

NDB-Artikel

Krauss, *Georg* Ritter von (bayerischer Personaladel 1905)
Lokomotivkonstrukteur, Industrieller, * 25.12.1826 Augsburg, † 5.11.1906
München. (evangelisch)

Genealogie

V Joh. Georg (* 1789), Webermeister, S d. Goldschmieds Joh. Gottlieb in
Mönchsdeggingen u. d. Anna Katharina Ostertag;

M Anna Margarethe (* 1787), T d. Tagelöhners Georg Stahl in Scholdach u. d. Eva
Joh. Niemeyer;

◦ 1) 1853 Lydia Jacobine (* 1826), T d. Seifensiedermeisters Friedrich Jacob
Vierlinger in Wassertrüdingen u. d. Margarethe Barbara Stark, 2) Neuhausen b.
München 1878 Maria († 1911), T d. Schreinermeisters Johann Römer in Zürich
u. d. Anna Maria Egg;

1 S aus 1).

Leben

K. besuchte die Polytechnische Schule in Augsburg und trat 1847 als Schlosser
in die Lokomotivfabrik von J. A. Maffei in München ein. 1849 fand er eine
Anstellung bei den Bayerisch Staatseisenbahnen, war zunächst 2 Jahre lang
Lokomotivführer und wurde dann, nach Beförderung zum Obermaschinenisten,
mit der Aufsicht über den Fahrdienst und der Unterhaltung des Fahrzeugparkes
der Linien um Kempten und Lindau betraut. 1857 berief ihn die Schweizerisch
Nordostbahn in Zürich auf den Posten des Leitenden Maschinenmeisters. In
den Werkstätten dieser Bahn konnte er Lokomotiven ganz nach seinen eigenen
Ideen bauen lassen. Diese Tätigkeit, der K. sehr selbständig und zum Teil in
Zusammenarbeit mit Professoren des Polytechnikums nachging, ließ ihn den
Entschluß fassen, Lokomotiven in eigener Werkstatt herzustellen.

Am 17.6.1866 gründete K. in München unter Mitwirkung von vorwiegend
Augsburger Handels- und Industriekreisen angehörenden Freunden und
Interessenten die Kommanditgesellschaft „Lokomotivfabrik Krauss &
Comp.“, deren persönlich haftender Gesellschafter er selbst war. Der soeben
ausgebrochene Krieg ließ die geschäftlichen Aussichten zunächst wenig
günstig erscheinen, doch K. vermochte der anfänglichen Schwierigkeiten
rasch Herr zu werden. 1867 stellte das Unternehmen seine erste Lokomotive
auf der Weltausstellung in Paris vor und errang eine Goldene Medaille. Diese
Lokomotive, die Zachsige Personenzug-Tendermaschine „Landwührden“, hat
1868-1900 bei der Oldenburgisch Staatsbahn in Dienst gestanden, wurde 1905

von K. dem Deutschen Museum vermacht und steht heute im Verkehrsmuseum in Nürnberg.

Für die Planung und Einrichtung der Werkstätten seiner Münchner Fabrik am „Marsfeld“ (Arnulf-, Ecke Maillingerstraße) hatte K. in Carl Linde, dem nachmaligen Schöpfer der Kältetechnik, einen tatkräftigen Ingenieur herangezogen, der der Firma zeit seines Lebens (nach K.s Tod als dessen Nachfolger im Vorsitz des Aufsichtsrats) die Treue gehalten hat. Ein weiterer wichtiger Mitarbeiter K.s war der Lokomotivkonstrukteur Richard Helmholtz. Schon bald nach dem Kriege von 1870/71 erwies sich die Fabrik für die Bewältigung der zahlreichen Aufträge, die vor allem von den Bayerischen und Württembergischen Staatsbahnen und verschiedenen österreichischen und ungarischen Bahnen kamen, als zu klein. K. richtete deshalb 1872 am Münchner Südbahnhof ein zweites Werk „Sendling“ ein, in dem vorwiegend kleine Lokomotiven für den Lokalbahn- und Werksverkehr hergestellt wurden. Schließlich wurde 1880 ein drittes Werk in Linz/Donau gebaut, wodurch Verzollungsprobleme bei der Lieferung nach Österreich und in den Balkanraum vermieden wurden. In diesen 3 Werkstätten wurden bis 1882 1000, bis 1894 3 000 und bis Ende 1906, K.s Todesjahr, mehr als 5 500 Lokomotiven aller Größen gefertigt, von denen 2 200 ins Ausland geliefert wurden. Im Produktionsprogramm überwogen die kleinen Lokomotiven bis etwa 200 PS, die im Laufe der Zeit zur Spezialität des Unternehmens geworden waren und in denen sich das inzwischen zu Weltruf gelangte „System Krauss“ (leichte Maschinen mit tiefem Schwerpunkt und Ausbildung des Rahmens als Wasserkasten) am besten realisieren ließ.

