

ALWEG-BAHN

Das Geschäft von morgen

(s. Titel)

Auf dem Stockholmer Flugplatz Bromma stand die viermotorige Boeing-Atlantikmaschine der SAS startklar zum Abflug nach New York bereit. Die Besatzung wartete noch auf den Passagier Wenner-Gren, der — im Schneewirbel seinen breitkrempigen Hut festhaltend — endlich die Gangway hinaufkletterte. Er verließ nach einem rauschenden Maskenball in seiner Luxusvilla wieder einmal für einige Monate die unwirtlichen Gefilde des Nordens und flog weit nach Westen — erst nach USA, dann nach Mexiko und dann weiter zu den Bahamas, dem Hauptquartier seiner über hundert Industrie- und Handelsunternehmen.

Der weißhaarige Hüne Axel Lenard Wenner-Gren, 74, der wie ein Bilderbuch-Wikinger aussieht, ist einer der reichsten Männer der Welt.

Kurz vor seinem Abflug hatte er aus der Hand König Gustavs VI. eine der höchsten Auszeichnungen Schwedens — das Kommandeurgroßkreuz des Wasa-Ordens — entgegengenommen, nachdem er der Stadt Stockholm 100 Millionen Schwedenkronen (81 Millionen Mark) für den Aufbau eines großen internationalen Forschungszentrums gestiftet hatte. Allein der Bau eines achtzehnstöckigen Hochhauses, das einmal das Mekka berühmter Wissenschaftler werden soll, kostet etwa zehn Millionen Kronen (8,1 Millionen Mark). Wenner-Gren, der früher in Schweden wenig Freunde hatte und meistens im Ausland lebte, bis er im vergangenen Oktober wie Peer Gynt heimkehrte, hat sich ausbedungen, daß dieses Forschungszentrum seinen Namen — als „Wenner-Gren-Zentrum“ — verewigen soll.

Ungefähr zur gleichen Zeit, als die Maschine der Scandinavian Airlines System Kurs nach Westen nahm, fiel — 1200 Kilometer entfernt — im Kölner Stadtparlament mehrmals der Name Wenner-Gren. In ihrer Sitzung vom 22. Dezember entschieden die Kölner Stadtverordneten über ein Projekt, das der alte Schwede fünf Jahre lang förderte — über die Einschienenbahn, die nach ihrem Finanzier, dem Multimillionär Axel Lenard Wenner-Gren, Alweg-Bahn genannt wird.

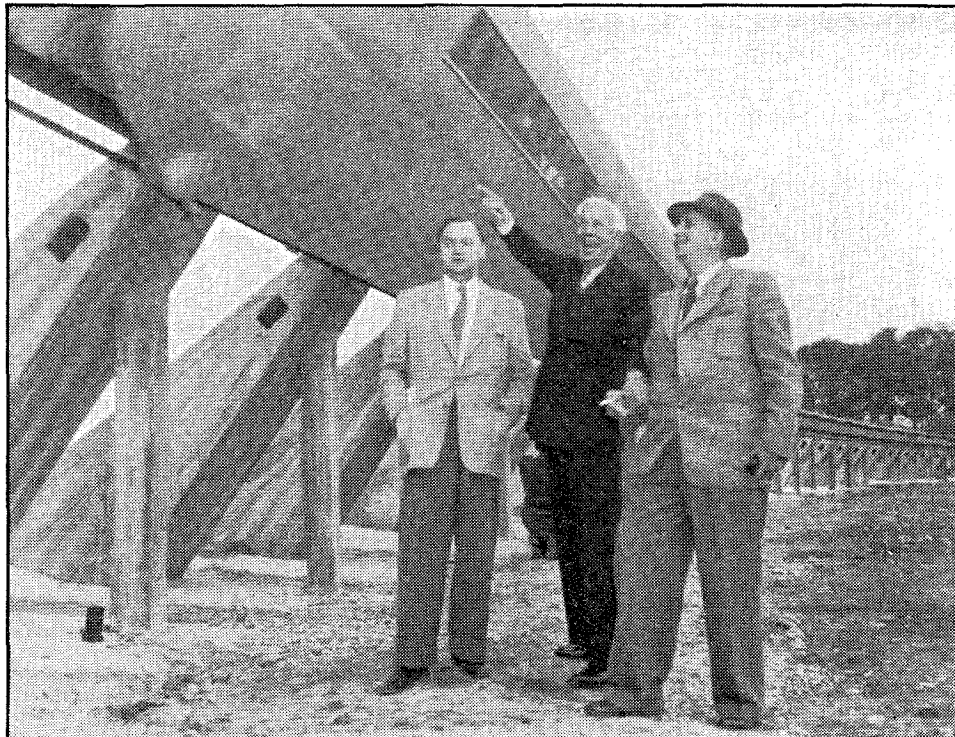
Eine erste Betriebsstrecke dieser Bahn wird nun in diesem Jahr zwischen den Kölner Vororten Stammheim und Flittard gebaut. Nachdem der schwedische Magnat etwa 20 Millionen Mark für die Entwicklung des neuen Verkehrsmittels ausgeworfen hat, trachtet er jetzt danach, daß westdeutsche Industriebetriebe, besonders die Firma Krupp, die Hauptkosten des Bahnbaues übernehmen sollen.

Die Alweg-Bahn ist nur eines der Steckenpferde, die Wenner-Gren im hohen Alter reitet. Er hat in den vergangenen Jahren auch viel Geld für eine Reihe anderer technischer Projekte ausgegeben. So gründete er zum Beispiel in Lugano eine Gesellschaft mit der Firmenbezeichnung Wegerator, die sich mit der Entwicklung eines Verfahrens beschäftigt, aus Wärme unmittelbar Elektroenergie zu gewinnen.

Wenner-Gren kann es sich leisten, Millionen für solche weltverbesserischen Projekte auszuwerfen, denn er achtet gleichzeitig peinlich genau darauf, daß seine sonstigen Unternehmungen florieren und

beträchtlichen Gewinn abwerfen. Die Kollektion der Firmen, die er besitzt oder kontrolliert, ist außerordentlich vielfältig. Dazu gehören als tragende Säulen:

- ▷ der Elektrolux-Konzern (Staubsauger, Kühlschränke, Elektrogeräte aller Art),
- ▷ die größten Mühlengesellschaften in Skandinavien und Venezuela,
- ▷ die größten Fabriken für Milcherzeugnisse in Mexiko und Schweden,
- ▷ die US-amerikanische Firma Logistics Research Inc. in Redondo-Beach/Kalifornien, die elektronengesteuerte Robotergerichte herstellt,
- ▷ seine Beteiligung am schwedischen Rüstungskonzern Bofors und
- ▷ seine Aktienmajorität beim Bochumer Verein für Gußstahl-Fabrikation AG in Bochum, ferner



Wenner-Gren (M.) mit Erfindern Hinsken (l.) und Holzer: Betonbalken als Fahrbahn

- ▷ Großbanken, Finanzierungsinstitute, Erschließungsgesellschaften für Bodenschätze (zum Beispiel in Südrhodesien),
- ▷ ausgedehnter Landbesitz und Luxushotels.

Mit einer Reihe weiterer Firmen jongliert der Schwede. Ihn interessieren solche Unternehmen nur, solange sie in das Schachtelsystem seiner häufig wechselnden internationalen Geschäftsverbindungen und privaten Ambitionen passen.

Wenner-Gren hat für seinen Reichtum keine leiblichen Erben. Seine Ehe mit der ehemaligen amerikanischen Opernsängerin Marguerite Gaunther, um die er vor vierzig Jahren wie ein Troubadour warb, blieb kinderlos. Mit seinen wenigen Verwandten — seinem Neffen Lenard und einer Nichte — versteht er sich nicht sonderlich gut. Sie haben beide nicht sein Format. So eilt Wenner-Gren nun von einem seiner Stützpunkte zum anderen, immer noch geschäftig und immer darauf bedacht, „sich Denkmäler zu setzen, vor denen die Menschheit einmal den Hut ziehen soll“, wie es einer seiner früheren Mitarbeiter in Deutschland ausdrückt.

Seine philanthropischen Regungen sind allerdings jüngeren Datums. Die ersten 50

Jahre seines Lebens standen unter einem Leitsatz, den er selbst prägte: „Geld machen ist schwer, Geld angeln (durch Spekulationen) noch schwerer, am schwersten aber ist es, Geld zu behalten.“ Zu dieser Erkenntnis war Axel Wenner-Gren sehr bald vorgedrungen, nachdem ihm das Kaufmannsbüro in Göteborg zu eng geworden war, in das ihn sein strenger Vater — ein wohlhabender Holzhändler und Landwirt — damals in die Lehre geschickt hatte.

„Als ich 21 Jahre alt war“, so diktierte Wenner-Gren kürzlich seinem Leibbiographen, einem jungen schwedischen Schriftsteller, ins Stenogramm, „lieh ich mir von meinem Vater 10 000 Kronen, die ich ihm später mit sechs Prozent Zinsen wieder zurückzahlte.“ Mit diesem geliehenen Geld verließ der junge Axel das Elternhaus in

Uddevalla, einer kleinen Stadt in der westschwedischen Küstenlandschaft Bohuslän, der Stammheimat der alten Wikinger.

