

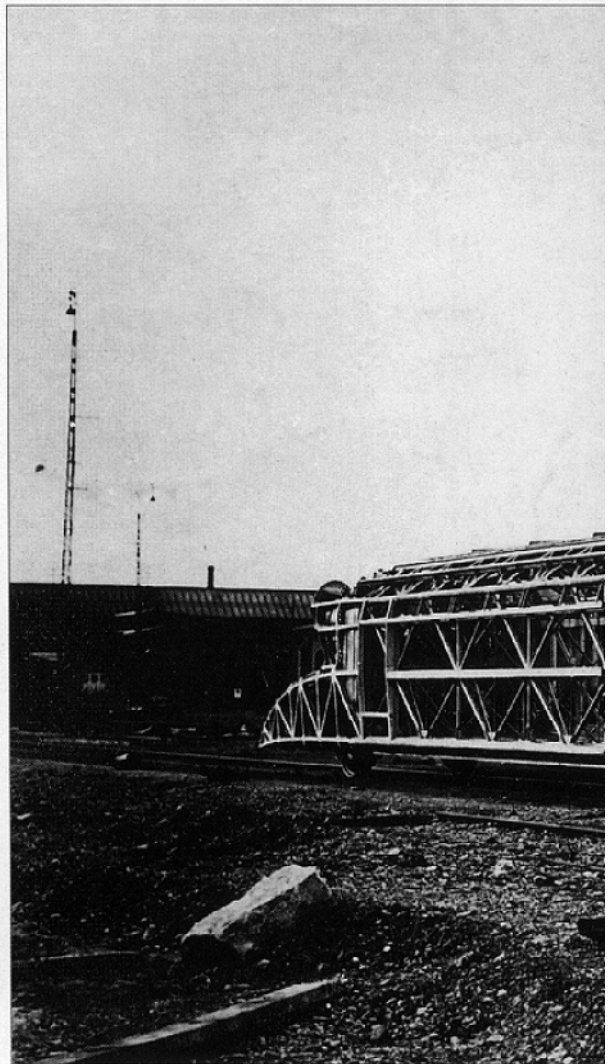
Der „Schienenzeppelin“ von 1931 gilt als sein Hauptwerk. Doch Kruckenberg hat dem Verkehrswesen mehr Impulse gegeben: Ein Rückblick auf das „unordentliche Leben“ des eigenwilligen Ingenieurs

Zunächst gilt es, ein weitverbreitetes Mißverständnis auszuräumen: Kruckenberg war nicht der alleinige „Schöpfer des Schnellverkehrs“ auf deutschen Schienen, denn da gab es zuvor und danach zahlreiche Gleichgesinnte und Freunde, aber immer auch Wettbewerber: Viele Namen – von Carl Zypernowsky über Gustav Wittfeld bis zu August Scherl – wären hier zu nennen.

Kruckenberg, ein Schiffbauer

Wer war Franz Kruckenberg? Am 21. August 1882 wurde er in Uetersen, Kreis Pinneberg, geboren. Die Stadt im Marschland der Elbe zählte damals etwa dreitausend Einwohner. Der Vater gehörte einer alten Kaufmannsfamilie an. Er besaß eine kleine Fabrik und starb, als der Knabe gerade zehn Jahre alt war. Franz galt als ein unauffälliger Schüler, seine Leistungen waren in den naturwissenschaftlichen Fächern besser als in den Geisteswissenschaften.

Ein begüterter Verwandter in Hamburg half, und Franz Kruckenberg konnte 1902 an der Oberrealschule vor dem Holstentor in Hamburg sein Abitur machen. Daran schlossen sich bis 1903 eine Lehrzeit auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck sowie eine Fahrzeit als 2. Zimmermann auf dem Dampfer „Leros“ an. In den Jahren 1903/04 absolvierte Kruckenberg seinen Militär-



