

Deutsches Museum



Archiv

# Findbuch

des Archivs des Deutschen Museums, München

**NL 036 Kruckenberg, Franz (1882-1965)**

# Übersicht

I. Zur Biografie Kruckenbergs	III
II. Zum Nachlass und seiner Erfassung	VIII
III. Nachlassverzeichnung	1
1. Berufliche Tätigkeit	1
2. Typoskripte und Veröffentlichungen	2
2.1. Typoskripte	2
2.2. Veröffentlichungen	3
3. Pläne und Berechnungen zu Entwicklungen Kruckenbergs	4
3.1. Pläne	4
3.2. Berechnungen	4
4. Fotografien	5
5. Veröffentlichungen Dritter	5
6. Zeitungsausschnitte	6
IV. Register	7
Personen	7
Körperschaften	8

## I. Zur Biografie Kruckenberg's

Franz Kruckenberg wurde am 21. August 1882 in Uetersen geboren. Sein Vater war der Fabrikbesitzer Bruno Kruckenberg, seine Mutter Auguste Elisabeth, geborene Puttfarcken. Nach dem Tod seines Vaters 1892 wuchs Kruckenberg bei seinem Großvater in Hamburg auf. Durch die Unterstützung begüterter Verwandter konnte er 1902 die Reifeprüfung an der Oberrealschule vor dem Holstentor ablegen. Es folgten eine Lehrzeit bei der Schiffswerft Henry Koch in Lübeck sowie eine Fahrzeit als 2. Zimmermann auf dem Dampfer „Leros“. 1903 meldete sich Kruckenberg als Freiwilliger Einjähriger zur Kaiserlichen Marine.

Der Schifffahrt blieb Kruckenberg bei seiner Studienwahl treu, denn 1904 begann er an der Technischen Hochschule Charlottenburg ein Ingenieurstudium in diesem Fach. 1907 wechselte er an die Technische Hochschule Danzig zu Professor Johann Schütte. Bei ihm wurde er bald Assistent. Schütte war es der auch, der seinen weiteren beruflichen Werdegang nach Beendigung des Studiums maßgeblich prägte. In Danzig lernte Kruckenberg zwei weitere Personen kennen, die ihn auf seinem Lebensweg begleiten sollten. Dies war zum einen der aus Ostpreußen stammende Maschinenbaustudent Curt Stedefeld, mit dem Kruckenberg bis 1945 durchgehend zusammenarbeitete und auch Teilhaber der 1924 und 1928 gegründeten Gesellschaften wurde. Der zweite war der bekannte Elektroingenieur Hermann Föttinger, der 1909 nach Danzig berufen wurde und der zusammen mit Kruckenberg und Stedefeld 1932 eine mehrstufige Antriebsübertragung für Landfahrzeuge sowie einen Fahrzeugantrieb zum Patent anmeldete.

1909 legte Kruckenberg sein Diplomexamen als Schiffsbauingenieur ab und folgte seinem ehemaligen Professor Schütte nach Mannheim-Rheinau, wo dieser zusammen mit Karl Lanz in der neugegründeten Firma Schütte-Lanz Luftschiffe projektierte. Kruckenberg arbeitete hier als Entwicklungsingenieur. 1910 heiratete Kruckenberg Marie Schlawe, die Tochter eines Rentenversicherungsdirektors aus Berlin. Die Ehe blieb kinderlos.

1915 stieg Kruckenberg in den Rang eines Chefkonstruktors und Direktors auf. Nach Ende des Ersten Weltkriegs war Deutschland infolge des Versailler Friedensvertrags verboten Luftfahrzeuge zu bauen, so dass Schütte-Lanz nach anderen Betätigungsfeldern Ausschau halten musste. So wurde Kruckenberg 1919 Leiter einer

Tochtergesellschaft für Getriebe- und Apparatebau. In dieser Zeit begann er, sich erste Gedanken zum Schnellverkehr zu machen. Schon 1923 ließ er eine Übergangsstelle vom Landschnell- zum Unterwasserschnellverkehr patentieren

Nachdem die Wiederaufnahme der Luftschiffproduktion nicht mehr zu erwarten war, verließ Kruckenberg 1924 Schütte-Lanz und gründete gemeinsam mit Stedefeld in Heidelberg die „Gesellschaft für Verkehrstechnik“ (GVT). Ziel war die Entwicklung einer schnellfahrenden Luftschiffgondel an Laufkatzen und ihre Anbringung unter einer Schiene als konstante Flugbahn. Kruckenberg ließ diesen Vorschlag bereits 1923 durch zwei Münchner Patentanwälte auf Patentfähigkeit prüfen. Von 1924 bis 1928 meldete die GVT fast 40 Patente an. 1925 unternahm Kruckenberg eine Reise in die Vereinigten Staaten von Amerika, um weiträumige Verkehrssysteme zu erkunden.