Den jungen Wikinger zog es mit Macht in die Hauptstadt des deutschen Kaiserreiches — nach Berlin, wo er Unter den Linden ein Zimmer mietete. Er mußte erst einige Kurse an der Handelshochschule absolvieren und fleißig Deutsch lernen, ehe es ihm gelang, bei der Tochtergesellschaft einer schwedischen Firma, der Alfa-Laval Separatoren GmbH, als Verkäufer eingestellt zu werden.

Als Vertreter für Milchzentrifugen lernte er in Weilheim/Teck den unternehmungslustigen Landmaschinenfabrikanten Theo Dannenmann kennen, mit dem er sich bald darauf assoziierte. Aber dieses erste selbständige Unternehmen ging schief — 1907 ging die Firma in Konkurs. Vergnügt erinnerte sich Wenner-Gren dieses wenig ermutigenden Starts, als er vor einigen Jahren während einer Reise nach Süddeutschland seinen ehemaligen Sozies besuchte, der heute als 79-jähriger Rentner in Eßlingen wohnt.

Dannenmann ist zeit seines Lebens ein kleiner Geschäftsmann geblieben, Wenner-Gren dagegen begann nach dem Debakel von Weilheim, sich die Welt anzusehen.

Heute beträgt sein Vermögen etwa 800 Millionen Dollar.

Die erste Station seiner Weltfahrt — Newark im nordamerikanischen Bundesstaat New Jersey — war allerdings auch noch eine raue Klippe. Wenner-Gren blieb keine andere Wahl, als für 15 Cents Stundenlohn in einer Maschinenfabrik sein Brot zu verdienen. Aufwärts ging es mit ihm erst, als ihn die schwedische Glühlampenfabrik Lux anheuerte mit dem Auftrag, ihren Umsatz in Amerika zu steigern. Dabei bewährte sich Wenner-Gren zum erstenmal als großes Verkaufsgenie. Seine Direktoren in Stockholm brachen in Jubelchöre aus, als er der Firma Lux 1914 den Auftrag vermittelte, Millionen von Glühbirnen und Scheinwerfern für die Einweihungsfeier des Panama-Kanals zu liefern.

Seinen entscheidenden Erfolg verdankt er seiner feinen Witterung für das „Geschäft von morgen“, die ihn auch später selten im Stich ließ. Als Wenner-Gren während einer Reise in einem Wiener Schaufenster ein röhrenförmiges Ungetüm sah, das man Staubsauger nannte, kaufte er ein solches Gerät für 500 Mark, zerlegte es, ließ es umkonstruieren und vereinfachen, so daß es bedeutend handlicher wurde und kaum noch die Hälfte kostete. Der moderne Staubsauger war geboren, an dessen Produktion und Vertrieb sich Wenner-Gren beteiligte.

Aus diesen Anfängen entstand später in Schweden der Weltkonzern „Elektrolux“, der bald mehr Staubsauger umsetzte als alle Konkurrenzfirmen. Wenner-Grens Erfolgsrezept war der Direktverkauf. Er organisierte in zahlreichen Großstädten Stoßtrupps von gut aussehenden, zungenfertigen Verkäufern und Verkäuferinnen, die mit den Elektrolux-Geräten vor die Wohnungstüren zogen und nicht lockerließen, bis man ihnen gestattete, die Teppiche zu reinigen oder ein altes Kanapee vom Staub zu befreien.

Mit dieser Methode hatte Wenner-Gren 1920 als Verkäufer selbst die besten Erfolge erzielt. Fünf Jahre später war er Präsident, Hauptaktionär und der erfolgreichste Propagandist des Konzerns. So chartete er zum Beispiel in Prag Hunderte von Scheuerfrauen und Dienstmädchen, die mit Eimern, Besen und Transparenten durch die Straßen zogen, auf denen zu lesen war: „Wir streiken, wenn wir keinen ‚Elektrolux‘ bekommen.“ Die historischen Denkmäler von Prag ließ Wenner-Gren kostenlos mit Elektrolux-Geräten reinigen. Bald konnte der Elektrolux-Präsident in seiner Hauszeitschrift „Der Manager“ triumphieren: „Wir haben in der Tschechoslowakei praktisch den Markt monopolisiert und die Konkurrenz zerschmettert.“

In zahlreichen Ländern, einschließlich Amerikas und Australiens, entstanden Elektrolux-Fabriken und Niederlassungen, die außer Staubsaugern, Bügeleisen und anderen Elektrogeräten sehr bald noch einen weiteren modernen Verkaufsschlager anpriesen: elektrische Kühlschränke. Die Erfindung einer mechanischen Kältemaschine, die auf kleinstem Raum installiert werden konnte, hatte Wenner-Gren zwei jungen schwedischen Studenten für 500 000 Dollar abgekauft. Als er später die Kühlschrankpatente an die amerikanische Servel Inc. in Evensville weiterverkaufte, ließ er sich dafür das Fünffache zahlen und dazu noch die Hälfte aller Aktien der Servel Inc. aushändigen. Bald darauf übernahm er auch die Leitung dieser Firma.

Mit den beiden Segeln — „Elektrolux“ und „Servel“ — kam Wenner-Grens kommerzielles Wikingerschiff sehr gut in Fahrt, und wo es not tat, riskierte der Kapitän mitunter auch Piratenstücke. So verbreitete Elektrolux zum Beispiel während der deutsch-polnischen Spannungen in



Ehemaliger Kompagnon Dannenmann
„Geld machen ist schwer ...“

Polen Werbeschriften, in denen es hieß: „Berücksichtigen Sie, daß der schwedische Staubsauger ‚Elektrolux‘ technisch und seiner Zweckmäßigkeit nach jeden anderen Konkurrenzapparat übertrifft, der in der Regel ein minderwertiger deutscher Schund ist.“

Die konservativen schwedischen Bankiers beobachteten den üppig ins Kraut schießenden jungen Konzern mit größtem Mißtrauen, und die Stockholmer Börse weigerte sich 1928, neu emittierte Aktien der schwedischen Dachgesellschaft Aktiebolaget* Elektrolux als börsenfähiges Wertpapier anzuerkennen, weil man nicht glauben wollte, daß die plötzlich vorgenommene



Ehefrau Marguerite Wenner-Gren
... Geld angeln ist schwerer“

Kapitalerhöhung von 6 auf 60 Millionen schwedische Kronen (zeit 1954: 120 Millionen Kronen Grundkapital) dem tatsächlichen Vermögensbestand und der Rentabilität der Gesellschaft entsprach.

Heute unterhält der Elektrolux-Konzern in 20 Ländern Tochtergesellschaften, in 15 Ländern betreibt er eigene Fabriken, darunter je eine in Bremen und Westberlin. Der Weltumsatz des Konzerns erreicht jährlich etwa eine Milliarde Mark.

Als der schwedische Zündholzkönig Ivar Kreuger 1932 nach gewagten Spekulationen unter nie völlig geklärten Umständen in Paris ums Leben kam, benutzte Wenner-Gren die günstige Gelegenheit, die durch den Skandal stark gefallen Aktien der Kreugerschen „Svenska Cellulosa Aktiebolaget“, des größten Zellstoffkonzerns der Welt mit 20 Papier- und Zellulosefabriken und einem Nutzholzbestand von mehr als einer Million Morgen in Nordschweden, billig aufzukaufen. Auch Kreugers Schloß Häringe in Västernärning bei Stockholm ging in seinen Besitz über, der sich durch spekulative Zukäufe und Verkäufe ständig zu seinen Gunsten veränderte.

Dann witterte er das kommende Rüstungsgeschäft und errichtete während der dreißiger Jahre in Schweden die Foerens-Flugzeugfabrik, die Kampfflugzeuge herstellte. Ferner erwarb er von Krupp einen dreißigprozentigen Aktienanteil an den schwedischen Bofors Waffen- und Munitionsfabriken, die während des zweiten Weltkrieges sowohl den westlichen Alliierten als auch den Achsenmächten Waffen lieferten. (Diese Aktien hat Wenner-Gren inzwischen einer Stiftung übergeben.) Auch beim tschechischen Rüstungskonzern, den Skoda-Werken, erwarb Wenner-Gren maßgeblichen Einfluß, der — wie der amerikanische Geheimdienst herausfand — bis in die Zeit des großdeutschen Protektoratsregimes andauerte.

War Wenner-Gren Görings Freund?

Neben diesem expansiven Geschäftsdrang entwickelte Wenner-Gren einen wilden Ehrgeiz, auch in der Geisteswelt etwas zu gelten. Er finanzierte wissenschaftliche Forschungen, schrieb Bücher und unterhielt Beziehungen zur internationalen Politik. So versuchte er während des sowjetrussisch-finnischen Krieges die Amerikaner und die Westmächte dafür zu gewinnen, sich zugunsten der Finnen vermittelnd in den Konflikt einzuschalten. Noch intensiver waren seine Bemühungen, den zweiten Weltkrieg zu verhindern. Dabei benutzte er seine guten Verbindungen zu Kreisen der Hochfinanz und zu Politikern in England und in Deutschland.

Als Wenner-Gren erkannte, daß seine Emissartätigkeit erfolglos blieb, lichtete er — kurz vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges — die Anker seiner Luxusjacht „Southern Cross“ (Wert: drei Millionen Dollar) und segelte — gemeinsam mit seiner hübschen Gattin, die er abgöttisch liebt und mit Juwelen im Werte von etwa drei Millionen Mark ausstaffierte — von Stockholm gen Westindien.

