zum Bericht auf S. 105)

Sein eindrucksvollstes Denkmal setzte sich Graf Otto indes mit dem groß angelegten Um- und Ausbau des mittelalterlichen Wernigeröder Schlosses zu einer prachtvollen neugotischen Höhenburg. Der von dem Architekten Carl Frühling entworfene prunkvolle Bau sollte den Anspruch demonstrieren, Repräsentant eines reichsunmittelbaren Grafengeschlechtes zu sein.

Deutschlands letzte Fürsten-Inthronisation

Nicht nur mit Schloß Wernigerode setzte sich v. Stolberg ein Denkmal. Ihm gelang es auch, den Fürstentitel zu erwerben.

Aufgrund diverser Meinungsverschiedenheiten mit Bismarck hatte der Graf das Amt des Vizekanzlers

am 20. Juni 1881 niedergelegt. Bismarcks Sturz ergab 1890 für Graf Otto die Gelegenheit, bei Kaiser Wilhelm II. um die Genehmigung zu ersuchen, einen alten Reichsfürstentitel annehmen zu dürfen, der 1742 von einem seiner Vorfahren bei Kaiser Karl VII angetragen, aber damals nicht verliehen wurde. v. Stolberg hatte Erfolg: Im Fürstendiplom genehmigte Kaiser Wilhelm II. die Führung dieses alten Reichsfürstentitels. „Die im Oktober 1890 schließlich erfolgte ‚Inthronisation‘ dürfte für die deutsche Adelsgeschichte im ausgehenden 19. Jahrhundert ein wohl recht singulärer Vorgang gewesen sein.“¹⁰

Am 19. November 1896 starb Otto Fürst zu Stolberg-Wernigerode auf seinem Schloß. Das Museum in Schloß Wernigerode erinnert auch an jenen Mann, der nach dem Ende des Königreiches Hannover als erster an der Spitze des ehemals unabhängigen Landes stand.¹¹

¹⁰ Konrad Breitenborn (Hg.), Dokumente, S. XII

¹¹ Hierzu s.v.a. den Ausstellungskatalog: Fürst Otto zu Stolberg-Wernigerode. Schlossherr, Diplomat, Politiker, Halle/Saale, 1996

Matthias Blazek

Die Rekordversuche des Jahres 1928

Der raketenbetriebene Schienenwagen auf der Eisenbahnstrecke Langenhagen–Celle

Sorgfältig gearbeitet zu haben scheinen die Arbeiter beim Bau der Bahnstrecke von Hannover über Langenhagen nach Celle, denn 1928 wählte der Autoindustrielle Fritz von Opel den durch Isernhagen und Großburgwedel führenden Abschnitt für seinen Versuch, mit einem raketenbetriebenen Schienenwagen den Geschwindigkeitsrekord zu brechen, den er zuvor mit dem ersten deutschen Raketenauto erzielt hatte.

Dieses Straßenfahrzeug, das unter von Opels Leitung im Frühjahr 1928 gebaut worden war, machte am 11. April 1928 auf der Opel-Rennbahn in Rüsselsheim seine erste Fahrt, wobei es, mit Konstrukteur und Rennfahrer Kurt Volkhart am Steuer, in acht Sekunden eine Geschwindigkeit von 100 Kilometern in der Stunde erreichte. Damit war erstmals unter Beweis gestellt, dass man Fahrzeuge mittels Raketen

beschleunigen und antreiben konnte. In den folgenden Monaten liefen noch mehrere Experimente dieser Art, zuerst unbemannt, später, nachdem ein größerer Sicherheitsfaktor entwickelt worden war, auch bemannt.

Vom Straßenrekord auf der „Avus“ ...

So konnte die deutsche Bevölkerung in allernächster Nähe Zeuge von Raketenfahrzeugversuchen sein. Am 23. Mai 1928 stellte Fritz von Opel auf der Berliner „Avus“* mit 238 Kilometern pro Stunde einen neuen Geschwindigkeitsrekord auf. Vor 3000 geladenen Gästen steuerte er das „Opel-Sander-Raketenwagen 2“ (RAK 2) genannte Fahrzeug. Es ähnelte einer schwarz lackierten Zigarre und war immerhin fünf Meter lang. Zwei gewaltige Flügel sollten den errechneten Auftrieb kompensieren und ein Abheben des Fahrzeugs verhindern. 24 Pulverraketen mit insgesamt 120 Kilogramm Sprengstoff katapultierten den RAK 2 mit einem langen Feuer- und Rauch-

* „Automobil-Versuchs- und Übungsstrecke“ zwischen Berlin-Charlottenburg und Wannsee, fertig seit 1921, heute Teil der Stadtautobahn

schweif nach vorne. Mit jedem Tritt aufs „Gaspedal“ zündete von Opel die nächste Stufe des Antriebs und erreichte die damalige Rekordgeschwindigkeit von 238 Kilometern in der Stunde.