1927 waren die Planungen für die Hängeschnellbahn in eine Endphase getreten. Es wurden bereits zwei Trassen grob erkundet, nämlich von Witzleben bei Berlin nach Potsdam sowie von Düsseldorf nach Essen. Beide Strecken sollten Teil einer Langstrecke von Berlin über das Ruhrgebiet nach Rotterdam werden. Außerdem plante Kruckenberg den Bau von Verkehrshäusern in Großstädten. Hier sollten sich mehrere Verkehrsträger auf unterschiedlichen Ebenen kreuzen.

Allerdings musste Kruckenberg erkennen, dass seine Pläne schwer zu realisieren waren. Dies lag vor allem an den Baukosten für die Strecken, die die Kosten für die Fahrzeuge um das Neunfache übertrafen. So fasste er den Entschluss, seine Schnellfahrpläne zuerst auf bereits bestehenden Schienen zu realisieren.

Am 05. April 1928 gründete Kruckenberg, erneut mit Stedefeld als Gesellschafter, in Heidelberg die Flugbahn-Gesellschaft mbH. Bei der Suche nach einem geeigneten Gelände für seine Schnellfahrten fiel sein Auge auf eine nicht genutzte Stichstrecke nahe Langenhagen bei Hannover, auf der im gleichen Jahr Fritz von Opel Versuche mit einem Raketenwagen unternommen hatte.

In der Folge beantragte Kruckenberg bei der Deutschen Reichsbahn die Nutzung der Strecke sowie eines Teils des Reichsbahnausbesserungswerks in Leinhausen. Einen ähnlichen Antrag hatte kurz vorher bereits die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin-Adlershof gestellt, die einen Propellerversuchswagen entwickelt hatte. Schließlich kam man überein, dass Flugbahn-Gesellschaft und DVL gemeinsam for-

schen sollten. Kruckenberg siedelte mit der GVT und seiner neuen Gesellschaft nach Hannover über.

Kruckenberg begann nach Versuchen der DVL, selbst einen propellergesteuerten Schnellfahrwagen zu entwickeln. 1929 fertigte er erste Skizzen. Nach mehreren Versuchen im August 1930 auf dem Werkhof in Leinhausen konnte das Fahrzeug im Oktober des gleichen Jahrs der Presse vorgestellt werden.

Im gleichen Jahr entwickelte sich ein Rechtsstreit, nachdem ein Redakteur der Schweizer Zeitschrift „Technische Rundschau“ Plagiatsvorwürfe erhoben und den Züricher Kurt Wiesinger als Erfinder des Propellerantriebs benannt hatte. Kruckenberg klagte vor dem Kammergericht Berlin und beauftragte den populärwissenschaftlichen Autor Franz Maria Feldhaus offensichtlich eine Flugschrift mit dem Titel „Vom Dampfross zum Schnellwagen“ zu verfassen, welche vor allem die fehlende Datierung der Pläne Wiesingers thematisierte.

Im Mai 1931 unternahm man erste Schnellfahrten zwischen Plockhorst und Lehrte Personenbahnhof, bevor es am 21. Juni 1931 zu der bekannten Fahrt von Hamburg nach Berlin kommen sollte. In der Nähe von Karstädt in der Prignitz wurde über zwölf Kilometer eine Geschwindigkeit von über 230 Stundenkilometern erreicht, ein Rekord, der 23 Jahre Bestand haben sollte. Am Steuer des Fahrzeugs saßen Kruckenberg, Stedefeld und der Ingenieur Willy Black.