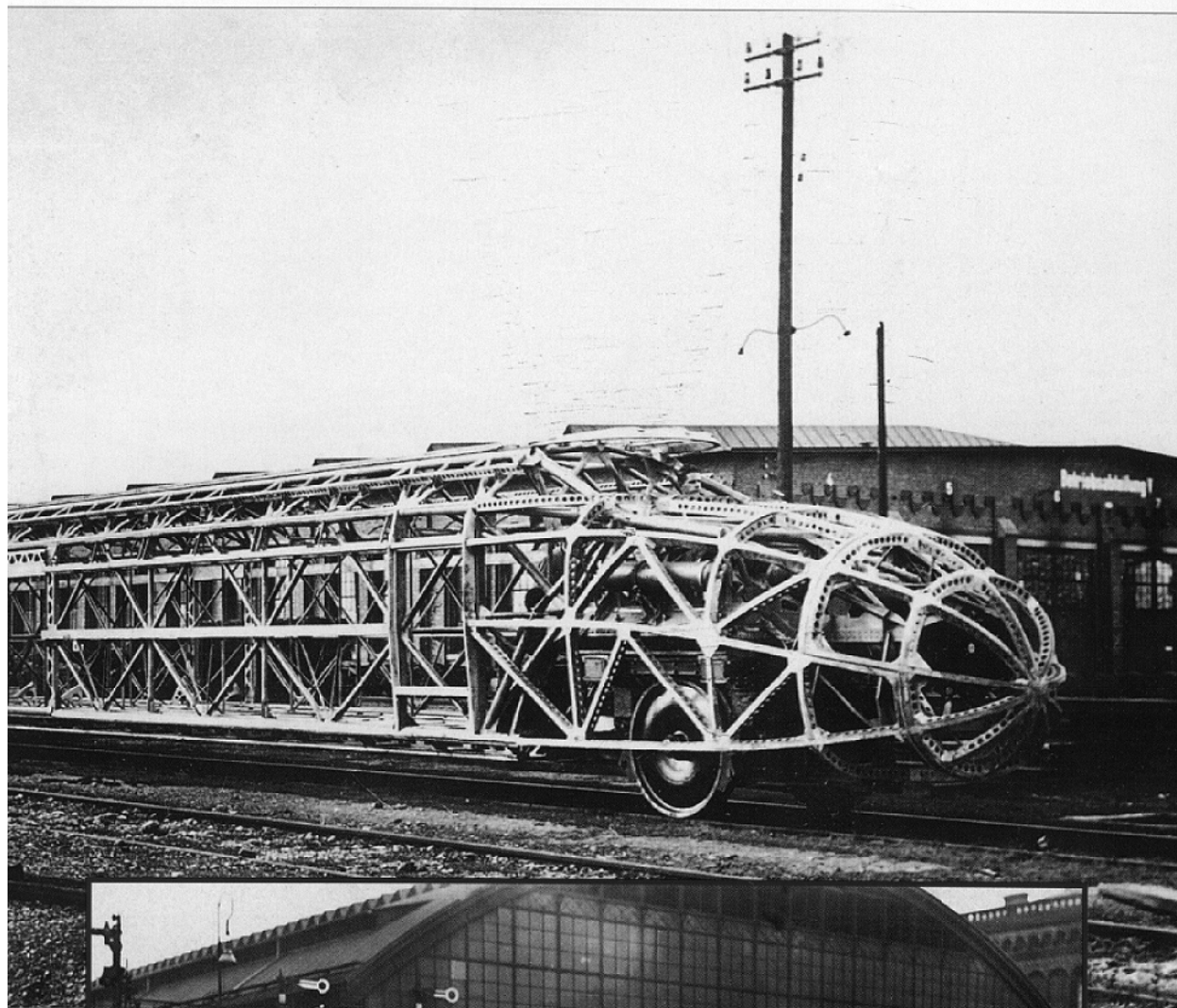
Nicht nur der „Vater des Schienenzeppelins“

Erinnerungen an Franz Kruckenberg. Von Alfred Gottwaldt

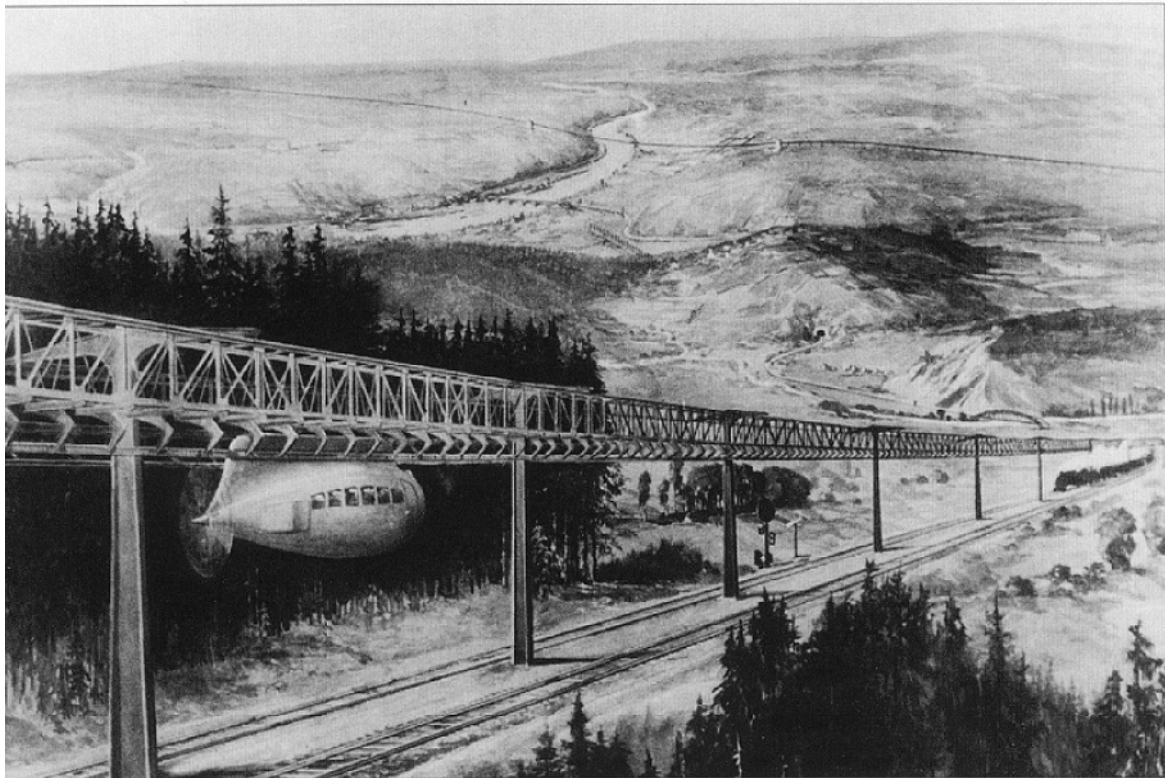
dienst als Einjährig-Freiwilliger bei der Kaiserlichen Marine. So kam es, daß er sich zeitlebens gern als „Wasserratte“ bezeichnet hat.