Das Tempo seines zweiten Entwicklungsmodells reichte dem Enkel des Firmengründers Adam Opel nicht. Gleich nach dem umjubelten Erfolg kündigte der „Raketen-Fritz“, wie er auch genannt wurde, weitere Versuche auf der Schiene und in der Luft an. Er konstruierte ein

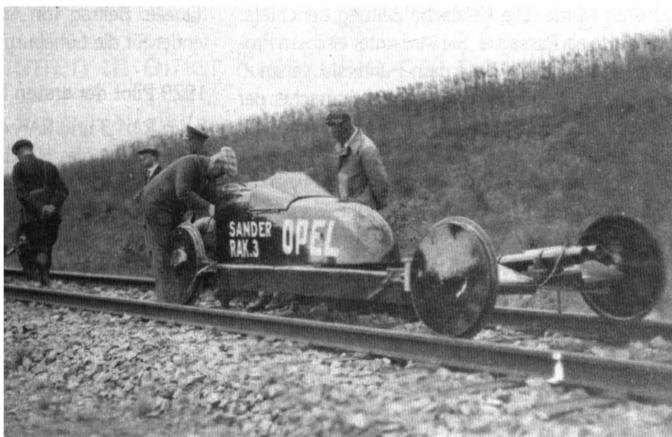
Schienenauto mit Strahlantrieb (RAK 3), mit dem er den bestehenden Schienenrekord brechen wollte. Den nötigen Schub von 2750 Kilogramm sollte es von insgesamt zehn Raketen beziehen.

Für seinen Versuch stellte die Reichsbahn dem Raketentopionier die eingleisige, seit einem Jahr befahrbare „Schnellbahnversuchsstrecke“ bei Burgwedel zur Verfügung (heute ein Teil der ICE-Strecke zwischen Langenhagen und Celle). Schon Tage vorher wurde das Vorhaben mit fetten Schlagzeilen in den Zeitungen angekündigt.

... zum Schienenrekord auf der „Hasenbahn“

Zweimal raste der RAK 3 am 23. Juni 1928 in Anwesenheit von Opels auf den Schienen der „Hasenbahn“ vom Bahnhof Großburgwedel in Richtung Celle. Beim zweiten Versuch, zu dem um 14.30 Uhr der Startschuss fiel, knackte der unbemannte, aber mit einer Katze besetzte rote Wagen mit Raketenantrieb auf der drei Kilometer langen Strecke in Höhe von Kleinburgwedel den Rekord mit 256 Kilometern pro Stunde, explodiert allerdings wenig später mitsamt der Katze.

Unter dem Titel „Die Fahrt des Raketen-Wagens bei Kleinburgwedel – Der zweite Start missglückt – Der Wagen aus den Schienen geschleudert“ berichtete der Hannoversche Anzeiger am nächsten Tag ausführlich über das Ereignis. Nach dem großartigen Schauspiel des ersten Starts sei das Interesse der ge-



Fritz von Opel und Ingenieur Friedrich Wilhelm Sander am 23. Juni 1928 am Raketen-Schienenfahrzeug RAK 3. Foto: Opel Classic Archiv

waltigen Zuschauermenge auf das Höchste gestiegen. Mit Spannung hätten die Menschen auf den weiteren Versuch gewartet, der mit verstärkten Ladungen vorgenommen wurde. Schließlich kündete eine abgefeuerte Rakete den unmittelbar bevorstehenden zweiten Start an.

„Und dann brüllt und kracht es los! Eine gigantische weiße Rauchwolke steigt hoch, aus der nach allen Richtungen Feuergarben schießen. Aus! Stille!“, vermerkt der Anzeiger. Dann konnten die Zuschauer auf der einen Seite der Schienen das Fahrgestell, auf der anderen Seite den Raketensatz sehen, der wahrscheinlich wegen einer zu starken Ladung – das Vierfache der ersten – herausgeschleudert wurde. „Der zweite Versuch ist also missglückt“, notierte der Reporter. Menschen seien aber Gott sei Dank nicht zu Schaden gekommen.

Hatte die Absperrmannschaft vor dem Start die Menschenmenge noch in sicherer Entfernung halten können, so gelang dies nach dem Unglück nicht mehr. In Scharen sei die Menge herangedrängt, um sich den verunglückten Wagen anzusehen. „Die Absperrungsmannschaften waren einem solchen Andrang gegenüber machtlos“, berichtet der Anzeiger weiter. Zu sehen gab es aber nichts mehr: Der entgleiste Wagen war bereits mit einer Zeltbahn abgedeckt worden.