1932 entwickelte Kruckenberg gemeinsam mit seinem ehemaligen Professor in Danzig, Hermann Föttinger, einen hydraulischen Antrieb für Triebwagen, der das erst ab 200 km/h rentable Propellersystem ersetzen sollte. 1933 stellte Kruckenberg dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Julius Heinrich Dorpmüller, die Pläne zu einem neuen dreiteiligen Schnelltriebwagen vor, der durch Dieselmotoren angetrieben werden sollte. Nach erfolglosen Anfragen Kruckenbergs an verschiedene Firmen zur Herstellung des Zugs stellte ihm die Deutsche Reichsbahn einen Betrag von 50.000 Reichsmark für die Weiterentwicklung des Fahrzeugs zur Verfügung. In der Folge begann er gemeinsam mit den Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken in Köln-Deutz mit der Konstruktion des Fahrzeugs, das bei der Deutschen Reichsbahn als SVT 137 155 lief. Damit verbunden war der Umzug der GVT und der Flugbahn-Gesellschaft mbH nach Köln.

1938 wurde das Fahrzeug fertig gestellt. Wegen einer blockierten Achse während einer Probefahrt von Berlin nach Hamburg 1939 konnte es allerdings nicht wie vorgesehen im planmäßigen Reiseverkehr eingesetzt werden.

1940 siedelte Kruckenberg, der 1937 in die NSDAP eingetreten war, nach Berlin über. Hier konstruierte er im Auftrag der Reichsregierung einen Schnellbahnwagen auf Sondergleisen und führte Versuche mit neuartigem Oberbaumaterial durch. Ab 1943 war er bei den Henschel-Flugzeugwerken in Schönefeld angestellt, wo seine aerodynamischen Kenntnisse bei der Entwicklung von Flugbomben verwertet wurden. 1944 wurden die GVT und die Flugbahn-Gesellschaft mbH aufgelöst. Die Gründe dafür sind nicht bekannt. 1945 erfolgte ein Umzug nach Bad Harzburg, wo Kruckenberg einer Tätigkeit als freier Ingenieur nachging. 1947 entwickelte er das Projekt einer 4-Meter-Breitspur-Schnellbahn mit Propellerantrieb.

1948 zog Kruckenberg wieder nach Heidelberg zurück. Dort gründete er 1949 die „Gesellschaft der Förderer der europäischen Schnellbahnen“, deren Ziel die Verwirklichung des in Bad Harzburg überlegten Projekts war.

Von 1950 bis 1953 war Kruckenberg auf Wunsch des ersten Präsidenten der Deutschen Bundesbahn, Edmund Frohne, als Entwicklungsingenieur an den Gliedertriebzügen der Baureihe VT 10.5 beteiligt, die als „Senator“ und „Komet“ bekannt wurden. 1953 wurden die Fahrzeuge auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München dem Publikum vorgestellt. Anlässlich der Ausstellungseröffnung wurde Kruckenberg durch Bundespräsident Theodor Heuss das Große Bundesverdienstkreuz verliehen.

In der Folge unterstützte Kruckenberg die Deutsche Bundesbahn noch bei den Vorarbeiten für die Züge des Trans Europ Express, ehe er 1958 mit der durch Forschungsmitteln des Bundesverkehrsministeriums geförderten Publikation „Fernschnellbahn und Verkehrshaus – Epilog und ein wenig Prophetie“ eine Bilanz seines erfinderischen Lebens zog.

Schon 1931 hatte Kruckenberg Kontakt zu Shinji Sogo, der 1955 Präsident der japanischen Staatsbahnen wurde und dem ein großer Verdienst an der japanischen Schnellfahrstrecke Tokaido-Shinkansen zuzuschreiben ist. Ihr Baubeginn beschäftigte Kruckenberg sehr, so dass bereits 1960 ein Nachtrag zu seiner Veröffentlichung von 1958 erschien, in der er auf das Projekt einging. Noch 1963 verfasste er Typoskripte, in welchen er sich mit dem Bau befasste und den Schnellbahnbau auch für Europa forderte.

Franz Kruckenberg verstarb am 19. Juni 1965 in Heidelberg nach Krankheit. An seinem hundertsten Geburtstag wurde an seinem Geburtshaus in Uetersen eine Gedenktafel für ihn angebracht. Zeitweise trug ein ICE-Zugpaar der Deutschen Bundesbahn zwischen Stuttgart und Hamburg-Altona seinen Namen und in einigen deutschen Städten gibt es eine Franz-Kruckenberg-Straße, u.a. seinem Geburtsort Uetersen oder seinem Wirkungsort Heidelberg.