Zielbewußt steuerte er die britische Inselkolonie Bahamas** an, wo er bereits Monate zuvor in der Nähe von Nassau, der Hauptstadt der Inselgruppe, Grundstücke angekauft hatte. Dort errichtete er sein neues Geschäfts-Hauptquartier. Der Auszug aus Schweden war ihm nicht schwergefallen. Er hatte sich lange genug über die hohen Steuern geärgert, die Schwedens sozialdemokratische Regierung von den reichen Leuten verlangte, und deshalb seine Geschäftsinteressen schon vor Ausbruch des Krieges stärker in die

* Aktiebolaget = Aktiengesellschaft.

** Die Bahamas werden von 29 größeren Inseln und zahlreichen Riffen gebildet. Sie sind 11 406 qkm groß und haben über 80 000 Einwohner, größtenteils Neger. Auf den Bahamas wird keine Einkommensteuer erhoben.

Länder verlagert, deren Finanzbehörden großzügiger sind.

Aber bald merkte Wenner-Gren, daß auch die Bahamas nicht der sicherste Schlupfwinkel waren. Die Roosevelt-Regierung stempelte ihn, weil er angeblich mit Hermann Göring befreundet war, und wegen politischer Vermittlungsversuche in der Zeit vor dem Kriege als Achsenfreund ab und setzte ihn 1942 auf die schwarze Liste der verfeindeten Nazi-Kollaborateure. Die Amerikaner behaupteten sogar, der Schwede habe Millionenbeträge, die Göring gehörten, nach Südamerika transferiert. Das amerikanische Außenministerium ließ Wenner-Grens millionenschweres Vermögen in den USA, das in zahlreichen Firmen steckt, beschlagnahmen und verbot jedem amerikanischen Bürger, irgendein Geschäft mit dem „Nazi-Schweden“ zu tätigen.

Es half nichts, daß Wenner-Gren, kurz bevor dieser Beschluß rechtskräftig wurde, seine gutartige philanthropische Gesinnung dadurch bekundete, daß er einer neugegründeten Stiftung für anthropologische Forschungen in New York drei Millionen Dollar überwies, es nutzte auch nichts, daß er sich in Washington beschwerte: „Es ist eine verdamnte Schande. Falls die Partie unentschieden ausgehen sollte und es käme zu einem Verhandlungsfrieden, könnte ich von großem Nutzen sein. Ich bin in Deutschland gut angesehen.“

Den amerikanischen Sanktionen folgten sehr bald britische Repressalien. Als der Gouverneur der Bahamainseln Wenner-Grens Geschäfts- und Privaträume polizeilich durchsuchen ließ, lichtete der Schwede abermals die Anker seiner „Southern Cross“ und segelte nun mit seiner schwarzhaarigen Gattin durch die Florida-Straße nach Mexiko, wo er schon vorsorglich Grundbesitz erworben hatte. Dort war der damals 61jährige just am rechten Fleck, um mit relativ geringem Geldeinsatz — er verfügte nur über einige flüssige Millionen — ein großes Spiel zu machen.

Mexiko war im Aufbruch, auch die Indios verlangten nach zivilisatorischen Errungenschaften. Die besorgte nun der Schwede: Er gründete Fabriken, die Möbel, Rasierklingen, Bestecke und Elektrogeräte herstellten. Dann gründete er eine Bank und organisierte einen großen Molkereikonzern, der die Milchströme des Landes in seine Kondensmilch- und Milchpulverfabrik „Lechería Nacional“ lenkte.

Als dann der Krieg zu Ende ging und Wenner-Gren wieder an seine schwedischen Bankkonten herankam, landete er seinen einträglichsten Coup in Mexiko: Er reorganisierte das konfuse mexikanische Telefonnetz. Seit 20 Jahren bekämpften sich in Mexiko zwei große internationale Firmen — die schwedische Telefongesellschaft L. M. Ericsson und die amerikanische International Telephone and Telegraph Corporation — mit dem kuriosen Ergebnis, daß jeder Geschäftsmann zwei Telefonapparate auf seinem Schreibtisch stehen haben mußte, weil zwischen den beiden Telefonsystemen keine Verbindung bestand.

Wenner-Gren erwarb die Aktienmajorität der schwedischen Gesellschaft (die einmal Ivar Kreuger gehört hatte) und traf

ein Arrangement mit den Amerikanern, wobei eine neue Gesellschaft, die Telefonos de Mexico, zustande kam. (1954, kurz vor der Geldabwertung in Mexiko, verkaufte er seinen Anteil an dieser Gesellschaft für etwa 35 Millionen Mark und erwarb mit dem Erlös die Aktienmajorität am Gußstahlwerk Bochumer Verein.)

Das Arrangement mit der amerikanischen Telefongesellschaft war aber erst möglich geworden, nachdem die Truman-Regierung den über Wenner-Gren verhängten Bann aufgehoben hatte. Um die Aufhebung zu erreichen, hatte sich Wenner-Gren die Unterstützung maßgeblicher Politiker gesichert. Besonders setzte sich der damalige Senator John A. Hastings für ihn ein. Dieser John Hastings aus Los



Alweg-Inspirator Hastings (r.): Das Modell wurde abgelehnt

Angeles ist es auch, der den Anstoß zur Entwicklung der Alweg-Bahn gegeben hat.

Nachdem der Senator dafür gesorgt hatte, daß der schwedische Multimillionär wieder frei über sein Vermögen in Amerika verfügen konnte, war es selbstverständlich, daß Wenner-Gren sich erkenntlich zeigte. Hastings strapazierte damals gerade ein Steckenpferd: Er wollte die ständig zunehmende Verkehrsnot in Los Angeles beheben und zu diesem Zweck ein neues sehr schnelles Massenverkehrsmittel schaffen. Dieses Verkehrsmittel, das ihm nur schemenhaft vorschwebte, sollte sich in einer zweiten Verkehrsebene — also über oder unter dem Straßenniveau — bewegen.

Hastings hatte damit ein weltweites Problem angefaßt. In fast allen Großstädten der Welt herrscht Flächennot. Wie der Professor für Eisenbahn- und Verkehrswesen an der Zürcher Technischen Hochschule, Dr.-Ing. Kurt Leibrand, feststellte, hat sich zum Beispiel in den westdeutschen Großstädten, wie Hamburg, München, Hannover und Frankfurt, „die spezifische Flächenbelastung der Straßen je Einwohner auf das Sechzigfache der Jahr-

hundertwende gesteigert... Allein in der Zeit von 1920 bis 1950 ist eine solche Verkehrsverlagerung eingetreten, daß der individuelle Verkehr, der Kraftverkehr, seinen Anteil am Stadtverkehr von rund neun Prozent auf heute etwa 33 Prozent erhöht hat.“

Jeder Personenkraftwagen benötigt pro beförderte Person vierzigmal mehr Straßenfläche als das öffentliche Verkehrsmittel und braucht außerdem viel Platz zum Parken. Das Massenverkehrsmittel wird gleichzeitig — wegen der Raumnot auf den Straßen — teurer und unwirtschaftlicher.

Erst wenn man den öffentlichen Verkehrsmitteln eine gesonderte Fahrbahn zuweist, kann der Betrieb so rationalisiert werden, daß die Betriebskosten spürbar sinken und Schnelligkeit und Sicherheit wieder gewährleistet sind. Bisher scheiterte die Erschließung einer „zweiten Verkehrsebene“ meistens an den hohen Baukosten. Der Bau von Untergrund- und Hochbahnen erfordert einen solchen Aufwand an Kapital, daß nur Städte mit mehr als einer Million Einwohnern die Kosten aufbringen können. Auch die Gestehungskosten der Unterpflaster-Straßenbahn* (wie sie zur Zeit in München geplant wird) sind so hoch, daß solche Anlagen bisher nur auf Teilstrecken für zusammengefaßte Straßenbahnlinien gebaut wurden.

Das revolutionierende Verkehrsmittel, das Wenner-Grens Freund Senator Hastings in Los Angeles vorschwebte, sollte schneller sein als die üblichen Untergrund- und Hochbahnen, aber weniger kosten. Dem Hastings waren Aufzeichnungen in die Hände gefallen, die amerikanische Patentschnüffler in Deutschland entdeckt hatten. Eine dieser mit Zeichnungen versehenen Abhandlungen trug den Titel „Ein neues Hochbahnsystem“ und war von dem Hamburger Diplom-Ingenieur Roscher verfaßt worden.

Roscher hatte eine neue Art der sogenannten Einschienen-Standbahn entworfen, an deren Erprobung sich schon um die Jahrhundertwende zahlreiche Ingenieure versucht hatten. Sein Entwurf sah den Bau einer Hochbahn vor, die nur auf einer Fahrachse rollt und von einer über dem Wagendach verlaufenden Schiene geführt wird.

Hastings verständigte sofort Wenner-Gren, der sich seit seiner Staubsauger-Bastelei stets für technische Probleme interessierte. Der Multimillionär sah sich die Aufzeichnungen an und tat seinem Helfer Hastings den Gefallen, die für die Entwicklung dieses Objekts erforderlichen Summen zur Verfügung zu stellen. Außerdem gründete er alsbald — es schien ja möglich, daß diese Bahn einmal ein großes Geschäft wird — eine Gesellschaft, die „International Railplane Corporation“, mit Sitz in Panama. Hastings heuerte indessen einen großen Stab von Ingenieuren an, die den Roscher-Entwurf realisieren sollten.

