

EISENBAHNGESCHICHTE(N) AUS NIEDERSACHSEN

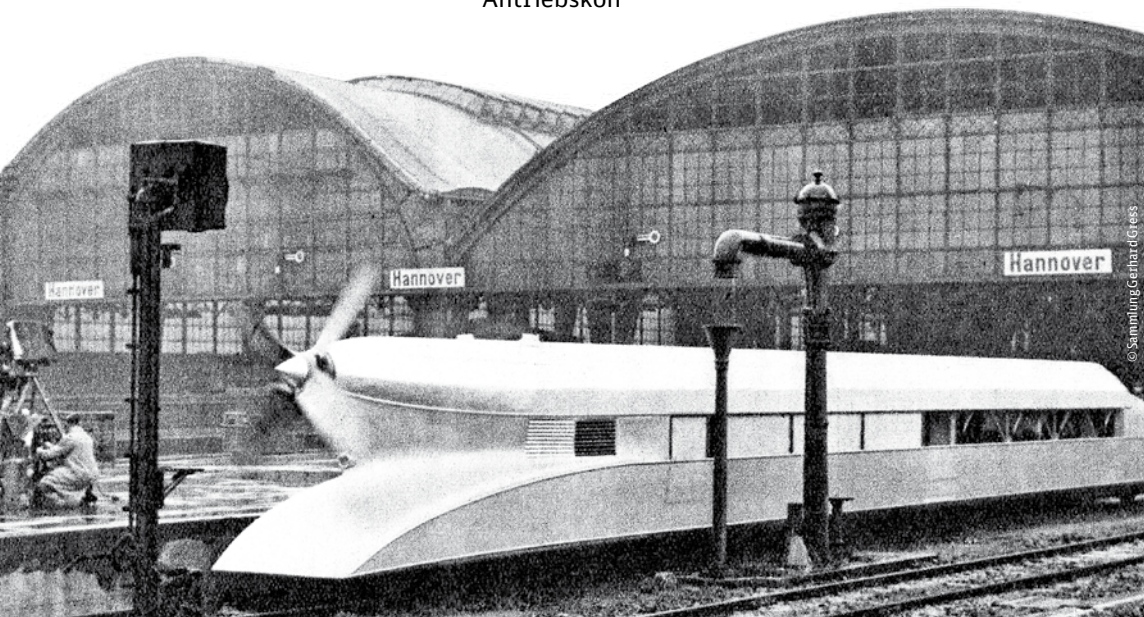
Der Schienenzeppelin „made in hannover“

In der vorigen Ausgabe der „Takt“ wurde über den Lokomotivbau in Hannover berichtet. Dieses Mal stellen wir noch ein Eisenbahnfahrzeug aus Hannover vor – den berühmt gewordenen „Schienenzeppelin“.

auf die Weiterentwicklung herkömmlicher Dampf- oder elektrischer Lokomotiven. Er sah die Zukunft des Personenfernverkehrs in schnellen, kurzen und wirtschaftlich fahrenden Zügen, die häufiger als die damaligen Schnellzüge verkehrten. Leichtbau und neue Antriebskon-

wendung von Drehgestellen wäre für das Laufwerk des „Zeppelins“ sicher günstiger gewesen. Für vier Achsen reichte allerdings das Gewicht des neuen Triebwagens nicht aus. Bewegt wurde das Fahrzeug durch einen am

sonst von Zügen noch nicht befahren wurde, Versuchsfahrten mit hohen Geschwindigkeiten durchgeführt werden. Nach bestandenen Prüfungen erfolgten weitere Versuchsfahrten auf anderen Strecken in Norddeutschland. Dabei wurde die sensationelle Geschwindigkeit von 230 km/h erreicht. Viele Fragen blieben trotz dieser Erfolge offen. Gingen von dem Propellerantrieb Gefahren für Menschen und Gegenstände am Gleis aus? Was passierte bei Zugbegegnungen? Welche Wirkung hatten Seitenwinde auf das leichte Fahrzeug? Außerdem konnte der Triebwagen nur in einer Richtung fahren. Zu Versuchen zum Klären dieser Fragen kam es nicht mehr. Es wurde damals von der DRG ein zweiteiliger Triebwagen herkömmlicher Bauart in Dienst gestellt. Dessen Leistungen überzeugten und es traten keine Probleme wie beim „Schienenzeppelin“ auf.



Dieses Eisenbahnfahrzeug aus Hannover wurde als „Schienenzeppelin“ bekannt.

Eng mit diesem Fahrzeug verbunden ist der Name Franz Kruckenberg (1882–1965). Er studierte an der Universität Danzig Schiffsbaukunde und arbeitete danach bis 1924 bei der Firma Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz in Mannheim, zuletzt als Direktor. Ab 1924 war er Leiter der Gesellschaft für Verkehrstechnik in Heidelberg und beschäftigte sich dort mit einer Hängeschnelebahn.

Ab 1929 arbeitete er in Hannover als Chef der Flugbahn-Gesellschaft. Seine Ideen zur Fortentwicklung von Eisenbahnfahrzeugen richteten sich allerdings nicht

zepte waren für Kruckenberg die Voraussetzung für solche Fahrzeuge. Er mietete von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) eine Halle im Ausbesserungswerk Hannover-Leinhausen und entwickelte dort seinen „Schienenzeppelin“. Der 26 Meter lange Wagen bestand aus einem Rohrgerüst, das an der Front und in Teilen am Heck mit Blech verkleidet war. Der übrige Teil des Wagens war mit feuerfest imprägnierter Segelleinwand bespannt. Im Inneren des Wagens war das Rohrgerippe mit Isolierstoffen ausgefüllt und mit Holz verkleidet. Das extrem leichte Fahrzeug lief auf zwei Achsen. Die Ver-

Heck angebrachten Propeller aus Eschenholz, der von einem ebenfalls im Heck untergebrachten BMW-VI-Flugmotor mit einer Leistung von 500 PS angetrieben wurde. Außerdem stand noch ein kleiner Elektromotor zur Verfügung z. B. für Rangierbewegungen. Für erste Probefahrten war der Standort Hannover besonders geeignet. Von Langenhagen aus in Richtung Celle gab es damals eine eingleisige Strecke (die „Hasenbahn“), deren Fertigstellung sich von Großburgwedel nach Celle lange verzögerte. So konnten auf dem fast geraden Abschnitt Langenhagen – Großburgwedel, der

Dieser Triebwagen war der Anfang einer größeren Serie unterschiedlicher Schnelltriebwagen, mit denen die DRG ein bei den Reisenden sehr beliebtes Netz schneller Züge aufbaute. Später wurde der „Schienenzeppelin“ noch einmal umgebaut. Der Propellerantrieb entfiel dabei. Zu einem weiteren Einsatz kam es nicht mehr. 1939 wurde das lange Zeit abgestellte Fahrzeug in Berlin verschrottet. Die Geschichte der Projekte Kruckenbergs ist reich bebildet in dem Buch von A. Gottwaldt „Der Schienenzeppelin“ dargestellt, erschienen im Eisenbahn Kurier Verlag Freiburg, Preis 35 Euro.

 www.ekshop.de