Die Katze hatte man hineingesetzt, um auszuprobieren, ob sie den erwarteten Druck des Antriebsatzes

aushalten würde. Die Cellesche Zeitung berichtete: „Eine Katze als Passagier. Sie wird unter einigem Protest in einem Behälter auf dem Führersitz verstaute. Sie scheint sich der Ehre, hier als Schrittmacher der Menschheit zu dienen, die sie neben den Hahn und den Hammel Montgolfiers stellt, nicht nach Gebühr zu würdigen. Ihr ist sichtlich wenig an der Feststellung, ob der tierische Organismus eine Geschwindigkeit von 400 Stundenkilometer erträgt, gelegen.“ Die gewaltige Explosion, mit der das Fahrzeug kurz nach dem Startschuss zerbarst, wäre „eines wohllassortierten Munitionslagers würdig“ gewesen.

Die Ortschaft Kleinburgwedel erlebte den größten Menschaufmarsch in ihrer Geschichte. Das „Burgdorfer Kreisblatt“ schrieb zwei Tage später: „Man schätzt die Zahl der Zuschauer auf mindestens 20 000 und die Zahl der Kraftfahrzeuge auf rund 2000 bis 3000. Aus Klein-Burgwedel war für einige Tage Groß-Berlin geworden.“

Ein paar Wochen später, am 4. August 1928, wurde auf dem Streckenabschnitt ein neuer Versuch mit einem Schienenwagen unternommen, nachdem die Gemeindeverwaltung zunächst wegen Sicherheitsbedenken – so lautete die offizielle Version – den Test verboten hatte. Die Vorbereitungen waren in aller Stille getroffen worden, um wegen der erheblichen Gefahren die Öffentlichkeit vollkommen auszuschließen. Aber Gerüchte und Nachrichten hatten sich im letzten Augenblick doch noch herumgesprochen. Diese Menschenansammlung verzögerte den Start von RAK 4 erheblich und verhinderte den von RAK 5 schließlich ganz.

RAK 4 wurde an jenem Tag wegen fehlerhafter Zusammensetzung der Raketen und eines Kurzschlusses bei einer gewaltigen Explosion zerstört, die den Wagen 15 Meter in die Luft schleuderte und schließlich viele Meter entfernt auf das Gleis fallen ließ. Auf diese Versuche hatte man eigentlich große Hoffnungen gesetzt: 500, vielleicht sogar 600 km/h, so dachte man im Stillen.

Der Forschergeist Fritz von Opels ließ sich nicht entmutigen. Schon im November 1928 wurden die Raketenversuche auf der Avus fortgesetzt. Geplante Versuche mit einem raketengetriebenen Opel-Motocycle-Motorrad wurden von den Behörden allerdings untersagt.

(Quelle: Beitrag von Annegret Meyer im Heimatkalender für die Lüneburger Heide 1975, S. 57 ff.)

1929 Pilot der ersten bemannten Rakete

Beim RAK 3 und RAK 4, die „granatenähnlich“ aussahen, wie die Hamburger Nachrichten damals schrieben, und auf gut fünf Meter langen Lafetten befestigt waren, handelte es sich wahrscheinlich um die letzten Raketenfahrzeuge, die auf Schienen fuhren. Fritz von Opel, der sich in den Kopf gesetzt hatte, den sicheren Boden zu verlassen und dafür lieber in die Luft zu gehen, verließ ein Jahr später, am 30. September 1929, tatsächlich den Erdboden. Auf dem Anfang des 20. Jahrhunderts errichteten Flughafen Frankfurt-Rebstock erreichte er als Pilot der ersten bemannten Rakete (Opel-Sander-RAK-1-Flugzeug) eine Höhe von 20 bis 30 Metern, wurde 150 km/h schnell und legte in 80 Sekunden knapp zwei Kilometer zurück. „Damit war der erste öffentliche Raketenflug in der Luftfahrtgeschichte perfekt“, schwärmten die Verfasser der Opel-Geschichte.

Von Opels Wegbegleiter waren der Konstrukteur Ingenieur Friedrich Wilhelm Sander aus Wesermünde und der Privatforscher Max Valier. Dieser hatte ab 1913 in Innsbruck Astronomie, Meteorologie, Mathematik und Physik studiert. 1924 veröffentlichte er das Buch „Der Vorstoß in den Weltraum“, in dem ein Programm zur Entwicklung der Raketentechnik beschrieben ist. Ab 1928 baute Valier mit Fritz von Opel Raketenwagen, die mit Feststoffraketen betrieben wurden, später folgten Flüssigtreibstoffraketen. 1930 starb Valier bei einem Probelauf.

Zu dem ursprünglich geplanten Flug Fritz von Opels über den Ärmelkanal kam es nicht mehr. Seine Raketenversuche endeten im Herbst 1929. Aber die Verwirklichung seiner Träume und Visionen konnte er noch erleben, bevor er am 8. März 1971 in St. Moritz verstarb: Im August 1939 hob das erste serientaugliche Düsenflugzeug der Welt, die Heinkel He 178, vom Boden ab, der Russe Juri Gagarin stieß am 12. April 1961 als erster Mensch in den Weltraum vor, und Neil Armstrong betrat am 21. Juli 1969 als erster Mensch den Mond.

Anschrift des Verfassers: Matthias Blazek, Lindering 32, 29352 Adelheidsdorf