* Die Unterpflasterbahn ist eine Straßenbahn, die an den Verkehrsschwerpunkten im Zuge der Straßen (nicht wie Untergrundbahnen außerhalb des Straßennetzes) unterirdisch geführt wird. In weniger belebten Stadtvierteln kommt sie wieder an die Oberfläche.

Aber als das erste Modell fertig war, fand es wenig Anklang bei den amerikanischen Verkehrssachverständigen.

Da packte Hastings im Spätsommer 1951 die Pläne zusammen und flog nach Deutschland, um den Erfinder Roscher zu suchen. Indes, er fand ihn nicht. Auch die oberste Ingenieur- und Eisenbahnabteilung der amerikanischen Besatzungsmacht, die alle prominenten Ingenieure registriert hatte, konnte dem Hastings bei seiner Suche nicht helfen, denn Roscher war im Kriege verschollen. Doch einen Ausweg wußte man: In den Archiven der ehemaligen Deutschen Reichsbahn hatten die Amerikaner die Namen zweier Eisenbahn-Ingenieure entdeckt, die sich — den Archivunterlagen nach — auch mit Einschienenbahn-Entwürfen befaßt hatten. Es waren der Dr.-Ing. Josef Hinsken und der Dipl.-Ing. Georg Holzer.

Beide waren während des Krieges von der Reichsbahn abkommandiert worden, um Reparaturstellen für Spezialfahrzeuge der Wehrmacht einzurichten. Wenn die Ingenieure abends Langeweile hatten, diskutierten sie häufig über ein Problem, das seit Jahrzehnten die Eisenbahningenieure beschäftigt:

Seit über hundert Jahren hat sich an der normalen Zweischienen-Eisenbahn im Prinzip nichts geändert. Die Eisenbahnzüge rollen noch immer auf zwei Schienen und auf Rädern, die an der Innenseite mit dem sogenannten Spurkranz versehen sind. Dieser Spurkranz — eine Erfindung aus dem Jahre 1789 — verhindert das Abgleiten der Eisenbahnräder von der Schiene, nutzt sich aber verhältnismäßig schnell ab, weil er ständig mit der ganzen Wucht des Zuggewichts an der Schiene schleift.

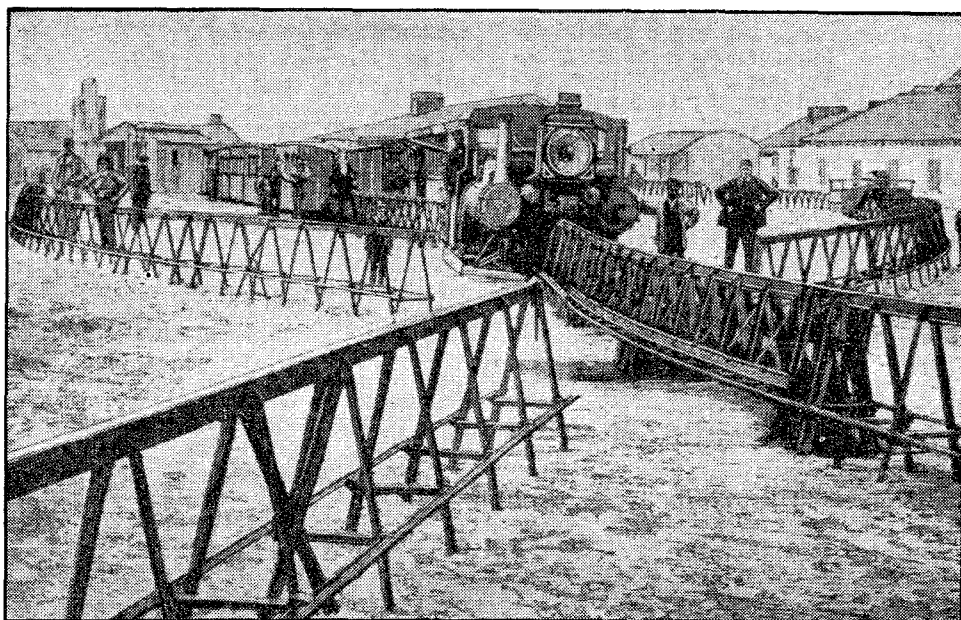
Der winzige Abstand zwischen Schiene und Spurkranz ruft während der Fahrt Schlingerbewegungen hervor, die um so stärker werden, je schneller ein Zug über die Schienen braust, so daß eine Fahrt mit dem zur Zeit schnellsten Bundesbahn-Expreß — dem Helvetia-Expreß, der zwischen Hamburg und Zürich verkehrt (Reisegeschwindigkeit 93,1 Stundenkilometer, Spitzengeschwindigkeit 120 Stundenkilometer) — wegen der Schüttelbewegung nicht zu den angenehmsten Reisen gehört.

Da aber im Zeitalter des Flugzeuges nur noch schnelle und bequeme Eisenbahnen Anklang finden, müsse man tunlichst — so überlegten Hinsken und Holzer — die Zweischienen-Spurkranzbahn durch ein neues System ersetzen, das ohne unangenehme Begleiterscheinungen — bei völliger Verkehrssicherheit — mittlere Reiseflugzeuggeschwindigkeiten ermöglicht. Diese Bedingung kann aber nur ein Fahrzeug erfüllen, das auf nur einer Schiene und trotzdem in stetem Gleichgewicht pfeilschnell dahingleitet.

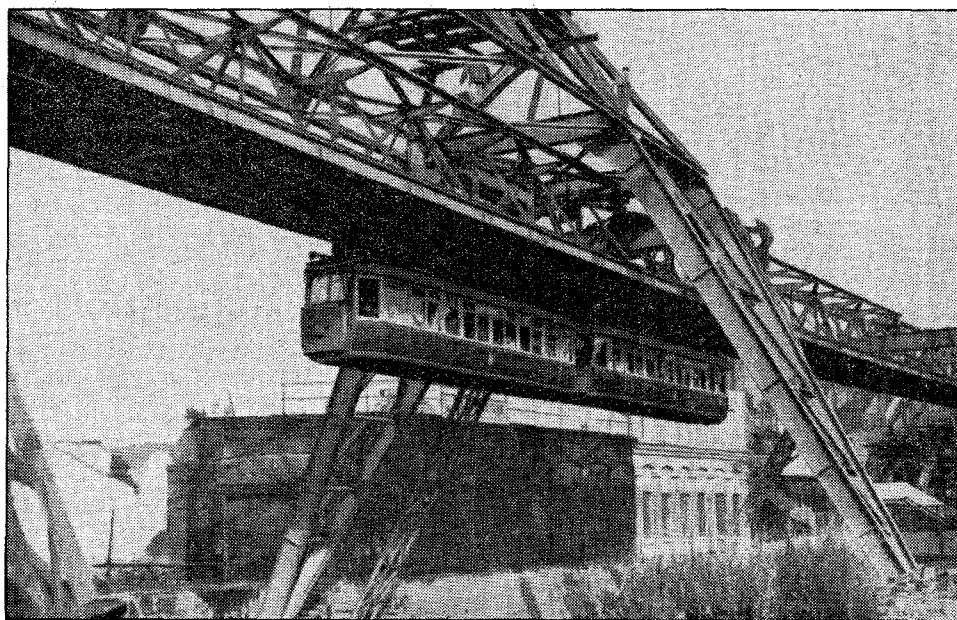
Nun haben sich seit über einem Jahrhundert Ingenieure und Bastler der verschiedensten Länder mit der Erfindung von Einschienenbahnen befaßt, jedoch ohne nennenswerten Erfolg. Größtes Aufsehen erregte 1907 die sogenannte Gyro-Bahn, deren Versuchsmodell der kapitalkräftige Berliner Zeitungsverleger August Scherl finanzierte*.

Von allen Einschienenbahn-Konstruktionen bewährte sich nur die 1895 durch Patent geschützte Idee des Kölner Ingenieurs Eugen Langen, nach dessen Ent-

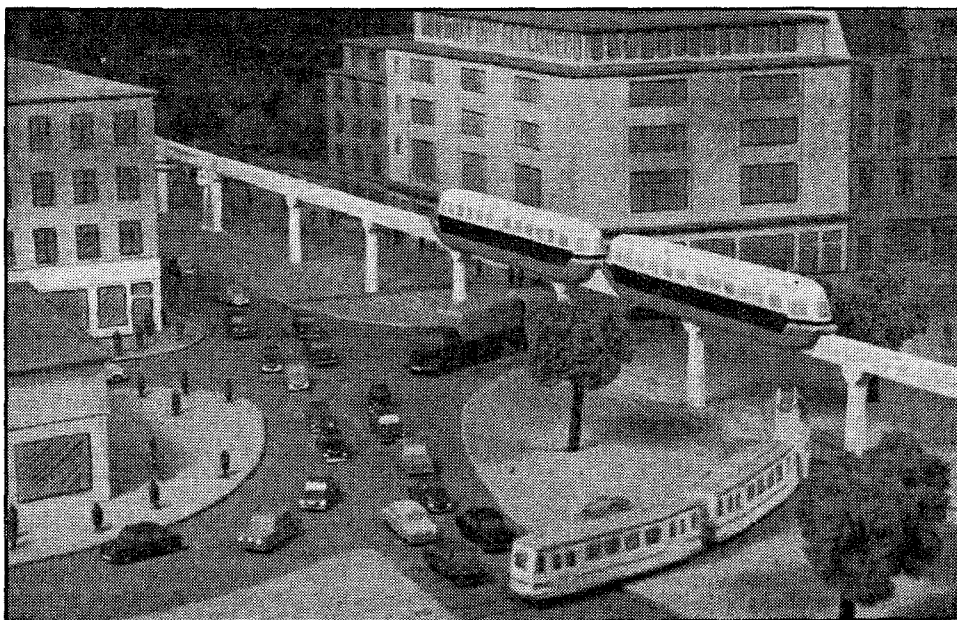
* Die von August Scherls Sohn, dem Ingenieur Richard Scherl, vorgeführten Versuchswagen wurden durch sogenannte gyrostatistische Apparate, das sind hochtourige schwere Kreisel, im Gleichgewicht gehalten. August Scherl verlor bei diesen Experimenten einen großen Teil seines Vermögens.