#### Quellen:

Gottwaldt, Alfred: Der Schienenzeppelin – Franz Kruckenberg und die Reichsbahn-Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit 1929 – 1939. Freiburg 2006.

Weiher, Sigfrid von: Franz Kruckenbergs Lebenswerk 1882 - 1982, in: Kultur und Technik, 1982, S. 226-230.

Weiher, Sigfrid von: Artikel „Kruckenberg, Franz“, in: Neue Deutsche Biographie (1982), S. 94

<http://www.deutsche-biographie.de/pnd137761120.html>. (Zugriff 26.06.2018)



## **II. Zum Nachlass und seiner Erfassung**

Der Splitternachlass von Franz Kruckenberg im Umfang von zwei Archivschachteln kam in zwei Lieferungen in das Archiv des Deutschen Museums. 1978 stiftete der mit Kruckenberg befreundete Diplomingenieur Gerhart Mahle aus Pforzheim dem Deutschen Museum ein Konvolut aus drei Typoskripten und drei Publikationen von Kruckenberg. Ein weiterer Zugang erfolgte 1984 durch Hans Bernd Wolf aus Koblenz, der zeitweise bei der Flugbahn-Gesellschaft beschäftigt war.

Inhaltlich umfasst der Bestand in erster Linie Typoskripte zu Vorträgen und Publikationen sowie Veröffentlichungen Kruckenbergs. Weiter sind einige Pläne und Berechnungen zu Schnellbahnen vorhanden, die alle von Mitarbeitern der Flugbahn-Gesellschaft mbH stammen. Daneben finden sich Publikationen Dritter zum Thema Schnellbahn, Fotografien und Zeitungsausschnitten. Korrespondenzen sind nicht überliefert.

Aus Kruckenbergs beruflicher Tätigkeit stammen in erster Linie die von ihm erstellten Berichte zu den Schienenfahrzeugen. Daneben sind ein Bericht über die Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn sowie eine Akte über einen Rechtsstreit mit dem Schweizer Ingenieur Kurt Wiesinger vorhanden

Große Teile der Konstruktionszeichnungen und Lichtbilder Kruckenbergs sind nach Angaben Mahles bei einem Fliegerangriff auf Berlin 1944 zerstört worden.

Der Bestand ist entmetallisiert und in säurefreie Mappen eingebettet.

Markus Künzel / Juni 2018

## 1. Berufliche Tätigkeit

**Bestell-Nr.: NL 036 / 001**

1928 - 1932

Akte (1)

Rechtsstreit Franz Kruckenbergs gegen Kurt Wiesinger in Zürich und den Redakteur der Technischen Rundschau, Rudolf Jonas, betr. Urheberschaft an der Erfindung einer propellergetriebenen Schnellbahn

*Enthält:* u.a. Anfrage an die Patentanwälte Gaston Dedreux u. Albert Weickmann in München betr. Patentfähigkeit (5 Bl. As.); Aussage von Johann Schütte betr. Tätigkeit von Kruckenberg als Direktor bei den Schütte-Lanz-Werken in Mannheim-Rheinau (1 Bl. As.); Bericht des Ingenieurs Justus Schmauser aus Berlin betr. geschichtliche Entwicklung der Schnellbahn; Anfrage des Stadtbaurats Leonhard Adler aus Berlin betr. Projektierung von Schnellbahnen; Aufsatz Wiesingers betr. Leichtflugzeuge mit Propellerantrieb für den Eisenbahnverkehr (6 Bl. gedr., Kopie); Äußerungen Kruckenbergs zu einem Artikel in der "Neuen Zürcher Zeitung"; Eingabe Kruckenbergs an die Technische Hochschule Zürich; Klageabweisung durch das Kammergericht Berlin (9 Bl. As.); Bericht über Versuchsfahrten des GVT-Propellertriebwagens zwischen Hannover u. Celle; eidesstattliche Erklärung von Curt Stedefeld betr. Treffen von Kruckenberg u. Wiesinger