Seine gepflegte hanseatische Erscheinung fiel auf, wo er stand und ging. Sein Studium des Schiffbaus nahm Kruckenberg 1904 zunächst an

der Technischen Hochschule in Charlottenburg bei Berlin auf, doch wechselte er 1907 nach Danzig über. Dort lehrte als besondere Kapazität der Professor Johann Schütte (1873 – 1940), dessen Assistent Kruckenberg bald war. Auch der große Hydrodynamiker Hermann Föttinger (1877 –



Oben: Das Stahlgerippe des unverkleideten Propellerwagens in Hannover-Leinhausen, 30. August 1930. Der „Schienenzeppelin“ mit Curt Stedefeld, dem Ehepaar Kruckenberg und Willy Black, 10. Mai 1931 Alle Fotos: Slg. Gottwaldt



Projektbild zur Hängeschnellbahn von Kruckenberg-Stedefeld für 360 km/h Höchstgeschwindigkeit, 1924

1945) wurde 1909 als Professor an die Danziger Technische Universität berufen und beeinflusste Franz Kruckenberg noch.

Sein Examen als Diplom-Ingenieur des Schiffbau-fachs legte Kruckenberg 1909 ab; da war er 27 Jahre alt. In Danzig lernte er den Maschinenbau-Kommilitonen Curt Stedefeld (1886 – 1968) kennen, mit dem ihn lebenslange Zusammenarbeit und Freundschaft verbanden.

Luftschiffe von Schütte-Lanz

Schiffbau und Luftschiffbau gehörten damals eng zusammen. In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg waren auf dem „Markt“ für Luftschiffe zwei bekannte Erfinder tätig: Zeppelin und Parseval. Seit 1909 trat neben ihnen der „Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz“ auf. Was Kruckenbergs akademischer Lehrer Jan Schütte konstruiert hatte, wollte der Großindustrielle Karl Wilhelm Lanz (1873 – 1921) in Mannheim-Rheinau bauen lassen. Auch Geld der Familie Röchling steckte in dem Vorhaben. So wurde Kruckenberg im August 1909 bei Schütte-Lanz zum Entwicklungsingenieur ernannt. 1910 heiratete er Marie Schlawe; die Ehe der beiden ist kinderlos geblieben.

Schüttes Luftfahrzeug „SL 2“ von 1913 wies bereits alle Merkmale eines modernen Starrluftschiffes auf, wenn auch die Spanten noch aus Holz bestanden. Damals konnte nur das Militär den Bau von Luftschiffen bezahlen, daher wurden diese mit Kanzeln für Maschinengewehre entwickelt.

Im Krieg, von 1915 bis 1918, war Kruckenberg als Chefkonstrukteur und Direktor des Luftfahrzeugbaus in Mannheim leitend tätig. Er hat sich dort mit der Gesamtdisposition der Motoren und Gondeln im Luftschiff befaßt, während die Detailkonstruktion anderen Ingenieuren oblag. Dafür wurde er mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse dekoriert. Er verdiente recht gut und konnte sich dank einer Erbschaft ein schönes Haus in Heidelberg, Unter der Schanz 1, kaufen.

500 Beamte und 3000 Arbeiter waren damals in Mannheim beschäftigt. Es wurden 22 Luftschiffe der SL-Reihe sowie zahlreiche Lizenzflugzeuge erzeugt. Nach dem Krieg war Deutschland der Bau von Luftfahrzeugen verboten. Die Fabriken wandten sich neuen, aber zugleich naheliegenden Aufgaben zu. So übernahm der Direktor Kruckenberg 1919 auch die Leitung der Lanz-Tochtergesellschaft für Getriebe- und Apparatebau.

Der Flugbahn-Gedanke

Doch der Tod des Firmeninhabers ließ die Lanz-Unternehmen 1921 nicht unbeeinträchtigt. Direktor Kruckenberg suchte nach neuen Zielen und nach größerer Selbständigkeit. Mit seinen eigenen Worten gesprochen: „1924 habe ich mich von der Industrie abgewandt.“

Um den verheerenden Einflüssen der Witterung auf den Luftverkehr seiner Zeit zu begegnen, kam er auf die Idee vom „geführten Flug“. Er wollte die „Luftschiffgondel an Laufkatzen“ hängen und sie schnellfahrend unter einer Schiene als der „konstanten Flugbahn“ entlangschicken, sozusagen eine Wuppertaler Schwebebahn für den Fernverkehr erfinden.

Zeitgenössische Flugbahn-Experimente auf Schienen waren Kruckenberg nicht unbekannt. Man sprach in seinen Fachkreisen von dem 1918 gebauten Propeller-Erprobungswagen der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt. Jeder kannte die 1921 in der Zeitschrift „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen“ veröffentlichten Projekte von Carl Geissen (1884 – 1945) zu Propellerzügen für die Staatseisenbahn.