Einschienenbahn in Irland (1888): Das Prinzip war längst bekannt



Wuppertaler Schwebebahn: Die einzige hängende Einschienenbahn der Welt



Alweg-Stadtbahn (Modell): Billigste Hochkonstruktion auf kleinstem Raum

wurf die Schwebebahn Barmen—Elberfeld — die einzige ihrer Art in der Welt — gebaut wurde. Diese hängende Einschienenbahn, die täglich auf einer 13,3 Kilometer langen Strecke 58 000 Personen befördert, hat noch niemals versagt.

Hinsken und Holzer brüteten, aus dem Kriege längst heimgekehrt, immer noch über neuen Schnellbahn-Entwürfen, als der amerikanische Verkehrsfanatiker Hastings sie im Spätsommer 1951 nach Wiesbaden in das Hotel „Nassauer Hof“ einlud und ihnen in einem Hinterzimmer die Pläne, Konstruktionszeichnungen und Photos des Einschienenbahn-Modells zeigte, das sein Team in Amerika entworfen hatte.

Die beiden Eisenbahn-Ingenieure schüttelten den Kopf: „Technisch ist die Konstruktion in Ordnung, aber wirtschaftlich ist sie untragbar. Dabei geht jede Verkehrsgesellschaft pleite.“ Auf die Frage, ob sie denn eine bessere Lösung wüßten, sagten Dr. Hinsken und Ingenieur Holzer

gesellschaft“ (daraus wurde später die Alweg-Forschung GmbH).

Dafür verlangte Wenner-Gren die Entwicklung einer Blitzbahn für den Nah- und Fernverkehr, die gegenüber allen bisher bekannten Systemen der „zweiten Verkehrsebene“ folgende Vorteile haben sollte: geringere Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten, leichte Einordnung in die Verkehrswege der Städte, größtmögliche Verkehrssicherheit und minimale Fahrgeräusche. Bald waren auf einem gepachteten Versuchsfeld in Föhlingen bei Köln und im großen Zeichensaal der Verkehrsbahn-Studiengesellschaft rund 250 Ingenieure und Techniker tätig, die — streng abgeschirmt von der Außenwelt — unter Anleitung von Hinsken und Holzer eine neue „Bahnmaschine“, die Alweg-Bahn, bauten.

Als Bahnkörper dient ein Laufbalken aus Eisenbeton, der — in Abständen von 15 Metern — von schmalen Pfeilern ge-

- ▷ für die U-Bahn 17 Millionen Mark,
- ▷ für die Hochbahn (auf brückenähnlichem Unterbau) 8 Millionen Mark,
- ▷ für die Unterpflaster-Straßenbahn 12 Millionen Mark,
- ▷ für die Alweg-Bahn 2,3 Millionen Mark.

„Außer dem Kostenvorteil“, so argumentieren die Alweg-Direktoren, „hat unser System noch den Vorzug, daß die Hochkonstruktion den geringsten Platz aller Verkehrsanlagen erfordert (die Stützpfeiler brauchen nur eine Grundfläche von einem Quadratmeter), so daß Alweg die ideale Stadtbahn ist.“ Der Alweg-Zug besteht aus Wagen, die je 100 Personen fassen und auf dem Fahrbalken „reiten“; der Zug wird gleichsam über den Balken gestülpt und durch ein Sattelaufwerk bewegt, das durch heruntergezogene Seitenteile der Waggons verdeckt ist (siehe Bildkasten).

Schon nach neun Monaten angestrengter Konstruktionsarbeit konnten Hinsken und Holzer ihrem Finanzier und einem Aufgebot von Ehrengästen — darunter dem amerikanischen Inspirator des Projekts, John A. Hastings — das erste Versuchsmodell vorführen. Wenner-Gren kurzte selbst in dem blinkenden Leichtmetall-vehikel mit einer Geschwindigkeit von 140 Stundenkilometern über die 1,7 Kilometer lange Versuchsstrecke (sie war ebenso wie das Fahrzeug auf ein Viertel der geplanten Normalgröße verkleinert worden) und hielt dann eine seiner philanthropischen Reden, während die Frau seines Neffen Lenard, Inga Wenner-Gren, die Tochter des Stockholmer Zeitungsverlegers Torsten Kreuger, eine Flasche Sekt gegen den Bug des ersten Alweg-Zuges knallen ließ.

Not und Sünde auf Andros

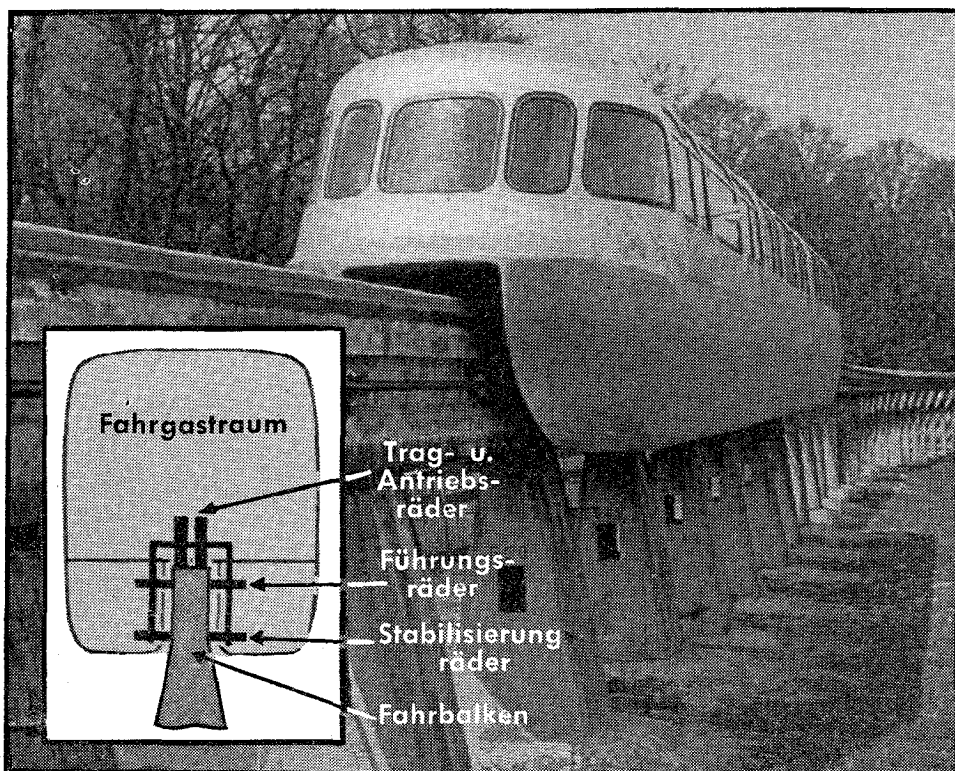
Ganz so originell, wie man bei der Taufe noch meinte, war das neugeborene Wunderkind des Schienenverkehrs allerdings doch nicht. Wenige Tage nach dem Festakt reichte ein passionierter Kuriositäten-sammler der Alweg-Direktion ein altes Sammelalben-Bild ein, dessen Wiedergabe bald in zahlreichen Zeitungen und Zeitschriften erschien. Auf diesem Bild wurde eine sogenannte Reitsitz-Einschienenbahn gezeigt, die bis vor einigen Jahren zwischen zwei kleinen irischen Orten pendelte.

Just nach dem gleichen Prinzip hatten auch Hinsken und Holzer ihre Alweg-Bahn entwickelt, wenngleich mit ganz modernen Mitteln und dem revolutionären Entschluß, einen Betonbalken als Fahrbahn zu verwenden. Die Konstrukteure schworen, von der alten Reitsitzbahn, die der deutsche Ingenieur Behr 1888 gemeinsam mit dem Franzosen Lartigue gebaut hatte, niemals etwas erfahren zu haben. Diese Bahn erreichte im übrigen auch nur eine Geschwindigkeit von 45 Stundenkilometern.

Als Hinsken und Holzer nun ihren Einschienen-Expreß weiterentwickelten, schwebten ihnen drei Konstruktionsziele vor. Sie wollten je einen Prototyp schaffen für den Schnellverkehr, für den Güterverkehr und für den Nahverkehr. Die Alweg-Fernbahn sollte Höchstgeschwindigkeiten bis zu 400 Stundenkilometer erreichen.