*Bemerkung:* Der genannte Aufsatz Wiesingers ist publiziert: Vgl. Wiesinger, Kurt: Leichtfahrzeuge mit Propellerantrieb für den Eisenbahnschnellverkehr, in: Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt, 19/20, 1928, S. 456-461  
59 Bl. ms.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 002**

ca. 1930

Bericht (1)

Kruckenberg, Franz; Stedefeld, Curt

Der GVT-Propellertriebwagen und seine Bedeutung für die Eisenbahn und eine zukünftige Schnellbahn

9 Bl. ms.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 003**

1933

Rundschreiben (1)

Pressemitteilung betr. Arbeiten der Gesellschaft für Verkehrstechnik und über den GVT-Schnellwagen (Schienenzppelin)

*Ort:* Hannover

5 Bl. ms.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 004**

1933

Bericht (1)

Kruckenberg, Franz

Zusammenarbeit der Gesellschaft für Verkehrstechnik mit der

Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

*Enthält:* u.a. Fahrten mit dem DVL-Propellerversuchswagen bei Burgwedel; Verhältnis zum Reichsbahnausbesserungswerk Leinhausen; Modellversuche in der Aerodynamischen Versuchsanstalt Göttingen; Zusammenarbeit mit Hermann Föttinger bei Flüssigkeitsgetrieben; Besprechungen mit Julius Heinrich Dormmüller, Wilhelm Weirauch, Paul Wolf u. Hans Baumann betr. Zuschüsse; Versuche mit Magnetschienenbremsen; Plan einer Schnellfahrt von Berlin nach Rotterdam; Entwurf eines Doppelwagens mit Radantrieb  
*Ort:* Hannover  
25 Bl. ms.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 005**

1937

Bericht (1)

Kruckenberg, Franz

Charakteristische Merkmale des dreiteiligen Schnelltriebhwagens

Bauart Kruckenberg

*Intus:* Telegramm an den Mitarbeiter der Flugbahn-Gesellschaft mbH

Köln-Deutz, Hans Bernd Wolf betr. Rückruf

*Ort:* Köln-Deutz

5 Bl. ms.

## 2. Typoskripte und Veröffentlichungen

### 2.1. Typoskripte

**Bestell-Nr.: NL 036 / 006**

1935

Typoskript Vortrag (1)

Kruckenberg, Franz

Schnellfahrt auf Schienen

*Enthält:* u.a. Fotografien eines fiktiven Verkehrsknotenpunkts am Rande einer Großstadt, von Hängeschnellbahnen, Probefahrten des Propellerversuchswagens der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt bei Burgwedel, des AEG-Drehstromschnelltriebhwagens auf der Strecke Marienfelde - Zossen, des Flugbahn-Wagens in Wuppertal, einzelner Bauteile des Flugbahn-Wagens u. von Schnittzeichnungen von Schienen für Schnellbahnen  
57 Bl. ms.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 007**

1936

Typoskript Publikation (1)

Kruckenberg, Franz

Denkschrift "Die Schnellbahn"

18 Bl. ms.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 008**

1936

Typoskript Publikation (1)

Kruckenberg, Franz  
Nachtrag zur Denkschrift "Die Schnellbahn"  
*Enthält:* u.a. Abdruck einer Zeichnung von Richard Estler betr.  
Verkehrsknotenpunkt am Rand einer Großstadt mit  
Hängeschwebbahnen  
*Ort:* Köln-Deutz  
9 Bl. ms. u. gedr.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 009** 1958  
Typoskript Publikation (1)  
Kruckenberg, Franz  
Fernschnellbahn und Verkehrshaus - Epilog und ein wenig Prophetie  
*Ort:* Heidelberg  
138 Bl. ms.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 010** 1963  
Typoskript Publikation (1)  
Kruckenberg, Franz  
Erläuterungen zur Schnellbahnplanung  
*Enthält:* Auseinandersetzungen mit dem japanischen  
Schnellbahnprojekt  
*Bemerkung:* Vgl. Bestell-Nr. NL 036 / 011  
3 Bl. ms.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 011** 1963  
Typoskript Publikation (1)  
Kruckenberg, Franz  
Schnellbahnplanung im August 1963  
*Enthält:* Auseinandersetzung mit dem japanischen  
Schnellbahnprojekt  
*Bemerkung:* Vgl. Bestell-Nr. NL 036 / 010  
*Ort:* Heidelberg  
15 Bl. ms.

