Die Propellerbahn

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **25 (1932)**

Heft [1]: **Schüler**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

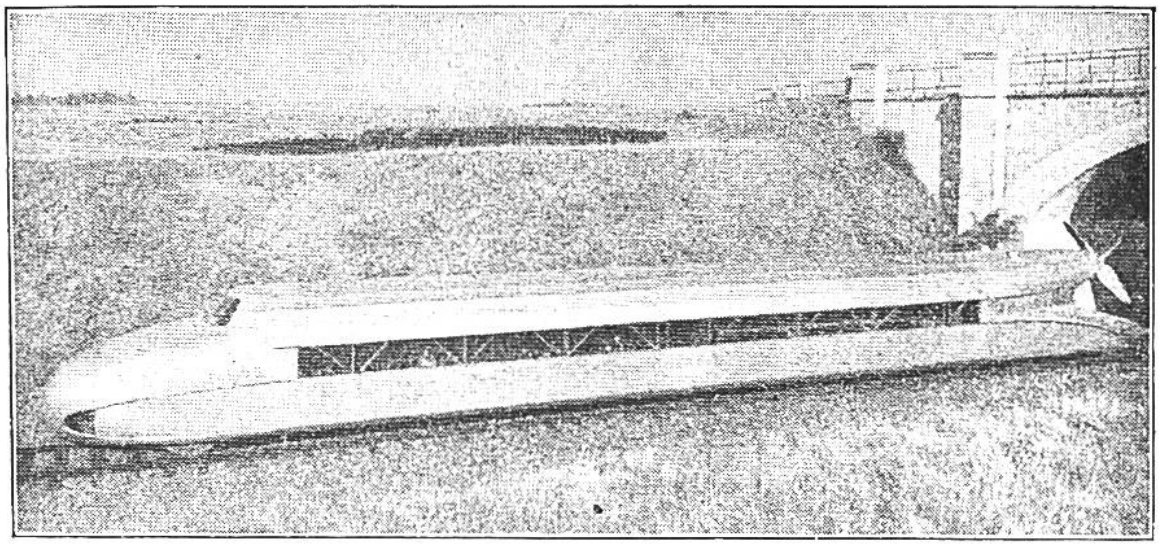
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