Doch die kühlen Rechner in der kaufmännischen Abteilung der Alweg-Zentrale bremsten, weil sie inzwischen festgestellt hatten: Keine der europäischen Eisenbahngesellschaften interessierte sich für den Bau von Alweg-Fernstrecken, weil die Gesellschaften dann ihrem zumeist unrentablen alten Bahnsystem eine gefährliche Konkurrenz schaffen würden. Die meisten Fahrgäste würden zum schnelleren Zug abwandern.

„Nur in unentwickelten Ländern, in denen es überhaupt noch keine Eisenbahn gibt, wären Alweg-Fernbahnen denkbar“,



GERÄUSCHLOS LÄUFT DER ALWEG-ZUG

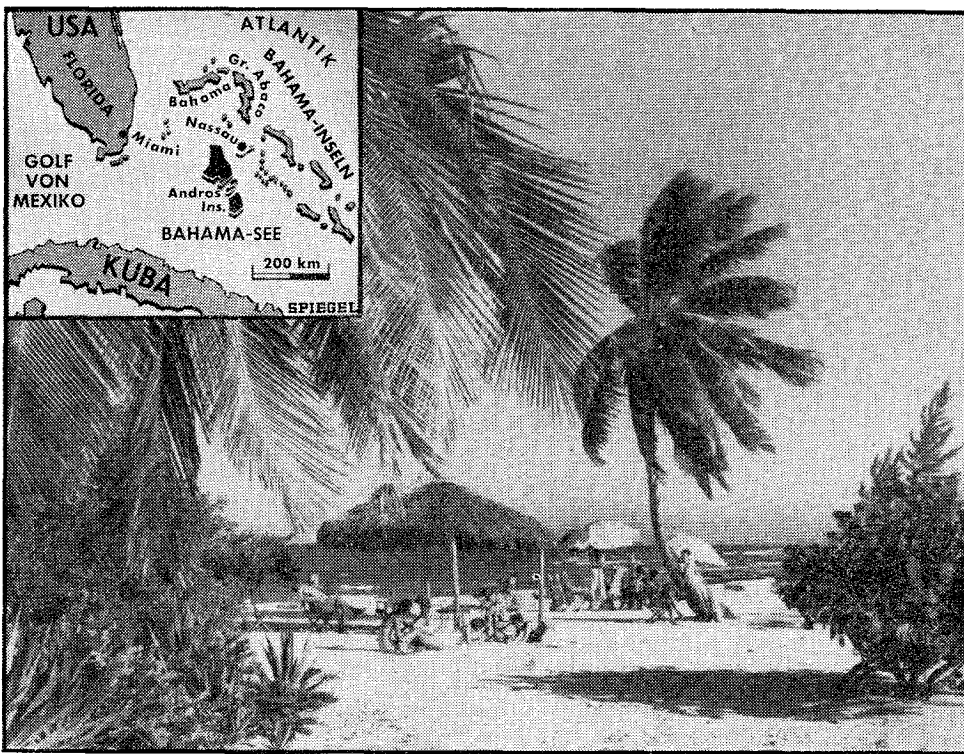
mit luftbereiften Rädern auf dem Betonbalken. Nach dem Bau von vier Modellzügen haben die Alweg-Ingenieure (das Bild zeigt das ausgereifte fünfte Modell eines Stadtbahnzuges auf dem Versuchsfeld) ein vereinfachtes Laufwerk konstruiert. Zwei Trag- und Antriebsräder des Fahrgestells laufen auf der oberen Fläche des Balkens. An den Seitenflächen rollen ebenfalls zwei, allerdings kleinere Räder. Die oberen führen das Fahrzeug, die unteren halten es im Gleichgewicht. Der Fußboden der Wagen liegt unmittelbar über dem Fahrbalken. In den heruntergezogenen Seitenräumen sind die Antriebsmotoren untergebracht.

nach einigem Zögern: „Ja.“ Nähere Einzelheiten über ihre Entwürfe ließen sie sich aber nicht entlocken.

Hastings kablete sofort an Wenner-Gren: „Bitte sofort kommen. Neue Erfinder entdeckt.“ Vierundzwanzig Stunden später traf der schwedische Millionär auf dem Rhein-Main-Flughafen in Frankfurt ein. Trotz seiner väterlich milden Art, Verhandlungen zu führen, bei denen er nie zu erwähnen vergißt, er sei professioneller Philanthrop, ließen sich die beiden Ingenieure noch mehrere Tage nötigen, bis sie auf Wenner-Grens Angebot eingingen. Er versprach großzügigste Förderung ihrer Ideen, hohe Gehälter und Gründung einer finanzkräftigen „Verkehrsbahn-Studien-

tragen wird, bei Bedarf aber auch unmittelbar auf dem Boden — etwa auf einer Tunnelsohle — geführt werden kann. Zum Bau dieser nur 80 Zentimeter breiten Fahrbahn wird verhältnismäßig wenig Material benötigt, so daß eine Alweg-Strecke nicht teurer ist als eine gleichlange Straßenbahnlinie mit eigenem Bahnkörper, also eine Straßenbahn, deren Schienen nicht in das Straßenpflaster eingebettet, sondern auf einem eigenen Unterbau verlegt sind.

Nach einem Gutachten, das der im vergangenen Jahr verstorbene Verkehrswissenschaftler Professor Dr. Carl Pirath abgab, kostet jeder Kilometer Fahrbahn in zweigleisiger Bauausführung:



Paradies der Millionäre auf den Bahamas: Nur Auserwählte haben Zutritt ...

sagt heute Wenner-Grens schwedischer Statthalter in Köln, der ehemalige Flugzeugingenieur Arne B. Johansson. „Deshalb konzentrierte sich die Alweg-Forschung nach der abgeschlossenen Grundlagenforschung auf das Nahziel, eine betriebsfertige Alweg-Nahverkehrsschnellbahn zu schaffen.“

Hinsken und Holzer aber hatten es gar nicht so eilig. Ihnen fiel immer wieder etwas Neues ein. So konstruierten sie unter anderem Mehrzweckfahrzeuge, die sowohl auf einem Fahrbalken als auch mit Hilfe einer Überleitungsvorrichtung auf normalem Zweischiengleis oder sogar wie ein Omnibus auf der Straße weiterfahren konnten.

Wenner-Gren ließ sich über den Stand der Entwicklung regelmäßig berichten und transferierte danach seine ökonomisch abgewogenen Subventionsraten nach Köln. Nur gelegentlich kam er nach Deutschland, die größte Zeit des Jahres hielt er sich in seinem Hauptquartier auf den Bahama-Inseln auf — in Nassau, der Geschäftszentrale seiner verschachtelten Unternehmungen, oder auf seiner Privatinsel Hog Island oder auch in seiner stolzesten Schöpfung: in der Stadt Andros-Town, von der er hofft, daß sie nach seinem Tode einmal Wenner-Gren-Town heißen wird.

Diese erst zwei Jahre alte Stadt auf der Bahama-Insel Andros hat Wenner-Gren zur selben Zeit entstehen lassen, als er Holzer und Hinsken den Auftrag gab, das modernste Schienenfahrzeug der Welt zu entwickeln. Vor fünf Jahren war Andros noch eine sterbende Insel voller Elend, Not und Sünde. Die 9000 farbigen Einwohner hatten ein halbes Jahrhundert lang ihren Lebensunterhalt mit der Schwammfischerei verdient. Als nun in den Schwammkolonien unter Wasser eine Seuche ausbrach, gab es bald keine Schwämme mehr zu fischen, so daß die meisten Männer sich in anderen Gefilden neue Arbeitsplätze suchen mußten. Andros wurde eine Insel der Frauen, die sich mit den wenigen zurückbleibenden Männern begnügen mußten.

Da kam der Philanthrop Wenner-Gren und kaufte den besten Teil des Insel-

territoriums auf. Die von ihm gegründete Gesellschaft Andros-Bahamas Development Company besitzt etwa 38 000 Hektar Land, das sie für durchschnittlich 15 Pfennig je Quadratmeter erwarb. Heute verkauft sie den Boden nicht unter 21 Mark je Quadratmeter, denn auf Andros entstand inzwischen das exklusivste Winterparadies der Millionäre, das von New York aus in vier Flugstunden zu erreichen ist.

Wenner-Gren schuf zuerst einen Hafen an einem neuen breiten Stichkanal, dann ließ er Villen- und Ladenstraßen bauen und Dutzende von Luxushotels (Logispreis 55 Dollar pro Tag), Nachtclubs und Caféhäuser errichten. Er legte palmenumstandene Schwimmbassins und Sportplätze an und verwandelte die früher völlig verwahrloste Insel in einen blühenden Garten, in dem sich im vergangenen Jahr etwa 100 000 Prominente aus aller Welt tummelten. Jeder eingeborene Insulaner hat heute Arbeit, und sei es nur das Verpflanzen von Gräsern und exotischen Gewächsen.

Wenner-Grens Development Company hat den gesamten Handel auf der Insel monopolisiert. Wer sich auf Andros eine Villa bauen will, muß erst die Genehmigung des Präsidenten der Company einholen. Wenner-Gren ist ein strenger Petrus, er gewährt nur den Reichen und Berühmten dieser Welt Einlaß in sein Paradies, und auch denen nur, wenn sie ihm sympathisch sind. Zu den Privilegierten gehören Alfried Krupp, der amerikanische Film- und Tanzkomiker Danny

Kaye, der Frau Wenner-Gren auf großen Parties die Wange küssen darf, und die Windsors.