## 2.2. Veröffentlichungen

**Bestell-Nr.: NL 036 / 012** ca. 1930  
Publikation Druck (1)  
Kruckenberg, Franz  
65 Jahre Flugbahngedanken  
*Ort:* Hannover  
8 S. gedr.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 013** 1938  
Denkschrift (1)  
Kruckenberg, Franz

Die Flugbahn  
Ort: Köln  
82 S. gedr.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 014** 1948  
Publikation Druck (1)  
Kruckenberg, Franz  
Mit der Fernschnellbahn zum vollkommenen Verkehr - Eine europäische Notwendigkeit  
16 S. gedr.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 015** 1960  
Publikation Druck (1)  
Kruckenberg, Franz  
Nachtrag zu Fernschnellbahn und Verkehrshaus  
Ort: Heidelberg  
35 S. gedr.

### 3. Pläne und Berechnungen zu Entwicklungen Kruckenbergs

#### 3.1. Pläne

**Bestell-Nr.: NL 036 / 016 PLAN** 1936  
Plan (1)  
Büsken [?]  
Biegemomente und Randspannung des Flugbahn-Wagens  
*Bemerkung:* Maßstab 1:50  
Ort: Köln-Deutz  
1 Bl. hektogr.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 017 PLAN** 1937  
Plan (1)  
Wolf, Hans Bernd  
Fugenloses Gleis auf Betonbahn  
*Bemerkung:* Maßstab 1:5  
Ort: Köln-Deutz  
1 Bl. hektogr.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 018 PLAN** 1937  
Plan (1)  
Wolf, Hans Bernd  
Querschnitt Flugbahn-Wagen  
*Bemerkung:* Maßstab 1:5  
Ort: Köln-Deutz  
1 Bl. hektogr.

### 3.2. Berechnungen

**Bestell-Nr.: NL 036 / 019** 1927

Berechnung (1)

Tragwerk für eine Hängeschwebbahn nach System Gesellschaft für Verkehrstechnik

*Enthält:* Gewichtszusammenstellungen der Bauteile; Querschnitte

*Ort:* Heidelberg

36 Bl. hektogr.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 020** 1936

Berechnung (1)

Seidler

Nachweis der Festigkeit für den Schnelltriebwagen Bauart

Kruckenberg

*Ort:* Köln-Deutz

12 Bl. hektogr.

### 4. Fotografien

**Bestell-Nr.: NL 036 / 021** ca. 1931

Fotografie (1)

Aufnahme von Willy Black, Curt Stedefeld, Franz Kruckenberg und Fritz Heyner vor einem Schienenzeppelin

*Bemerkung:* Foto vermutlich im Hauptbahnhof Hannover entstanden

*Ort:* Hannover

*Fotograf:* Atelier Lill <Hannover>

1 Foto

**Bestell-Nr.: NL 036 / 022** ca. 1931

Fotografie (4)

Aufnahmen von propellergetriebenen Schnelltriebwagen

*Enthält:* DVL-Probellerversuchswagen; Querschnitt, Zeichnung u.

Modell des Flugbahn-Wagens

4 Fotos

### 5. Veröffentlichungen Dritter

**Bestell-Nr.: NL 036 / 023** 1930

Publikation Druck (1)

Betrachtungen zur Frage der Verwendbarkeit von propellergetriebenen Fahrzeugen im Eisenbahnschnellverkehr der Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn mbH in Essen

*Enthält:* Beschreibungen von Konstruktionen von Kurt Wiesinger aus Zürich, Otto Steinitz aus Berlin, der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, Rudolf Wagner aus Hamburg, Georg Bennie aus Glasgow, der Société de l'aéro-car in Paris und der Gesellschaft für Verkehrstechnik in Hannover von Franz Kruckenberg

Ort: Essen  
16 Bl. ms.

**Bestell-Nr.: NL 036 / 024** 1932  
Publikation Druck (1)  
Feldhaus, Franz Maria  
Studie "Vom Dampfross zum Schnellwagen" zur Entwicklung des  
Schnellbahnwesens  
*Bemerkung:* Die Studie entstand als Reaktion auf die  
Plagiatsvorwürfe von Rudolf Jonas und Kurt Wiesinger (Vgl. NL 036 /  
001)  
Ort: Hannover  
32 S. gedr.