Auch der Ingenieur Kurt Wiesinger (1879 – 1965) dachte damals über eine Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs nach. Er lehrte von 1912 bis 1949 als Professor für Eisenbahnmaschinenbau an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich. Eine „entgleisungssichere Ultra-Schnellbahn“ mit schräggestellten Rädern wollte er bauen. Wiesinger war zudem als Erfinder eines Halbstarrluftschiffs hervorgetreten; sein Lebenslauf ist eine eigene Darstellung würdig.

Am 16. Februar 1923 trafen sich Kruckenberg und Wiesinger auf dem Badischen Bahnhof von Basel. Der industrielle Praktiker nahm dabei Zeichnungen des akademischen Theoretikers in Empfang. Als Kruckenberg bald darauf mit Schnellbahnprojekten erste Erfolge hatte, war das Verhältnis zwischen den beiden Männern vergiftet. Prozesse gingen bis zum Reichsgericht in Leipzig. Ein bekannter populärwissenschaftlicher Schriftsteller, Franz Maria Feldhaus (1874 – 1957), wurde von Kruckenberg in das Gefecht einbezogen und brachte 1932 eine Schrift mit dem Titel „Vom Dampfproß zum Schnellwagen“ heraus.

Schon am 23. November 1924 hatte Kruckenberg in Heidelberg gemeinsam mit Stedefeld die „Gesellschaft für Verkehrstechnik“ gegründet. Sie sollte sich zunächst Projekten zum geführten Flug einer Hängeschnellbahn für 360 km/h Höchstgeschwindigkeit widmen. Mehr als vierzig Gesellschafter aus der Wirtschaft traten die-

sem Unternehmen als Geldgeber bei, darunter Dyckerhoff, Hoesch, Krupp, MAN, Mannesmann, die Gutehoffnungshütte und die Vereinigten Stahlwerke, aber auch die Metallbank und die Deutsche Bank.

In den folgenden Jahren wurden Kruckenberg und seinen Mitarbeitern über dreißig Patente für Detaillösungen der Flugbahn erteilt.

Die zentralen Thesen ihrer Hängebahn-Arbeit von 1924 lauteten:

1. *Schnelle Folge kleiner Einheiten von gleicher, möglichst hoher Geschwindigkeit;*
2. *Fahrzeuge leicht und stromlinienförmig;*
3. *die Schienen lückenfrei durchlaufend, genau-est und gleichmäßig federnd verlegt.*

Eine so geplante Schnellbahn wurde auch in das Kruckenberg-Projekt zu einem „Verkehrshaus“ von 1927 eingezeichnet. Darin sollten sich mehrere Verkehrsträger auf unterschiedlichen Ebenen kreuzen und konzentrieren. Doch weder die geplante Strecke einer Hängebahn zwischen Berlin und Düsseldorf noch die etwas eher möglichen Probestücke Berlin – Potsdam oder Düsseldorf – Essen erschienen aus Kostengründen damals realisierbar. Vielleicht ahnten die Geldgeber bereits die aufkommende Konkurrenz durch den Flugverkehr?

Kruckenberg in Hannover

Nicht ohne ein Gefühl der Enttäuschung wandte sich Kruckenberg deshalb 1928 der Demonstration des Schnellbahngedankens auf herkömmlichen Gleisen zu. Er hat berichtet, daß ihn die Teilnahme bei Raketenwagen-Versuchen des Erfinders Fritz von Opel am 23. Juni 1928 auf einer stillgelegten Eisenbahnstrecke bei Burgwedel auf die Idee brachte, die Reichsbahn mit seinen Ideen näher zu befassen. Dieses Gleis war Teil einer vor dem Ersten Weltkrieg begonnenen Direktverbindung von Hannover nach Celle, die unfertig in der Heide lag und 1938 fertiggestellt wurde.

Es gelang ihm, einen Vertrag mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu schließen. Kruckenberg, Stedefeld und ihre „Flugbahngesellschaft“ zogen nach Hannover in die Ellernstraße 16 B im Stadtteil Vahrenwald um. In ihre Arbeit wurde seit April 1929 der 1918 gebaute Propellerwagen der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt einbezogen. Untersuchungen mit dem alten DVL-Triebwagen brachten Kruckenberg zu der Erkenntnis, daß es oberhalb von 160 km/h vor allem auf die Fahrbahn ankam. Deshalb hat er immer das lückenlose Gleis gefordert. Kruckenberg sagte, zwischen Rad und Schiene müsse es so glatt und geschmeidig „wie im Kugellager“ zugehen.

Menschen & Maschinen

Im Juni 1929 skizzierte Kruckenberg während einer Mußestunde in der Eilenriede von Hannover die Umrisse des ersten „Flugbahnwagens“ auf die Rückseite eines alten Briefumschlags, den er in seiner Jackentasche gefunden hatte. Wichtigste Merkmale bildeten Leichtbauweise, Stromlinienform und Propellerantrieb. Die Zelle war ein räumliches Fachwerk aus Stahlprofilen, vorn mit Blech und im übrigen mit Segeltuch verkleidet. Über elastische Gummikugeln stützte sich der Wagenkasten auf sein Zweiachs-Fahrwerk.

Den Antrieb besorgte ein BMW-Flugmotor von 550 PS Leistung. Dieser Propellerwagen war 25,85 m lang und wog betriebsbereit 18,6 t.