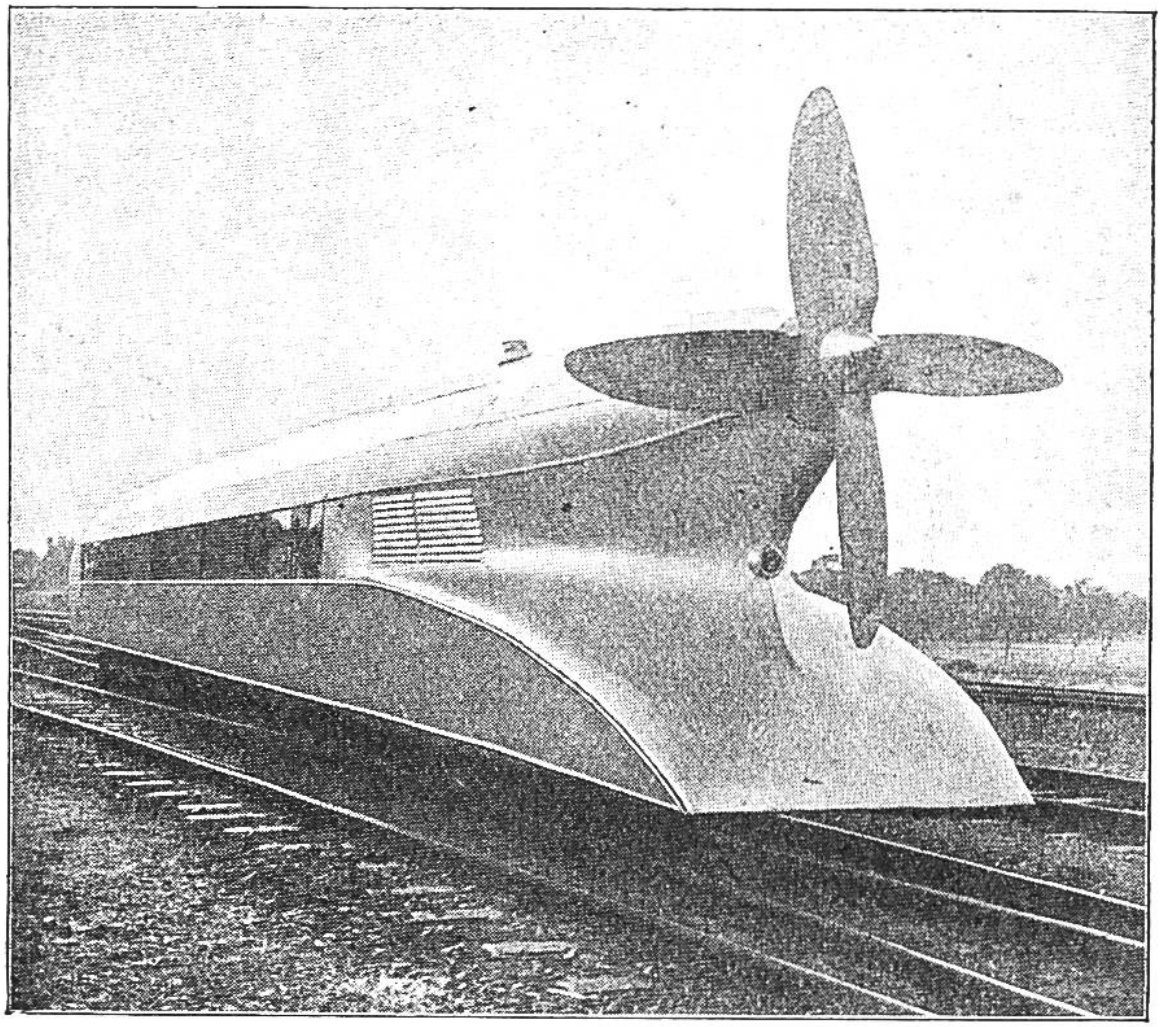


Die Propellerbahn des deutschen Ingenieurs Kruckenberg, die sich auf Probefahrten bewährt hat.

DIE PROPELLERBAHN.

In den 100 Jahren ihres Bestehens hat die Eisenbahn, die das neue Zeitalter des Verkehrs eröffnete, manchen Triumph errungen. Der grösste wohl war die Erfindung der elektrischen Lokomotive. Und gerade jetzt rüstet sich die Eisenbahn zu grossen Taten, um erfolgreich bestehen zu können im Kampf ums Dasein. Zwar sind wir noch nicht so weit, wie uns eines der Bilder glauben machen möchte. Noch schnauben die Züge nicht, geflügelten Lindwürmern gleich, durch die Lüfte, sondern bewegen sich auf der „festgegründeten Erde". Aber die kühne Zukunftsphantasie des humoristischen Zeichners hat doch in einem Punkte recht bekommen und etwas vorausgeahnt, was heute da ist, nämlich die Lokomotive mit Propeller-Antrieb.

