

**Zeitschrift:** Pestalozzi-Kalender  
**Herausgeber:** Pro Juventute  
**Band:** 25 (1932)  
**Heft:** [1]: Schüler  
  
**Rubrik:** Die Propellerbahn

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

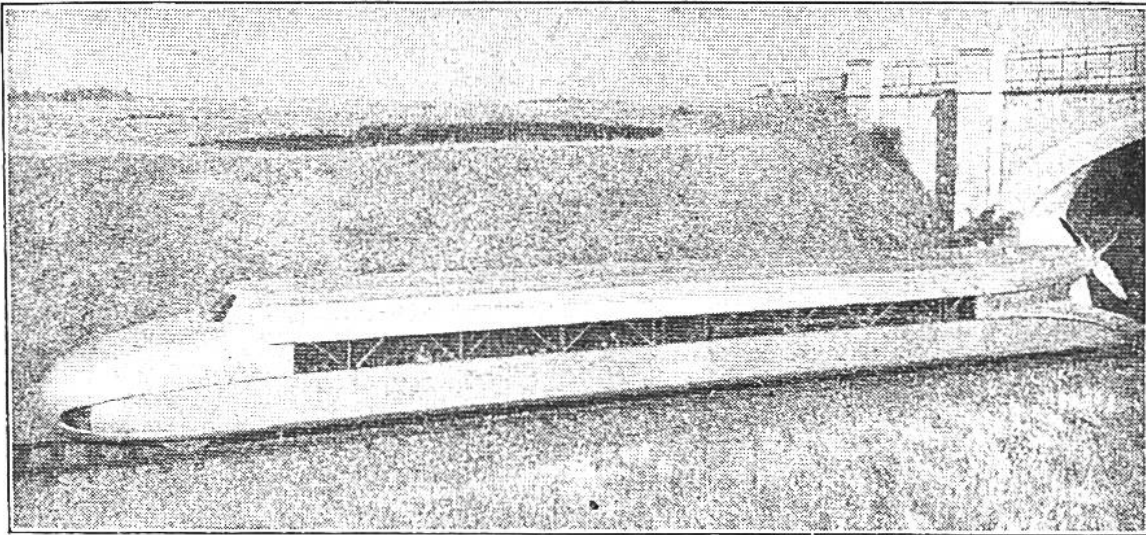
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