Beträchtliche Unterstützung erfuhr Kruckenberg damals durch die Reichsbahn-Hauptverwaltung. Man stellte ihm 1929/30 nicht nur einen Raum im Ausbesserungswerk Hannover-Leinhausen für den Bau seines ersten Schnellbahnwagens zur Verfügung. Die Beamten boten ihm auch die Möglichkeit zu Probefahrten auf genannter Strecke bei Burgwedel im Herbst 1930 und auf der Vollbahn zwischen Plockhorst und Lehrte im Mai 1931.

Dankbar nannte Kruckenberg später die Geheimräte Peter Kühne (1875 – 1952) aus dem Werkstättenwesen und Emil Kraefft

(1869 – 1942) aus der Bauabteilung als seine Unterstützer, während sich gerade die „Maschinen“ unter dem Abteilungsleiter Richard Anger (1873 – 1938) nach seiner Ansicht ziemlich bedeckt hielten. Auch Reichsbahn-Generaldirektor Julius Dorpmüller (1869 – 1945) hat die Versuchsfahrten am 14. Oktober 1930 besucht und war von ihrem Verlauf tief beeindruckt.

Der „Schienenzepp“

Eine sensationelle Schnellfahrt absolvierte der „Schienenzeppelin“ am 21. Juni 1931 zwischen Hamburg-Bergedorf und Berlin-Spandau. Dabei wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h erreicht. Damit hielt Kruckenbergs Propellerwagen für mehr als 23 Jahre einen Weltrekord, ehe die Französischen Staatsbahnen diese Marke am 28. März 1955 auf 331 km/h erhöhten.

Es hat lange gedauert, bis Franz Kruckenberg sich mit dem Wort „Schienenzeppelin“ für seinen Propellerwagen abfinden konnte, denn schließlich

war es aus dem Namen eines starken Wettbewerbers seiner Luftschifferzeit abgeleitet. Der Wagen war in der Presse und im Volk äußerst populär, so daß die Spielzeugfabriken Märklin und Bing nach diesem Vorbild schon ab 1931 kleine Blechmodelle mit Propeller produzierten.

Kruckenberg sah jedoch keine Chance, den Propellerwagen im planmäßigen Dienst der Reichsbahn einzusetzen. Daher erfolgte 1931/32 ein Umbau des „Schienenzeppelins“ auf Radantrieb durch ein Flüssigkeitsgetriebe, welches Theorien seines Danziger Lehrers Föttinger anwandte. Der Motor saß jetzt vorn und wirkte auf ein zweiachsiges Drehgestell. Nach erfolgreichen Meßfahrten wurde der Wagen 1934 außer Dienst gestellt. Man darf sagen, daß diese Versuche zum langanhaltenden Siegeszug der hydrodynamischen

Kraftübertragung bei den deutschen Bahnen erheblich beigetragen haben.

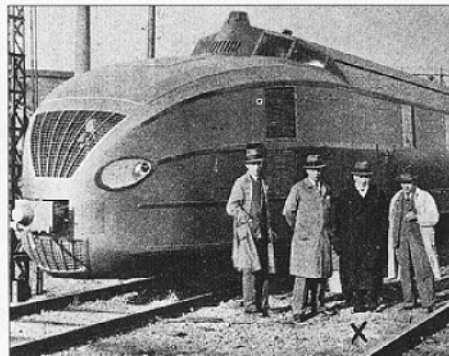
Regelmäßig stand Kruckenberg in engem Kontakt mit den führenden Triebwagenbauern der Reichsbahn, etwa mit den Oberärzten Max Breuer und Ernst Dähnle vom Berliner Zentralamt. Es war kein Wunder, daß die Erkenntnisse aus seinen Experimenten in die Planungen ihres Unternehmens zu eigenen Schnellfahrzeugen einfließen.

Am 15. Mai 1933 ging zwischen Berlin Lehrter Bf und Hamburg Hbf ein zweiteiliger dieselelektrischer Schnelltriebwagen SVT 877 in den fahrplanmäßigen Einsatz, der bald den Beinamen „Fliegender Hamburger“ erhielt. Ab 1935 baute die Reichsbahn mit ähnlichen Fahrzeugen ein regelrechtes Netz der „Fliegenden Züge“ zwischen den deutschen Großstädten und der Reichshauptstadt auf.

Der „Silberling“ aus Köln

Nach langen Verhandlungen erhielt auch Franz Kruckenberg im September 1934 von der Reichsbahn-Gesellschaft den Auftrag zum Bau eines dreiteiligen Schnelltriebwagens. Mag sein, daß Julius Dorpmüller damals auch selbst Einfluß auf das Geschehen genommen hat.

Dieser für 200 km/h ausgelegte Innovationsträger der „Bauart Kruckenberg“ mit der Betriebsnummer SVT 137 155 entstand bei den Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken in Köln. An dem



Franz Kruckenberg (x) und seine Mitarbeiter vor dem SVT 137 155 von Westwaggon in Köln, 1938

Entwurf waren auch Curt Stedefeld und Willy Black beteiligt. Das Büro der Flugbahn-Gesellschaft wurde daher zum Jahresanfang 1935 aus Hannover in die Mülheimer Straße 166 des rechtsrheinischen Stadtteils Deutz verlegt.