Als Wenner-Gren nach der Einweihung von Andros-Town Mitte 1954 wieder nach Deutschland kam und die Rechnungen der Alweg kontrollierte, sah er sich doch veranlaßt, ziemlich energisch zu fragen, wann die teuren Forschungsarbeiten endlich abgeschlossen seien und wann der Prototyp des betriebsfertigen Alweg-Zuges samt verbesserter Fahrbahnkonstruktion zum Nachbau freigegeben werden könne.

Er rechnete den Konstrukteuren vor, daß er schon an die 20 Millionen Mark in die Forschungsarbeiten gesteckt habe. Die Konstrukteure wußten allerdings auch, daß dieser Betrag niemals in voller Höhe nach Deutschland transferiert worden war. Wenner-Gren hat nämlich die Alweg-Forschung hauptsächlich mit zu günstigem Kurs aufgekaufter Sperrmark* finanziert (für 60 bis 70 Pfennig Devisengegenwert bekam er den vollen Wert einer Mark).

Als die Alweg-Konstrukteure erfuhren, daß in der Alweg-Verwaltungs-Zentrale der Spruch zirkulierte: „Erfindern muß man die Hände abhacken, sonst werden sie überhaupt nicht fertig“, zogen sie die Konsequenzen: Holzer ging zum Bundesbahn-Zentralamt nach München zurück, Hinsken ließ sich zu Wenner-Grens Schweizer Forschungsgesellschaft „Wegerator“ nach Lugano versetzen und trennte sich bald ganz von dem Schweden.

Zwei neu engagierte Ingenieure fielen über Holzers und Hinskens fünftes Alweg-Modell her, gaben ihm den letzten äußeren Schliff, vereinfachten einige komplizierte Elemente und meldeten dann: „Die erste Betriebsstrecke kann gebaut werden.“

Aber wo sollte sie nun gebaut werden? Fast jede Woche trafen in Köln bei der Alweg-Zentrale und auf dem Versuchsfeld in Föhlingen Verkehrssachverständige aus zahlreichen westdeutschen Großstädten und aus dem Ausland — aus London,

* Als Sperrmark werden in der Bundesrepublik die auf Deutsche Mark lautenden Guthaben von Ausländern bezeichnet. Diese der Devisenbewirtschaftung unterliegenden Guthaben durften bis Ende März 1954 überhaupt nicht ins Ausland transferiert werden, so daß sie wegen der beschränkten Verwendungsmöglichkeit häufig unter dem normalen Devisenkurs abgestoßen wurden.



... zum modernen Garten Eden: Ehepaar Krupp, Wenner-Gren



Verkehrsdezernent **Zerhusen**
Statt der Linie Null...

Brüssel, New York und Stockholm — ein, um die Versuchsbahn zu besichtigen und sich beraten zu lassen.

Die Alweg-Direktoren im Bürohaus an Kölns Habsburger Ring 2 bis 12 zählten über hundert „ernsthafte Interessenten“. Vorsorglich ließ Wenner-Gren, der schon wieder das „große Geschäft von morgen“ — diesmal mit dem Bau von Alweg-Bahnen — witterte, Alweg-Gesellschaften im Ausland gründen, so in Stockholm, Mexiko-City, New York und auch in Los Angeles, wo der inzwischen längst abgedankte Senator Hastings, der Inspirator des umdirigierten Einschienensprojekts, immer noch auf die Erfüllung seines Wunschtraums harrt, die Weltrevolution des Massenverkehrs durch eine moderne Blitzbahn in der zweiten Verkehrsebene zu erleben.

Aber Wenner-Grens Gründungsseifer war entschieden verfrüht. Keine Stadtverwaltung und kein Verkehrsdirektor der Welt wollte das Risiko übernehmen, die erste Probestrecke Alweg-Bahn zu bestellen. Mochte auch der auf dem Versuchsfeld kurvende 30 Meter lange Modellzug trotz der verkleinerten Dimensionen einen ganz soliden Eindruck machen — wer garantierte dafür, daß beim Bau einer regelrechten Betriebsstrecke keine unangenehmen Überraschungen auftreten? Kein Stadtoberhaupt hatte den Mut, eine noch nicht im praktischen Betrieb voll erprobte Bahn bauen zu lassen.

Am weitesten wagte sich der Kölner Oberstadtdirektor Max Adenauer vor, dem Wenner-Gren bei jedem Deutschland-Besuch seine Aufwartung machte. Max Adenauer hatte schon 1954 der Alweg-Forschung GmbH die Anregung gegeben, zu untersuchen, ob eine Alweg-Bahn den Nahverkehr zwischen Köln und Opladen zu normalen Straßenbahntarifen wirtschaftlich abwickeln könnte. Daraufhin entwarfen die Alweg-Leute ein Vorprojekt.

Zwischen Köln und Opladen pendelt seit 50 Jahren eine Straßenbahn der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB), die mit dem fünf-

zehnten Buchstaben des Alphabets als „Linie O“ bezeichnet wurde. Die Bevölkerung nennt sie indes „Linie Null“, weil nach ihrer Meinung die veraltete und meist überfüllte Straßenbahn eine Null des Vorortverkehrs ist.

Da nun am 18. März dieses Jahres die Konzession für den Betrieb dieser Strecke abläuft und die Verkehrsgesellschaft bei Erneuerung der Konzession ohnehin etwa 16,5 Millionen Mark ausgeben muß, um die Linie Null zu modernisieren, bot sich hier in der Tat eine günstige Gelegenheit, das Alweg-System auszuprobieren. Wenner-Gren versprach großzügig, einen Streckenteil von zehn Kilometern auf seine Kosten bauen zu lassen.

Der Vorteil einer solchen Stadtbahn war offensichtlich: Opladen läge dann nur noch 25 Alweg-Minuten statt einer Straßenbahn-Stunde von Köln entfernt. Alle Vororte längs der Trasse würden näher an die alte Domstadt heranrücken, die Arbeiter aus diesen Orten könnten im Blitztempo von 80 Stundenkilometern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte pendeln, die Vorstädter würden noch mehr als bisher ihre Einkaufswünsche in Köln befriedigen.

Das alles hatte Max Adenauer gut bedacht. Und außerdem: Köln hätte endlich wieder einmal eine moderne Attraktion.

Darauf wurden monatelang die Pläne und Wirtschaftlichkeitsberechnungen zwischen der Alweg-Zentrale und den Rathäusern von Köln, Leverkusen und Opladen hin und her getragen. Indes, die Stadtkämmerer, Bau- und Verkehrsdezernenten interessierten sich im wesentlichen nur für zwei Fragen: „Was kostet das?“ und: „Wer soll es bezahlen?“

Der Finanzbedarf für das Projekt beträgt nach dem letzten Kostenvoranschlag 30 Millionen Mark für die Bahn, hinzu kommen dann noch sieben Millionen Mark Nebenkosten für notwendige bauliche Veränderungen in den Stadtbezirken von Köln, Leverkusen und Opladen.

Die Stadtverwaltung von Leverkusen lehnte jede Kapitalbeteiligung rundweg ab, Opladen wollte sich nur symbolisch mit hunderttausend Mark beteiligen, und die Kölner Stadtverwaltung reagierte ebenfalls sauer, nachdem sie erfahren hatte, daß Wenner-Gren nicht mehr zu seinem Wort stand, den Bau des größten Streckenabschnitts von zehn Kilometern selbst zu finanzieren.

Als die Alweg-Leute merkten, daß ihre Drohung, dann eben aus Köln wegzugehen und die erste Alweg-Betriebsstrecke im



Oberstadtdirektor **Adenauer**
... eine moderne Attraktion

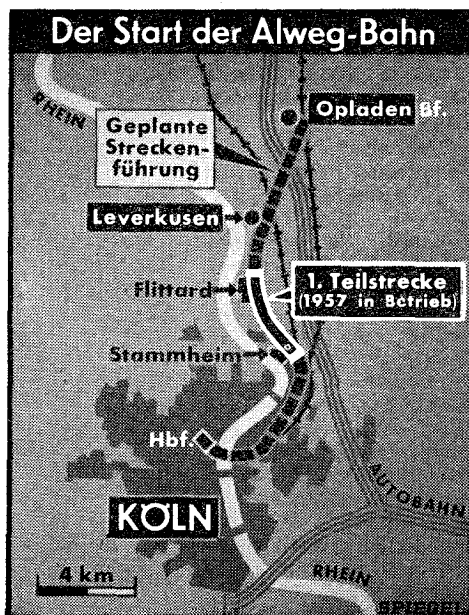
Ausland zu bauen — etwa in Santiago de Chile oder in São Paulo —, weder in Köln noch im Bonner Bundesverkehrsministerium einen nachhaltigen Eindruck hinterließ, reichten sie am 8. Dezember vergangenen Jahres folgenden Vorschlag bei der Kölner Stadtverwaltung ein:

Die (inzwischen gebildete) Alweg-AG und die Stadt Köln gründen eine Betriebsgesellschaft, die mit einem Eigenkapital von zehn Millionen Mark ausgestattet wird. Davon bringt Köln sechs Millionen Mark auf, Alweg vier Millionen Mark. Die dann für den Bau noch fehlenden 27 Millionen Mark werden als Bankkredite aufgenommen, für die eine Bundesbürgschaft beantragt wird. Die Bankkredite sollen — nach einer gründlichen Vorkalkulation — in 25 Jahren amortisiert werden, Zinsen und Amortisation seien aus den Erträgen gesichert.