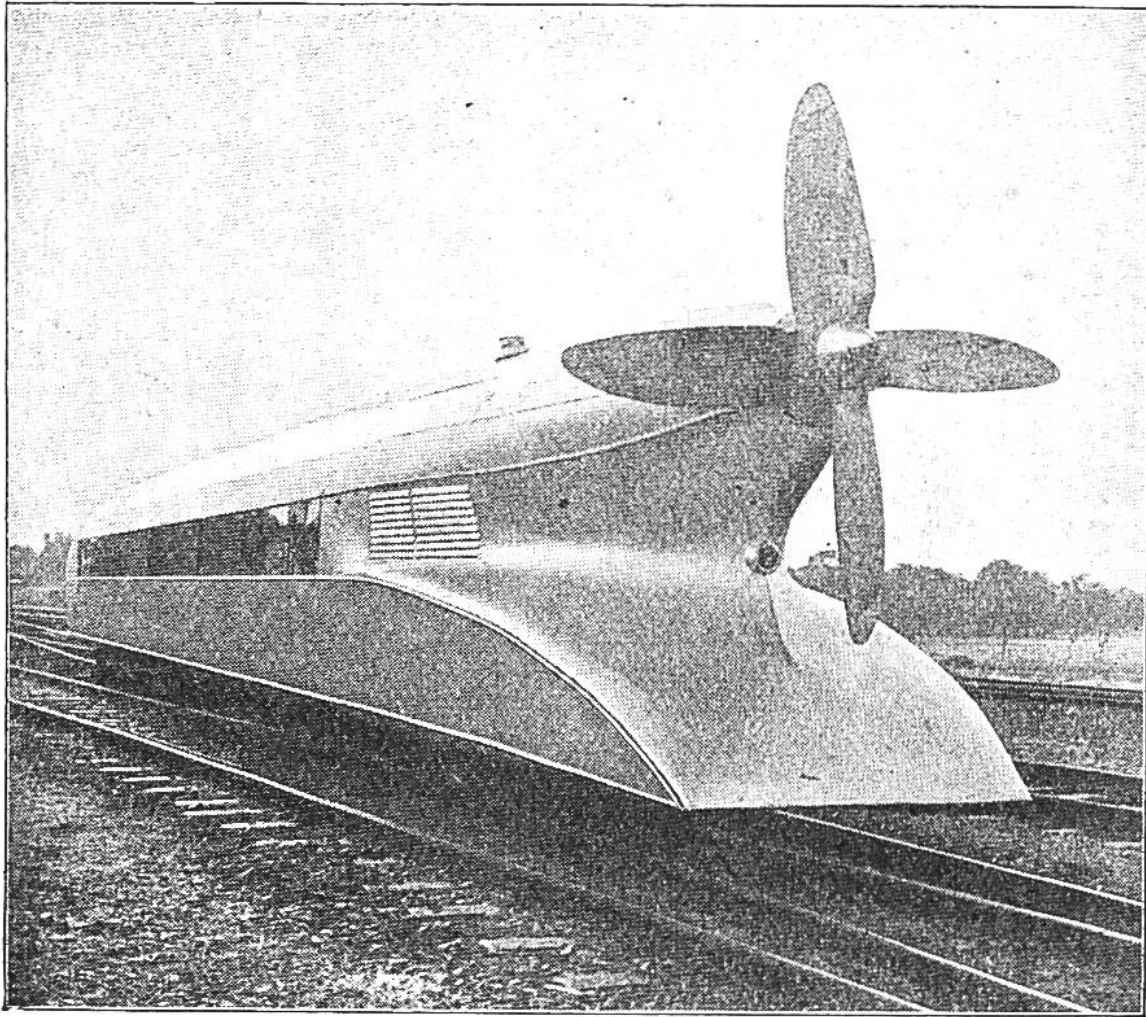


Die Propellerbahn des deutschen Ingenieurs Kruckenberg, die sich auf Probefahrten bewährt hat.

## 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.

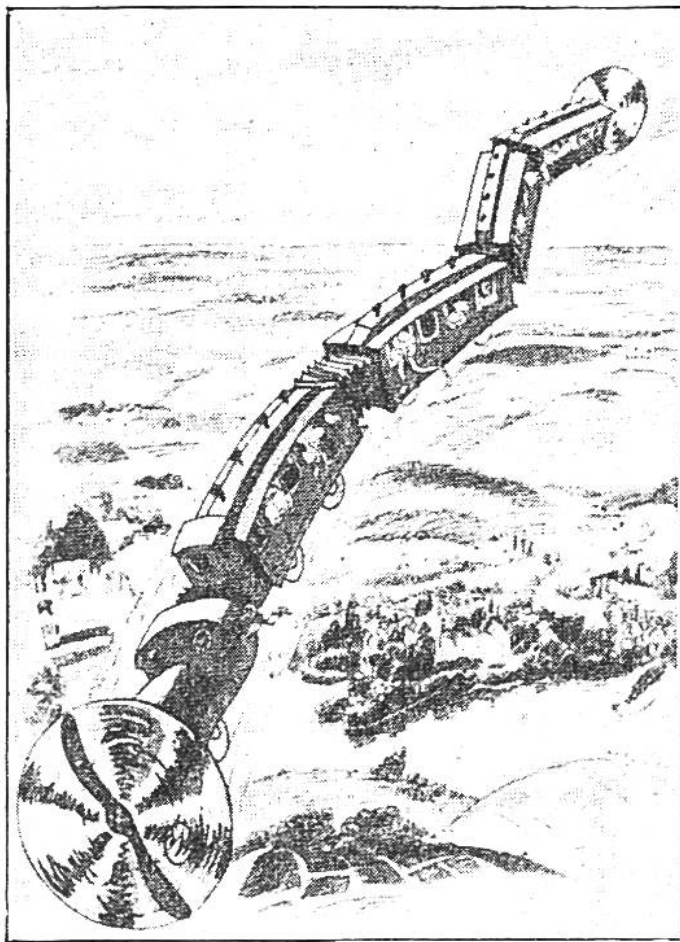
In Glasgow (Schottland) ist nämlich eine Bahn gebaut worden, die durch Propeller fortbewegt wird. Es ist eine Schwebebahn. Die Wagen haben Torpedoform, um die Luft besser durchschneiden zu können. Sie hängen 20 m hoch über dem Boden an einer Schiene. Eine zweite Schiene unter den Wagen dient als Leitung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

Nach wenigen Minuten ist die Höchstgeschwindigkeit von 230 km erreicht.

Die Erbauer hoffen, dass Kruckenberg's 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.

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