1939: Tempo 215

Der 70 m lange und 113 t schwere Zug mit 100 Sitzplätzen war zum Vergleich mit dem Schnelltriebwagentyp „Leipzig“ der Reichsbahn gedacht. Zwei Maybach-Dieselmotoren von jeweils 600 PS Leistung in den Überhängen der Kopfglieder, hydraulische AEG-Föttinger-Kraftübertragung, Gummikugelfederung mit Lenkern zwischen Drehgestellen und Wagenkästen sowie Aufbauten in geschweißter Schalenbauweise waren seine wichtigsten konstruktiven Merkmale. Der SVT mit dem Beinamen „Silberling“ war nach fast vier Jahren Bauzeit endlich im Februar 1938 fertiggestellt, doch wurde er bei einer Probefahrt im Juni 1938 unglücklicherweise durch einen Achsenbruch lahmgelegt.

Nach langwieriger Reparatur erreichte Kruckenberg zweiter Wagen bei einer Meßfahrt am 23. Juni 1939 zwischen Hamburg und Berlin die sagenhafte Geschwindigkeit von 215 km/h. Das wurde in der gleichgeschalteten deutschen Presse ausgiebig gefeiert, doch zwei Tage später brach ein anderer Treibradsatz des Zuges. Bevor die Instandsetzung erfolgen konnte, begann der Zweite Weltkrieg. Trotz seines Defekts kam der SVT 137 155 nach Dresden, 1944 vielleicht sogar nach Altenberg, dann wurde er wieder nach Pieschen transportiert. Der Berliner Triebwagenkenner Herbert Scheiber berichtete, daß der Schnelltriebwagen 137 155 noch 1950 einmal von Dresden nach Karlshorst geschleppt worden sei. Dort habe ihn Kruckenberg persönlich besichtigt, weil er Teile davon für einen neuen DB-Gliederzug übernehmen wollte. Doch dazu kam es nicht.

Danach wurde der Wagen im Raw Wittenberge abgestellt. Die Motoren waren längst ausgebaut. Bald blieb da nur die Küche als eine Art von Gartenlaube stehen. Zuletzt fand man auf einem Abstellgleis einige Teile vom Triebgestell des SVT 137 155, die für das Verkehrsmuseum Dresden reserviert und dort gezeigt wurden.

Kruckenberg und Hitler

Zurück in die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg: Wie viele andere Deutsche, setzte Kruckenberg große Hoffnungen auf den nationalsozialistischen Reichskanzler Adolf Hitler (1869 – 1945). Fotografien belegen, daß Kruckenberg schon 1933 an seinem Büro in Hannover die Hakenkreuzfahne neben Schwarz-Weiß-Rot gehißt hatte.

Bald bemühte sich Kruckenberg um ein Treffen mit dem Mann, der sich durch den Bau der Autobahnen auch als Verkehrspolitikler profiliert hatte. Am 1. Juni 1934 kam es zu einem Besuch in der Reichskanzlei. Hitler hatte damals zu Kruckenberg gesagt: „Ich habe mir auch Gedanken über die Eisenbahn gemacht und möchte die Spur auf vier Meter verbreitern.“ Am 23. Juni 1937 hat

Kruckenberg seinen Eintritt in die NSDAP erklärt; nach damaliger Übung wurde er unter der Mitgliedsnummer 4 386 725 rückwirkend zum 1. Mai 1937 aufgenommen.

Als der Krieg begonnen hatte, bot sich Kruckenberg im September 1939 sofort der Reichsbahn zur Dienstleistung an. Verkehrsminister Dormmüller lehnte jedoch höflich ab, aber ein weiterer Regierungsauftrag für Kruckenberg blieb nicht aus. Bis



Kruckenberg mit NSDAP-Parteiabzeichen bei einer Probefahrt seines Schnelltriebwagens, 1938

1943 war er mit der Konstruktion eines Schnellbahnwagens auf Sondergleisen und mit Versuchsarbeiten zu neuartigem Oberbaumaterial nach Art der späteren „festen Fahrbahn“ beschäftigt.

Seit 1940 wohnte Franz Kruckenberg in Berlin-Wilmersdorf, Konstanzer Straße 5. In der Bissingstraße 18 an der Potsdamer Straße wurde sein mechanisches Labor errichtet, das am 29. April 1944 im Luftkrieg unterging.

Schon zuvor mußte Kruckenberg den Flugbahngedanken aufgeben. Von 1943 bis Anfang 1945 war er bei den Henschel-Flugzeugwerken in Berlin-Schönefeld angestellt. Diese Fabrik baute ferngesteuerte Flugbomben und brauchte dazu einen erfahrenen Aerodynamiker.

Als das „Dritte Reich“ mit seinen Armeen den weiten Raum Rußlands erobert hatte, befaßte sich Adolf Hitler in Gedanken wieder mit der Weistrecken-Breitspurbahn. Im Kollegenkreis erfuhr Kruckenberg 1942 von diesen Arbeiten, doch gelang es ihm nicht, in die Gruppe der nationalsozialistischen Ferneisenbahnplaner um Albert

Ganzenmüller (1905 – 1996) und Günther Wiens (1901 – 1975) vorzudringen. Vielleicht ein Generationsproblem, denn Kruckenberg konnte damals bereits seinen 60. Geburtstag begehen.

Pläne für Europa

Als kranker Mann hatte Kruckenberg Berlin vor dem „Zusammenbruch“ des Reiches und seiner Welt verlassen; im Hospital einer Kleinstadt am Harz war er wieder aufgewacht: Von Juli 1945 bis Dezember 1948 war er als freier Ingenieur in dem Städtchen Herzberg tätig.