## 6. Zeitungsausschnitte

**Bestell-Nr.: NL 036 / 025** 1930 - 1982  
Materialsammlung (1)  
Sammlung von Unterlagen zu Franz Kruckenberg und zum  
Schienenzeppelin  
*Enthält:* u.a. Zeitungsartikel betr. Fahrten des Schienenzeppelins;  
Diplomingenieur Wilhelm Hillmann aus Bremen an dem  
Diplomingenieur Gerhart Mahle in Pforzheim betr. Tätigkeit  
Kruckenbergs bei den Schütte-Lanz-Werken in Mannheim-Rheinau  
u. zu Dornier-Flugzeugen; Artikel von Sigfrid von Weiher betr. 100  
jähriger Geburtstag Kruckenbergs  
*Bemerkung:* Erwähnter Artikel 100-jährigen Geburtstag ist publiziert:  
Weiher, Sigfrid von: Franz Kruckenbergs Lebenswerk 1882 - 1982,  
in: Kultur & Technik, 1982, 6, S. 226-230  
21 Bl. hs. u. gedr. (teilw. Kopie)

**Bestell-Nr.: NL 036 / 026** 1938 - 1939  
Zeitungsausschnitt (4)  
Berichte zum Schnelltriebwagen Bauart Kruckenberg  
*Enthält:* u.a. Neuer Schnelltriebwagen auf Probefahrt, in:  
Westdeutscher Beobachter, 27.01.1938  
Mit 190 km/h durch die Lande, in: Der Neue Tag, Nr. 121,  
04.05.1938;  
Der neue Schnelltriebwagen, in Hamburger Anzeiger 1. Beilage zu  
Nr. 147, 27.06.1939  
Neuer Stromlinienzug fährt 190 Stundenkilometer, in: Der Neue Tag,  
o.J.  
Ort: Köln;Hamburg  
4 Bl. gedr.

---

**IV. Register****Personen**

Person	Bestell-Nr.
Adler, Leonhard	001
Baumann, Hans	004
Bennie, George	023
Black, Willy	021
Büsken	016 PLAN
Dedreux, Gaston	001
Dorpmüller, Julius Heinrich	004
Estler, Richard	008
Feldhaus, Franz Maria	024
Föttinger, Hermann	004
Heyner, Fritz	021
Hillmann, Wilhelm	025
Jonas, Rudolf	001
Kruckenberg, Franz	001, 002, 004-015, 021, 023, 025
Mahle, Gerhard	025
Schmauser, Justus	001
Schütte, Johann	001
Seidler	020
Stedefeld, Curt	001, 002, 021
Steinitz, Otto	023
Wagner, Rudolf	023
Weickmann, Albert	001
Weiher, Sigfrid von	025
Weirauch, Wilhelm	004
Wiesinger, Kurt	001, 023
Wolf, Hans Bernd	005, 017 PLAN, 018 PLAN
Wolf, Paul	004



**Körperschaften**

Körperschaft	Bestell-Nr.
Aerodynamische Versuchsanstalt <Göttingen>	004
Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft	006
Atelier Lill <Hannover>	021
Berlin / Kammergericht	001
Der Betriebsbote der Kölner Verlags-Anstalt und Druckerei A.G. und "Der Neue Tag"	026
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft	004
Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt	004, 006, 022, 023
Dornier-Werke <Friedrichshafen>	025
Flugbahn-Gesellschaft mbH <Köln-Deutz>	005, 016 PLAN- 018 PLAN, 020
Gesellschaft für Verkehrstechnik <Heidelberg, Hannover>	002-004, 019, 023
Hamburger Anzeiger, Hamburger freie Presse, Hamburger Allgemeine Neue Zürcher Zeitung	026 001
Reichsbahn-Ausbesserungswerk <Hannover-Leinhausen>	004
Schütte und Co. Vormalis Schütte-Lanz-Luftfahrzeugbau-und- Betriebs-GmbH <Rheinau, Mannheim>	001, 025
Société de l'aero car <Paris>	023
Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn <Essen>	023
Technische Hochschule Zürich	001
Technische Rundschau : wöchentl. Industrie- u. Handelszeitung	001
Westdeutscher Beobachter, amtliches Organ der NSDAP und sämtlicher Behörden	026
Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt	001