Um den Absatz seiner Lokomotiven zu steigern, hat K. den Bau von Sekundärbahnen gefördert und häufig auch deren Betrieb übernommen. Auf seine Initiative gehen zurück die „Feldabahn“ (Salzungen-Vacha-Kaltennordheim) in der Rhön (1880, 44 km), die „Dampftrambahn“ in München (von der Seidelstraße nach Nymphenburg, 1881, 4,5 km), die „Kremstalbahn“ in Oberösterreich (1881-84, 61 km), die „Dampftramway“ in Wien (1884-86, 42 km) und die „Kaysersberger Talbahn“ am Ostrand der Vogesen (1885, 25 km). 1887 beteiligte sich K. mit seinem Unternehmen an der Gründung der „Lokalbahn AG, München“. Diese baute weitere Sekundärbahnen, unter anderem 1888 die Eisenbahn Murnau-Garmisch/Partenkirchen, 1890-98 die Isartalbahn ab Thalkirchen, im endgültigen Ausbau bis Bichl reichend, wo sie mit der Linie Tutzing-Kochel zusammentraf. 1904 wurde die Strecke Murnau-Oberammergau von der Lokalbahn AG als erste elektrische Einphasen-Wechselstrombahn Deutschlands von dem damaligen Oberingenieur Hermann Heimpel (1859-1939) eingerichtet und betrieben. So hat K. den Beginn der Vollbahn-Elektrifizierung noch erlebt.

Die Firma, die über vorbildliche Sozialeinrichtungen (Arbeiterunterstützungsfonds, Arbeiterwitwen- und Waisenkasse, Pensionskasse für Beamte) verfügte, beschäftigte um die Jahrhundertwende zeitweilig mehr als 2 000 Personen. 1887 war sie in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden, deren Aufsichtsratsvorsitzender K. bis zu seinem Tode war. - 1931 wurde die Krauss AG mit der Firma f. A. Maffei vereinigt. Das neue Unternehmen führte seit 1940 den Namen Krauss-Maffei AG. Nach 1945

entwickelte es sich zu einem führenden Konzern des Maschinen- und Fahrzeugbaus mit breitem Produktionsprogramm, in dem der Lokomotivbau noch immer einen wichtigen Platz einnimmt.]

Auszeichnungen

Dr.-Ing. E. h. (TH München 1905), Grashof-Denkmedaille d. VDI (1896).

Werke

Verbesserter Dampfkolben, in: Organ f. d. Fortschritte d. Eisenbahnwesens, 1856;

Dampfkolben mit beseitigter Kolbenreinigung, ebd., 1857;

Über Locomotivsteuerungen ..., ebd., 1861;

Über Construction d. Treib- u. Kuppelstangen ..., ebd., 1865;

Eisenbahnschienen und rollende Reibung, ebd., 1866;

Einige Details v. d. Lokomotiven d. Oldenburg. Staatsbahn, ebd., 1868;

Über d. v. d. Locomotivfabrik Krauss & Co. f. secundäre Eisenbahnen erbauten Locomotiven, ebd., 1871;

Verfahren z. Wiederbefestigung losgewordener Bandagen v. Eisenbahnrädern, ebd., 1877;

Engl. u. amerikan. Wagensystem, in: VDI-Zs., 1865.

Literatur

Die 1 000. Locomotive d. Locomotivfabrik Krauss & Comp., 1882;

Denkschr. z. Ablieferung d. Locomotive Nr. 3 000 d. Locomotivfabrik Krauss & Comp., 1882;

Denkschr. z. Ablieferung d. Lokomotive Nr. 5 000, 1905 (P);

100 J. Krauss-Maffei, 1837–1937, 1937 (P);

Münchens Großindustrie u. Großhandel, 21913;

Matschoss, Technik, 1925;

VDI-Zs. 1906, II, S. 2007;

Die Lokomotive, Jg. 1906, S. 12.

Autor

Johannes Pfeifer

Empfohlene Zitierweise

, „Krauss, Georg Ritter von“, in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 715-716 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
