

Teil 1: Henschel-Holzgasomnibusse



Bild 1: Abdruck aus Kundeninformation. Auf diesem Bild ist gut zu erkennen, daß die Holzgas-Anlage im Heck des Wagens verbaut war. Dort wurden auch die Holzvorräte gelagert. Mithin wurde die Hälfte der Plattform für die Holzgas-Anlage benötigt. Die sichtbaren Löcher dienten der Kühlung der Anlage..

Im Februar 1935 erhielt der "Städtische Kraftwagenbetrieb Göttingen" den ersten Henschel-Holzgas-Omnibus.

Warum Holzgas? Zwei Gründe sprachen damals für dieses System:

a) Das Dritte Reich wollte unabhängig von Erdöllieferungen aus dem Ausland sein. Rohöl und Rohölprodukte konnten nur gegen harte Devisen (US-Dollar und Britisches Pfund) gekauft werden und die Reichsmark war zu dieser Zeit keine konvertierbare Währung mehr. Die Erdölförderung im eigenen Land (u.a. Emsland) befand sich noch im Aufbau und keiner wußte, wie hoch die Vorkommen waren. Somit sollten Straßenfahrzeuge mit einheimischen Produkten (Holz, Torf oder Braunkohle) zu betreiben sein.

b) Die bis dato in Nutzfahrzeugen eingebauten Benzinmotoren erreichten ihre technischen Grenzen in punkto Leistungsfähigkeit und Verbrauch. Der Dieselmotor wurde zwar weiterentwickelt, es fehlten aber großvolumige Motoren, die preiswert in Anschaffung und Unterhalt waren.

Das Göttinger Nahverkehrsunternehmen entschied sich für das System Imbert, entwickelt von dem französischen Ingenieur Georges Imbert (*1884 +1950), der zu diesem Zeitpunkt eine Fabrik im Saarland besaß. Bei diesem System findet eine schwelende Verbrennung unter Luftabschluß statt. Das dann erzeugte Holz-Gas wird im Motor verbrannt.

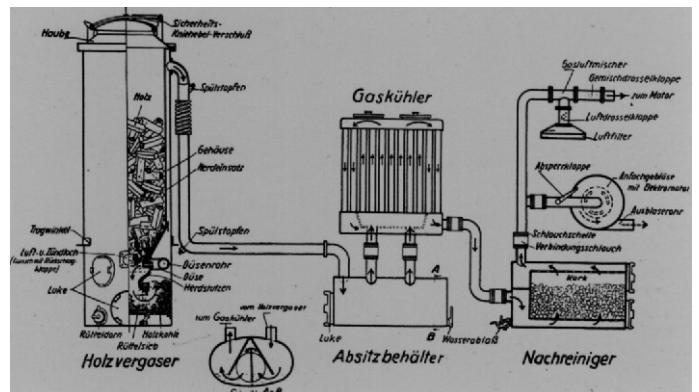
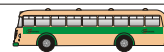


Bild 2: Holzgas-Anlage.

Um einen Liter Benzin zu ersetzen, waren entweder 2,5 - 3.0 Kg Hartholz, 3.0 - 3,5 Kg Torf oder 1,5 - 2.0 Kg Braunkohle nötig. Ganz ungefährlich war das System Imbert nicht, da im Generator Temperaturen bis zu 1400 Grad Celsius entstehen können. Im Vergleich zu einem Benzinmotor erreichte der Holzgas-Motor etwa 80 % der Leistung.

Sämtliche Göttinger Henschel besaßen ein Henschel-Fahrgestell und einen Henschel-Motor vom Typ F (6-Zylinder-Benzin-Motor, 11781 ccm Hubraum und 120 PS Leistung), aber verschiedene Aufbauten. Der erstgelieferte Henschel (Wagennummer unbekannt) wurde von der Firma Wegmann in Kassel karossiert. Er hatte als einziges Fahrzeug Scheibenräder. Im März 1935 erschien ein Bild dieses Wagens in der Henschel-Kundeninformation "Henschel-Gasfahrzeuge, Handhabung und Gebrauch".



