

NDB-Artikel

Klose, Adolph Eisenbahningenieur, Pionier des Motorsports, * 21.5.1844 Bernstadt a. d. Eigen (Sachsen), † 3.9.1923 München. (lutherisch)

Genealogie

V Joh. Carl, Huf- u. Waffenschmied in B., S d. Bauern Joh. Gottlieb in Groß-Merzdorf b. Schweidnitz/Schlesien;

M Christiana Juliana, T d. Gartenbes. Karl Christian Kirsche in Zittau;

• St. Gallen 1875 Elise (1853–1941), T d. Daniel|Wirth (1815–1901), Großkaufm., Nat.rat, Gründer u. Präs. d. Versicherungs-Ges. Helvetia (s. HBLS), u. d. Elisabeth Sand; kinderlos.

Leben

K. lernte beim Vater bis 1860 als Schmied, Schlosser und Stellmacher. Anschließend absolvierte er die Gewerbeschule in Chemnitz und das Polytechnikum in Dresden. 1866 nahm er am Kriege gegen Preußen teil. 1867-70 war er als Konstrukteur, Betriebs- und Maschineningenieurassistent bei der Maschinenverwaltung der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden unter Max Maria von Weber tätig, den er stets als seinen eigentlichen Lehrmeister angesehen hat. 1870 trat K. als Maschineninspektor bei den Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) in Sankt Gallen, später in Rohrschach ein. Seit 1875 gehörte er der Techniker-Kommission der Schweizer Bahnen an, deren Präsident und Schriftführer er wiederholt war; er regte 1882 die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen an.

Neben der ständigen Verbesserung des rollenden Materials der VSB befaßte sich K. vor allem mit der Entwicklung freier und gekuppelter Lenkachsen. Schon 1874 führte er auf der Strecke Rheinbeck – Sankt Margrethen Versuchswagen mit seinen Lenkachsen vor. K.-Lenkachsen waren auch vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen als Vereinslenkachsen anerkannt, welcher 1883 K.s Arbeit „System radiallylaufender Achsen“ auszeichnete (in: Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 1883, S. 1-7). Derselbe Verein verlieh K. 1879 für seinen Lokomotivgeschwindigkeitsmesser (Tachophor) einen Geldpreis. Unter seiner Leitung erhielten die Lokomotiven der VSB ein besonderes Gepräge durch lange Kessel, hohen schmalen Kamin, hohen Dampfdom mit Klose-Sicherheitsventil mit von K. abgeänderter Walschaerts-Steuerung; seit 1877 wurden die hölzernen Bremsklötze durch gußeiserne ersetzt. Alle Maschinen zeichneten sich durch lange Lebensdauer aus. 1885 konstruierte K. für die österreichische Bosnatalbahn seine Kurvenlokomotive, eine 4-achsige Tenderlok mit nach dem Mittelpunkt einstellbaren Achsen, die sich für die kurvenreiche Strecke mit Krümmungen bis zu 33° so bewährte,