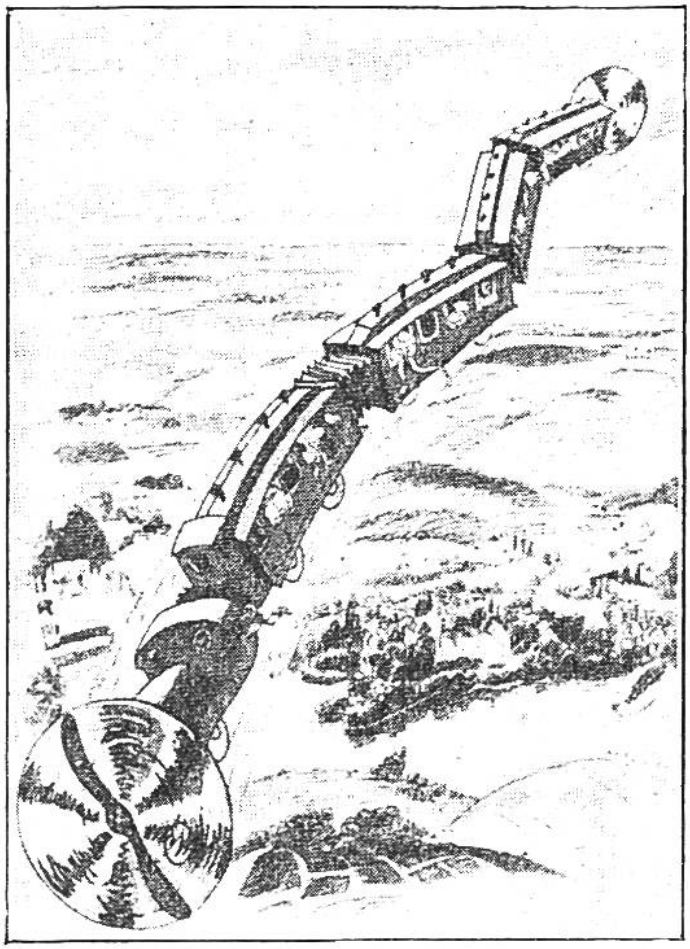
In Glasgow (Schottland) ist nämlich eine Bahn gebaut worden, die durch Propeller fortbewegt wird. Es ist eine Schwebebahn. Die Wagen haben Torpedoform, um die Luft besser durchschneiden zu können. Sie hängen 20 m hoch über dem Boden an einer Schiene. Eine zweite Schiene unter den Wagen dient als Leitung für den elektrischen Strom und sichert zugleich ein ruhiges



Der Propeller-Triebwagen, von hinten gesehen. Höchstgeschwindigkeit: 230 km die Stunde.

Fahren. Die Schienen werden von eisernen Gerüsten getragen. Die Stundengeschwindigkeit dieser Bahn erreicht die unerhörte Zahl von 250 Kilometern.

Ebenfalls von einem Propeller (mit einem 500 PS-Motor) angetrieben wird die Schnellbahn, die der deutsche Ingenieur Kruckenberg gebaut hat. Die Probefahrten dieses auf gewöhnlichen Eisenbahnschienen fahrenden Wagens, auf einer Strecke bei Celle (Deutschland), haben letztes Jahr grosses Aufsehen erregt. Der Wagen sieht beinahe aus wie ein umgekehrter, auf Räder gestellter Schraubendampfer. Alles, was den Luftwiderstand vergrössern könnte, ist vermieden. Vorne gleicht der Propellerwagen einem Walfischkopf mit zwei runden „Augen", zu denen hinaus der Führer die Strecke



Mit Erlaubnis der Hanomag.

Der Luft-Express. So wie der humoristische Zeichner unseres Bildes sich die Propellerbahn, lange vor deren Erfindung, vorstellte, ist sie ja nun in Wirklichkeit nicht geworden.

beobachtet. Der Abstand von Schiene zu Wagenkasten beträgt kaum einen halben Meter, so tief duckt sich das Gefährt an den Boden. Hinten, über dem Kiel des „umgekehrten Schiffes", das in eine Spitze ausläuft, sitzt die Propellerschraube. Der Wagen kann 40 Personen befördern. Überraschend ist seine beschleunigte Anfahrtsgeschwindigkeit. Eine halbe Minute nach der Abfahrt weist der Geschwindigkeitsmesser schon auf 50 Kilometer. Nach wenigen Minuten ist die Höchstgeschwindigkeit von 230 km erreicht.

Die Erbauer hoffen, dass Kruckenbergs Wagen den Schnellverkehr über weite Strecken völlig umgestalten werde. Anstatt der paar Schnellzüge, die täglich kursieren, sollen in kurzen Zeitabständen aufeinanderfolgend viele solcher Schnelltriebwagen den Fernverkehr besorgen. Da dann mehr Fahrmöglichkeiten bestehen und die Fahrtzeit etwa um die Hälfte gekürzt wird, werden viele Reisende wiederum die Eisenbahn dem Auto oder Flugzeug vorziehen. Möglicherweise wird der Schnelltriebwagen im rasenden Wettrennen der modernen Verkehrsmittel schon bald eine Rolle spielen.