Als bald entwickelte Kruckenberg große Pläne zu neuen Verkehrskonzepten. An seinem damals veröffentlichten Plan zum „Verkehrshaus“ (siehe auch LOK-MAGAZIN 2/98, Seite 64) fällt die engere Zusammenarbeit mit dem ebenfalls aus Berlin gekommenen Architekten Hans Stephan (1902 – 1974) auf, der zum engsten Umfeld von Hitlers Rüstungsminister Albert Speer (1905 – 1981) gehört hatte. Stephan war zwischen 1937 und 1945 als Abteilungsleiter beim „Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt“ tätig gewesen; er hat es später sogar noch bis zum Senatsbaudirektor von West-Berlin gebracht.

1947 legte Kruckenberg abermals Projekte für eine 4-Meter-Breitspur-Schnellbahn mit Propellerantrieb vor. Nun dachte er an eine Fahrzeit zwischen den Städten Frankfurt am Main und Paris von etwa drei Stunden.

Kruckenberg verstand sich auf Reklame für seine Ideen. Er schrieb und druckte immerfort, und er wußte Journalisten für sich einzuspannen. Damals erschienen in Kruckenbergs Arbeiten auch die Zeichnungen von Heiner Kuch, eines begnadeten Malers und Bildhauers, der die „Leitschienebahn“ erfinden wollte.

Im Januar 1948, noch vor der Gründung der Bundesrepublik, zog Kruckenberg wieder in den Rhein-Neckar-Raum. Er stand jetzt im Rentenalter. Im Dachgeschoß seines Heidelberger Hauses ließ er sich abermals nieder. Dort gründete er am 19. März 1949 die „Gesellschaft der Förderer der Europäischen Schnellbahnen e. V.“ zur Realisierung seiner Breitspur-Fernschnellbahn.

Das Ende in Heidelberg

Bald darauf versuchte er, mit der neuen Deutschen Bundesbahn ins Geschäft zu kommen. Auf Wunsch ihres Ersten Präsidenten Edmund Frohne (1891 – 1971) leitete er als Entwicklungsingenieur von 1950 bis 1953 den Entwurf von zwei Schnelltriebwagen der Baureihe VT 10 für die DB, was ihn – nach seinen Worten – vom eigentlichen Fernschnellbahngedanken auf Sondergleisen abhielt. Kruckenberg betrachtete die beiden Gliederzüge für DB und DSG als geistige Fortsetzung seines Zuges SVT 137 155. In den ersten Entwürfen erkennt man auch noch eine solche Kopfform. Beteiligt am Bau waren jetzt die Firmen AEG, Linke-Hofmann-Busch, MAN, die Vereinigten Aluminiumwerke und Wegmann.

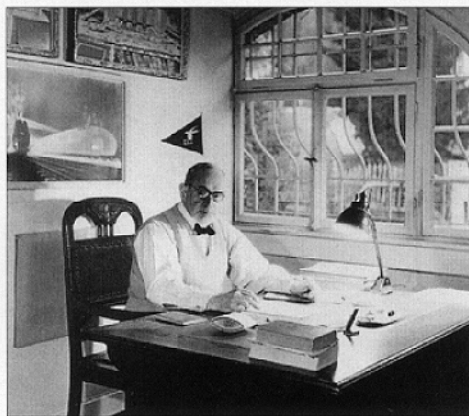
Die Züge wurden 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München gezeigt. Anlässlich der Eröffnung hat Franz Kruckenberg aus der Hand des Bundespräsidenten Theodor Heuß das Große Bundesverdienstkreuz empfangen.

Da war er bereits 71 Jahre alt. Im Deutschen Rundfunkarchiv ist aus jenem Anlaß sogar eine Radiosendung erhalten, die uns die Stimme Kruckenbergs bewahrt hat.

Die Gliederzüge wurden stark beachtet, vor allem aufgrund einer großen

Griechenlandreise mit Heuß und mit dem damaligen Bundeswirtschaftsminister Ludwig Erhard. Im Alltagseinsatz als Fernschnellzüge „Senator“ und „Komet“ blieben ihre Laufleistungen hinter den Erwartungen zurück, so daß sie schon um 1960 ausgemustert wurden. Sie haben als Erprobungsträger für den TEE-Zug (Baureihe VT 11) gewirkt. Eine grundlegende Monographie über die Gliederzüge bereitet Horst Troche vor.

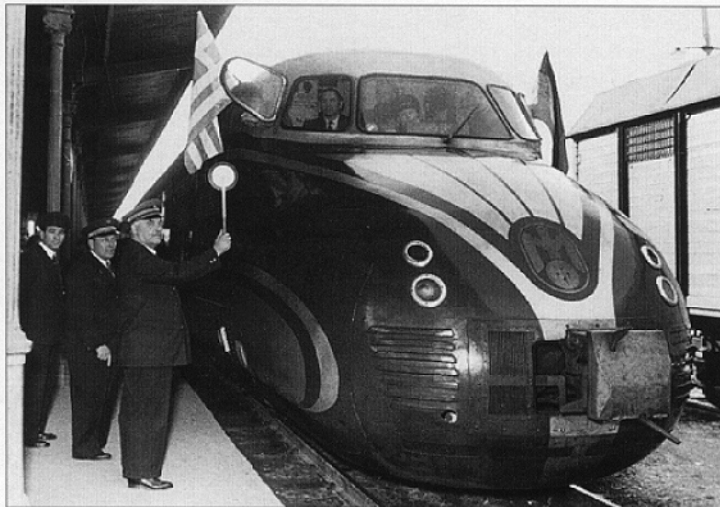
Als sich die DB ab 1954 für den lokbespannten Zug entschied, wandte sich Kruckenberg abermals den theoretischen Rad-Schiene-Studien zu. Mit Forschungsmitteln des Bundesverkehrsministers und als eine Bilanz seines Lebens ließ er 1959 beim Brausdruck in Heidelberg das Buch „Fernschnellbahn und Verkehrshaus“ verlegen, eine inzwischen sehr gesuchte Rarität. Seit April 1959 war die japanische „Tokaido-Linie“ mit stromlinienförmigen Schnellfahrzeugen auf Son-