Aus dem Archiv der Wegmann stammt das nächste Bild, der Wagen verladen auf einem Flachwagen der Deutschen Reichsbahn im Werksgelände.



Bild 3: Henschel auf Flachwagen.

1935 wurden zwei weitere Wagen von Henschel an den Betrieb in Göttingen geliefert. Es handelt sich um die Wagen 7 und 10. Diese erhielten einen Aufbau der Firma "Gebrüder Credé und Co." in Kassel -Niederzwehren.



Bild 4: Wagen 10



Bild 5: Wagen 7 u.a. am Rohns

Auf dem letzten Bild ist zu erkennen, daß die Holz-Gas-Anlage durch eine Öffnung im Dach befüllt wurde.

Anlässlich der Eröffnung der Reichsautobahn zwischen Kassel und Göttingen im Juni 1937 fuhr ein Wagen in der Fahrzeugparade, in der die Angebotspalette der deutschen Nutzfahrzeughersteller vorgeführt wurde, mit.



Bild 6: Wagen X auf der RAB. Dieses Bild wurde in der Henschel-Hauszeitschrift "Henschel-Stern" vom Juli 1937 veröffentlicht.

Eine Betriebsaufnahme darf auch nicht fehlen. Der Aufnahmezeitpunkt ist leider unbekannt, der Aufnahmeort ist die heutige Haltestelle "Posthof".



Bild 7: Betriebsaufnahme

Im August 1936 wurde der letzte Henschel-Holzgas-Omnibus nach Göttingen geliefert. Er besaß einen Wegmann-Aufbau, der im Frontfensterbereich etwas moderner gestaltet war.

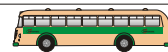


Bild 8: vor dem Bahnhof, in zeitgenössischem Fabnenschmuck.

Technisch waren diese Fahrzeuge sehr zuverlässig. Betriebswirtschaftlich waren sie ein Reinfall. Die Betriebskosten lagen pro gefahrenen Kilometer 2/3 über denen eines Dieselmotors, verursacht durch folgende Faktoren:

- a) eine Generatorfüllung reichte für ca. 100 Kilometer,
- b) die Betriebsstoffe mußten entweder im Fahrzeug mitgeführt werden oder an separaten Punkten im Streckennetz vorgehalten werden,
- c) die Betriebsstoffe mußten so gelagert werden, daß sie nicht naß wurden,
- d) der Generator mußte vor jedem Befüllen gründlich gereinigt werden,

e) unangenehme Geruchsentwicklung im Fahrzeuginneren.

Daher sollten 1939 die Fahrzeuge auf leistungsfähige Dieselmotoren aus dem Hause Henschel, die mittlerweile entwickelt worden waren, umgestellt werden. Der Ausbruch des zweiten Weltkrieges verhinderte dies jedoch.

Mindestens zwei Fahrzeuge wurden im Juni 1941 von der Wehrmacht requiriert und kehrten nicht nach Göttingen zurück. Die übrigen Fahrzeuge hielten im Zweiten Weltkrieg den Verkehr in Göttingen aufrecht. Als sich nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges die Verhältnisse normalisierten und Dieselmotoren wieder in ausreichendem Maße erhältlich war, wurden die Omnibusse auf Henschel-Vorkriegsdieselmotoren vom Typ J (6-Zylinder, 11781 ccm Hubraum und 125 PS Leistung) umgebaut.

Dadurch entfiel auch der Holz-Gasgenerator im Heck und die Nutzfläche vergrößerte sich.

Ende 1952 wurde der letzte Wagen dieses Typs abgestellt, es war Wagen 7. Damit endete die Aera der Henschel-Holggas-Omnibusse in Göttingen.

Holger Werner Nutzfahrzeugarchiv Henschel-Museum und Sammlung

Text: Holger Werner

Aufnahmen: Sammlung Holger Werner



Bild 9: Wagen 7 am 1.7.1952 am Markt.