Als die Alweg-Direktoren erfuhren, daß dieser Vorschlag bereits in der Hauptausschussitzung des Stadtparlaments einstimmig abgelehnt worden war, wußten sie genau, daß sie von der am 22. Dezember angesetzten Stadtverordneten-Versammlung, die über das endgültige Schicksal des Alweg-Projekts entscheiden sollte, nichts mehr zu hoffen hatten. In diesem kritischen Augenblick holte der Direktor der Alweg-Forschung GmbH und Alweg-AG, Arne Johansson, das letzte Angebot hervor, zu dem ihn sein oberster Chef für den äußersten Fall autorisiert hatte.

Johansson eilte noch einmal zu Max Adenauer, um ihm folgenden Antrag zu unterbreiten: Alweg baut zunächst eine Teilstrecke der geplanten Linie von 3,5 Kilometern Länge zwischen den Vororten Stammheim und Flittard, ohne daß die Stadt Köln sich finanziell zu beteiligen braucht.

Die Kosten für diese Teilstrecke — etwa sechs Millionen Mark — sollen vorwiegend die westdeutschen Industrie-Betriebe aufbringen, die daran interessiert sind, einmal



mit Alweg-Ausrüstungen und -Bauelementen Exportgeschäfte zu machen. Zu den am meisten interessierten Industriellen gehört offensichtlich Alfred Krupp, dessen Konstruktionsbüro bereits eingeschaltet wurde, um das Weichenproblem der Alweg-Bahn befriedigend zu lösen. Mit Alfred Krupp besprach Axel Wenner-Gren noch am 8. Oktober im Kölner Hotel „Exzelsior“ Finanzprobleme.

Die Freundschaft des schwedischen Multimillionärs zum Hause Krupp datiert schon aus den Tagen, als Wenner-Gren mit Alfred Krupps Vater, Gustav Krupp von Bohlen und Halbach, über die schwedischen Bofors-Aktien verhandelte. Seit er 1954 die Aktienmehrheit beim Gußstahlwerk Bochumer Verein erwarb, ist Wenner-Gren nun selbst in das Kraftfeld der Krupps — in die Stahlindustrie an der Ruhr — vorgezogen.

Das Bochumer Gußstahlwerk bereitete früher dem inzwischen demontierten Kruppschen Gußstahlwerk in Essen die schärfste Konkurrenz. Diese Konkurrenz braucht Krupp, wenn er es in Zukunft wieder zu einem Gußstahlwerk bringen sollte, solange nicht zu fürchten, wie Eintracht zwischen dem Großaktionär des Bochumer Gußstahlwerks und der Kruppzentrale in Essen herrscht. Die freundschaftliche Harmonie wird immer wieder durch zahlreiche gemeinsame Interessenverbindungen, besonders im Ausland, aufgefrischt. Deshalb glaubt Wenner-Gren, seinen Freund Krupp für eine Kostenbeteiligung an der ersten Alweg-Teilstrecke erwärmen zu können, denn mit eigenen Mitteln möchte Wenner-Gren bei diesem Projekt geizen.

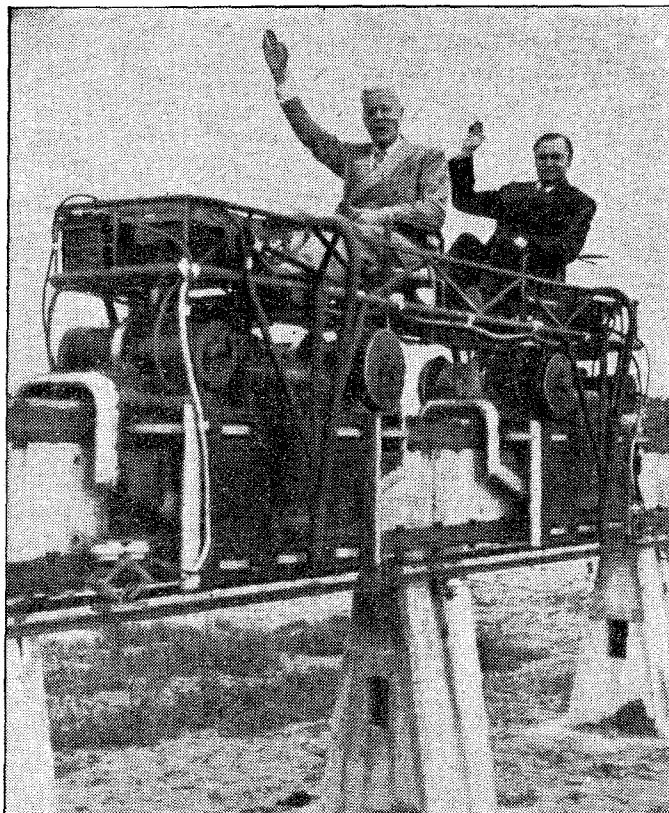
Den Kölner Stadtverordneten, die am 22. Dezember über das letzte Angebot der Alweg-Leute abstimmten, war es schließlich gleichgültig, woher das Geld kommt, wenn es nur Köln nicht aufzubringen braucht. Nachdem klar gestellt worden war, daß die Stadt keine Verpflichtung eingeht, das Teilstück später zu übernehmen, und die Entscheidung darüber, ob die geplante Strecke später fertig gebaut werden soll, bis 1958 verschoben worden war, stimmte das Gros der Stadtverordneten für Annahme des Alweg-Antrags.

Anfang April soll nun mit dem Bau der Teilstrecke begonnen werden. Bis Ende 1958 glauben die Alweg-Leute auch ihren stärksten Widersacher, den Kölner Verkehrsdezernenten Gerhard Zerhusen, davon überzeugt zu haben, daß „jeder Tag ohne Alweg ein verlorener Tag ist“. Sachliche Bedenken gegen die Alweg-Bahn äußert auch Zerhusen nicht mehr. In einem Beschluß-Antrag der Stadtverwaltung, für den der Dezernent Zerhusen federführend war, steht der Satz: „Die Vorteile der Alweg-Stadtbahn bei Erfordernis der zweiten Ebene sind heute allgemein anerkannt.“ Sagt man in der Alweg-Zentrale: „Entweder stehen unsere Signale in zwei Jahren auf freie Fahrt, oder wir machen unsere Firmentür in Deutschland von außen zu.“ Inzwischen ist die Idee der Einschienenbahn sogar bei den Sowjets auf

fruchtbaren Boden gefallen. In Moskau hat ein „Ingenieur-Kollektiv“ ein ähnliches Fahrzeug wie die Alweg-Bahn konstruiert.

Zur Zeit bearbeitet die Alweg-Gesellschaft auch Gutachten, die mehrere Großstädte anforderten. Besonders Hamburgs Verkehrssenator Ernst Plate begeistert sich für den Plan, der größten Stadt der Bundesrepublik eine Alweg-Bahn zu bescheren, die in weit ausholender Schleife die am westlichen Elbufer liegenden Vororte — bis über Harburg hinaus — miteinander verbinden soll. Der Senator stieß dabei auf den Widerstand des Direktors der Hamburger Hochbahn, Dr.-Ing. Friedrich Lademann.

Sagt Senator Ernst Plate: „Vater Lademann druckst noch immer über meinen



Wenner-Gren mit Hinsken: Probefahrt auf der zweiten Ebene

Vorschlägen, aber auch der alte Herr wird sich eines Tages mit modernen Methoden befassen müssen.“ Plate drängt darauf, daß ihm die Alweg-AG genaue Verkehrsgutachten, Finanzierungsvorschläge und Streckenentwürfe ausarbeite, die allerdings unter 50 000 bis 100 000 Mark nicht zu haben sind. Die endgültige Entscheidung will auch Plate davon abhängig machen, wie die Kölner Betriebsstrecke ausfällt.

Nachdem mit der Alweg-Bahn soviel und solange experimentiert und spekuliert worden war, überlegte sich vor wenigen Tagen der Kölner Verkehrsdezernent Gerhard Zerhusen noch einen raffinierten Plan. Er verlangt von der Alweg-AG die Hinterlegung einer ausreichend hohen Kautions für den Fall, „daß die Bahn uns doch nicht gefällt und die Hochkonstruktion wieder beseitigt werden muß. Wir wollen keinen Torso im Gelände stehen haben.“

Zerhusen verspricht sich von seiner nach außen hin stets zur Schau getragenen Ablehnung folgende Wirkung: „Wenner-Gren ist ein erfahrener Geschäftsmann, der erst dann eine Mark herausgibt, wenn er sieht, daß er es muß. Wenn er sieht, daß wir nach Vollendung der Versuchsstrecke nicht mitmachen, wird er auch die ganze Bahn bauen. Wir sollten ihm soviel Geld aus der Tasche holen wie möglich...“

SAS fliegt
täglich nach

**NEW
YORK**

mit Anschlüssen nach
den wichtigsten Wirtschaftszentren in **NORD-
und MITTELAMERIKA.**

Sie können wählen
zwischen Erster- und
Touristenklasse.



mit
SAS nach

AFRIKA

**KAIRO - KHARTUM -
NAIROBI -
JOHANNESBURG**

Wöchentliche Direktver-
bindungen mit Erster-
und Touristenklasse.

Auskunft und Buchung durch
IHR REISEBÜRO

