

NDB-Artikel

Kruckenberg, *Franz* Ingenieur, Pionier der Fernschnellbahn, * 21.8.1882 Ütersen Kreis Pinneberg (Holstein), † 19.6.1965 Heidelberg. (evangelisch)

Genealogie

V → Bruno († 1892), Fabrikbes., aus alter Hamburger Kaufm.fam.;

M Auguste Elisabeth Puttfarcken;

◉ 1910 Marie, T d. Georg Schlawe, Dir. d. Rentenversicherungs-Anstalt in Berlin; kinderlos.

Leben

Nach dem frühen Tod des Vaters wuchs K. bei seinem Großvater in Hamburg auf. Er legte das Abitur ab, absolvierte 1902-04 seemännische Praktika und diente bei der Marine als Einjährig-Freiwilliger. 1904-07 studierte er Schiffbau in Berlin, 1907-09 in Danzig, zuletzt als Assistent bei → J. Schütte. Als Dipl.-Ingenieur trat er 1909 in die soeben gegründete Firma „Luftfahrzeugbau Schütte-Lanz“ in Mannheim-Rheinau ein. Hier entwickelte er, in Konkurrenz zum Luftschiffbau Zeppelin, 22 Schütte-Lanz-Luftschiffe, 1915-18 als Chefkonstrukteur und Direktor. Nach 1919 übernahm er auch die Leitung der Tochtergesellschaft für Getriebe- und Apparatebau. 1924 trennte sich K. von Schütte-Lanz, da eine Wiederaufnahme des Luftschiffbaues nicht mehr zu erwarten war. Er gründete nun in Heidelberg die Gesellschaft für Verkehrstechnik, aus der 1928 die Flugbahn-Gesellschaft hervorging. In beiden war Curt Stedefeld sein Gesellschafter. Nachdem der ausgereifte Plan einer Hängeschnellbahn Berlin–Düsseldorf nicht realisiert werden konnte, zog K. mit seinen Mitarbeitern 1928 nach Hannover. Nach Versuchen mit einem Propellerwagen der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt entwickelte er mit seinen Ingenieuren in Leichtbauweise und in Stromlinienformgebung den 1930 fertiggestellten Schnellbahnwagen, der als „Schienen-Zeppelin“ in die Bahngeschichte einging und mit einer sensationellen Schnellfahrt zwischen Berlin und Hamburg am 21.6.1931 mit 230 km/h für 23 Jahre das schnellste Schienenfahrzeug der Erde wurde. Die Erkenntnisse aus K.s Arbeiten und praktischen Versuchen fanden ihren Niederschlag in dem ersten von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gebauten diesel-elektrischen Schnelltriebwagen „Fliegender Hamburger“, der seit Mai 1933 mit 125 km/h Reisegeschwindigkeit verkehrte und das wachsende Netz der Schnelltriebwagenverbindungen zwischen den Großstädten einleitete. K. sah es als seine Aufgabe an, ein Verkehrsnetz für den Einsatz kleiner, schneller Zügeinheiten bei großer Zugdichte zu schaffen, das bei hohem Komfort auch größte Sicherheit bot. Sein 1938 konstruierter, bei Westwaggon in Köln gebauter dreiteiliger Schnelltriebwagen (70 m Länge,

200 km/h Reisegeschwindigkeit) kam vor Kriegsausbruch nicht mehr in verkehrsmäßigen Einsatz, kann aber als der Prototyp für die nach dem Kriege wieder aufgenommene Entwicklung betrachtet werden.

1943-45 war K. in Berlin und in Herzberg (Harz) bei Henschel als Entwicklungsingenieur für Fernlenkwaffen zum Einsatz gegen Bombengeschwader tätig. Erst 1948 kehrte er in sein Heim nach Heidelberg zurück, wo er den Kontakt mit der Eisenbahn wieder aufnahm und an der Gestaltung der Bundesbahn-Gliedertriebzüge „Senator“ und „Komet“ teilhatte. Im Rahmen seiner 1949 gegründeten „Gesellschaft der Förderer der europ. Schnellbahnen e. V.“ versuchte er, seinen Ideen in der Öffentlichkeit Nachdruck zu geben. – K. hat mit zäher Energie und unter Einsatz seines Vermögens die Schnellbahn-Idee wissenschaftlich fundiert und technisch wie wirtschaftlich zu ersten Erfolgen gebracht. Nicht nur das Fahrzeug, auch der Gleisbau mit durchlaufend verschweißten Schienen auf Betonbettung wurde von ihm entwickelt. Interessant waren auch seine Berechnungen von „Verkehrshäusern“, in denen sich mehrere Verkehrsträger auf verschiedenen Ebenen kreuzen können. Der Trans-Europ-Express seit 1957, der japan. Tokaido-Express seit 1964 und das Netz der Inter-City-Züge seit 1970 in Deutschland sind Zeugnisse für den Erfolg von K.s Verkehrskonzept.

Werke

Die Flugbahn, Denkschr., 1938;

Mit d. Fernschnellbahn z. vollkommenen Verkehr, Illustr. Sonderdr., um 1946;

Fernschnellbahn it. Verkehrshaus, 1959, *dazu* Nachtrag 1960. |

Quellen

Qu.: 100 J. Schnellbahnplanung, mit meinen Augen gesehen (Ms. 1965, Dt. Mus. München).

Literatur

H. Benstz, in: *Ruperto-Carola* 37, 1965, S. 185 (*P*);

S. v. Weiher, F. K. u. d. Fernschnellverkehr, in: *Der Mensch u. d. Technik*, Nr. 91, Beil. d. *Süddt. Ztg.*, München, Nr. 181 v. 30.7.1965;

R. H. Rossberg, *Gesch. d. Eisenbahn*, 1977, S. 328-32.

Portraits

Phot. (München, Dt. Mus., Bildarchiv); Gedenkplatte v. H. Weichenhan, 1982 (Ütersen, am Geburtshaus), Abb. in: *FS F. K.*, 1982.

Autor

Sigfrid von Weiher

Empfohlene Zitierweise

, „Kruckenberg, Franz“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 94-95
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