Kruckenberg in Heidelberg vor dem Flugbahn-Wimpel und einem Gemälde von Kuch, 1958

Foto: Gosemärker/Slg. Eitze

Der Gliedertriebzug VT 10 551 der Deutschen Bundesbahn und der DSG in Athen, September 1953



dergleichen im Bau; 1964 wurde sie eröffnet. Kruckenberg hat die Berichte aus Japan durchaus als eine späte Genugtuung empfunden; er ließ deshalb 1960 eigens den Nachtrag zu seinen Memoiren drucken.

Kruckenbergs letzte Wohnung befand sich in seinem Haus über dem Neckar in Heidelberg. Eine schwere Krankheit überschattete die letzten Tage des rastlosen Ingenieurs. Die Internationale Verkehrsausstellung in München konnte er 1965 nicht mehr besuchen. Am 19. Juni 1965 ist Franz Kruckenberg im Alter von 83 Jahren gestorben.

Was bleibt von Kruckenberg?

Zahlreiche Freunde Franz Kruckenbergs, vor allem der Münchener Technikhistoriker Sigfried von Weiher, haben sich seitdem für die Erinnerung an diesen Pionier des Schnellverkehrs eingesetzt. Daher wurde 1982, zum 100. Geburtstag Kruckenbergs, an seinem Geburtshaus in Uetersen, Kühlenbergstraße 17, eine bronzene Gedenkplakette nach Entwurf des Bildhauers Herbert Weichenhan angebracht. Doch die Grabstätte auf dem Bergfriedhof in Heidelberg besteht heute nicht mehr; sie wurde nach dem Ablauf von dreißig Jahren im Sommer 1995 abgeräumt.

Teile von Kruckenbergs Nachlaß befinden sich im Deutschen Museum in München. Andere Akten und Schriften, die zunächst bei Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter lagerten, sind kürzlich als Dauerleihgaben zum Verkehrsmuseum Dresden übergegangen. Dort ist seit 1997 auch ein Drehgestell aus dem einst in Wittenberge verbliebenen SVT 137 155 mit Dieselmotor, Flüssigkeitsgetriebe und Gummikugelsatz ausgestellt, um an Kruckenbergs Ideen zu erinnern. Eine umfassende

Biographie aus der Feder von Hans-Joachim Eitze befindet sich in Vorbereitung.

Kruckenbergs „Schienenzeppelin“ ist im Zweiten Weltkrieg in Berlin restlos zerlegt worden. In Nürnberg haben Eisenbahnfreunde 1967 vom Schrottleis einen Teil des DB-Nachtgliederzuges VT 10 551 (i) mit den „Bundespräsidentensesseln“ erworben und auf dem Rangierbahnhof als Clubheim aufgestellt (siehe LM 105, Seite 491). Der aktuelle ICE-Zug 570/571 der Deutschen Bahn trägt den Namen „Franz Kruckenberg“ und weist seine Fahrgäste tagtäglich auf einen Ingenieur hin, der unerschütterlich an den Fortschritt im Verkehrswesen glaubte. ●

Literaturhinweise (in chronologischer Folge):

- Franz Maria Feldhaus: Vom Dampfroß zum Schnellwagen. Eine kritische Studie. Hannover, 1932
- Franz Kruckenberg: Die Flugbahn. Eine Denkschrift. Köln, 1938
- ders.: Mit der Fernschnellbahn zum vollkommenen Verkehr. Eine europäische Notwendigkeit. In: Zeitschrift „Verkehrs-Kurier“, Dortmund 1948, Seite 22
- ders.: Fernschnellbahn und Verkehrshaus. Heidelberg 1959. Dazu ein Nachtragsband, Heidelberg, 1960
- Alfred Gottwaldt: Schienenzeppelin. Franz Kruckenberg und die Reichsbahn-Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit. Augsburg, 1972
- Anton Joachimsthaler: Die Breitspurbahn Hitlers. Freiburg, 1981
- Sigfried von Weiher: Franz Kruckenberg. In: Neue Deutsche Biographie, Band 13. München, 1982, Seite 94
- Heinz R. Kurz: Fliegende Züge. Vom „Fliegenden Hamburger“ zum „Fliegenden Kölner“. Freiburg, 1986
- Alfred Gottwaldt: Elite der Züge – Züge der Elite? Beitrag im Ausstellungskatalog „Die Reise nach Berlin“. Berlin (West), 1987, S. 100
- Claude Lichtenstein und Franz Engler: Stromlinienform, (Ausstellungskatalog). Zürich, 1992.