daß im Laufe der Jahre ungefähr 200 Loks dieses Systems bestellt wurden. (Diese von Krauss & Co. in München gebaute Maschine wurde in Dinglers Polytechnischem Journal 263, 1887, H. 10, S. 449 beschrieben.) Für die Sankt Gallen-Appenzeller Straßenbahn entwickelte K. eine Dampflokomotive für kombinierten Reibungs- und Zahnradbetrieb auf krümmungsreicher Strecke, die 1889 von der Lokomotivfabrik Winterthur geliefert wurde und sich glänzend bewährte. Dabei war das Triebwerk mit in der Länge verstellbaren Kuppelstangen versehen, die der radialen Einstellung der gekuppelten Achsen folgen können. Damit war der Prototyp des späteren verbreiteten Systems Winterthur geschaffen. Weiter führte K. elastische Zug- und Stoßapparate für Bahnwagen, durchgehende Dampfbremse in Verbindung mit Dampfheizung, Ölgas und Azetylen-Dissous-Beleuchtung ein. – 1887 trat er als Obermaschinenmeister bei der Generaldirektion der Württembergischen Eisenbahnen in Stuttgart ein, wurde Anfang 1890 zum Kollegialhilfsarbeiter und wenige Monate später zum Oberbaurat befördert. In seiner Stuttgarter Zeit konstruierte er eine Dampflokomotive für schwere Güterzüge, die 1892, und eine Schnellzugmaschine, die 1893 in Betrieb genommen wurde. Gemeinsam mit Hermann Bissinger erfand er die Leiterzahnstange System Bissinger-Klose, die beim Bau der Höllentalbahn und der Bahn Sankt Gallen – Gais angewendet wurde. Er leitete den Bau der Strecken Honau – Lichtenstein und Freudenstadt – Klosterreichenbach. 1895 wurde er in den Ruhestand versetzt, den er bis 1919 in Berlin-Halensee, dann in München verlebte.

K. widmete sich in Berlin vornehmlich dem neuen Motorsport. Am 30.9.1897 gründete er zusammen mit dem württembergischen Eisenbahnpräsidenten Friedrich von Balz, Friedrich Glaser und Emil Rathenau den Mitteleuropäischen Motorwagenverein als ersten Verband von Automobilisten. Er bestand bis zur Selbstaflösung 1933/34. Als Organ des Vereins erschien „Der Motorwagen, Zeitschrift für Automobilwesen“, die K. bis 1901 herausgab. Er veranlaßte 1898 die erste Fahrt Berlin – Leipzig – Berlin und organisierte 1899 die Internationale Motorwagenausstellung Berlin. 1900 gehörte er zu den Preisrichtern für Automobile auf der Pariser Weltausstellung und zu den Mitgründern des Deutschen Automobilclubs.

Die Beschäftigung mit Motoren brachte K. auf den Gedanken, den Dieselmotor für die Eisenbahn nutzbar zu machen. Da auch die Gebrüder Sulzer in Winterthur sich mit dem gleichen Problem befaßten, führte R. Diesel 1905 in München K. und J. Sulzer zusammen. Man gründete dort die Gesellschaft für Thermo-Lokomotiven Diesel-Klose-Sulzer GmbH (GFTL), in der die weitere Projektierung der Diesellok in Winterthur erfolgen sollte. 1906 erhielt die GFTL von der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung die Zusage zur Abnahme einer Diesellok, falls diese sich ein Jahr lang bewähre. 1908 schloß die GFTL mit A. Borsig in Berlin einen Vertrag, nach dem Borsig den wagenbaulichen Teil zu liefern hatte. 1909 wurde mit Gebrüder Sulzer die Lieferung des Motorteils vereinbart: Vorgeschrieben waren Zweitakt-Type, 4-Zylinder in V-Anordnung, 380 X 550 mm, Dauerleistung 1 000 PS bei 314 U/min, Höchstleistung 1 600 PS. Der Wagen unternahm im September 1912 die ersten Probefahrten auf der Strecke Winterthur – Romanshorn und wurde im März 1913 in Berlin für den Versuchsbetrieb übernommen. Der direkte Antrieb der Treibachsen ohne Kupplung und Getriebe erwies sich für den Betrieb

auch bei Vorschaltung eines Hilfsmotors mit Preßluftkompressor zunächst noch als unzulänglich. Erst 1925 wurde ein neuer Versuch mit einer Diesellok unternommen.

Werke

Weitere W Vorrichtungen u. Werkzeuge z. Ermittlung d. Achsbelastung u. d. Raddruckes, in: E. Heusinger v. Waldegg, Hdb. f. spezielle Eisenbahntechnik, ²1876, S. 330-47;

Hebevorrichtungen f. Lokomotiv- u. Wagenwerkstätten, ebd., S. 348-62;

zahlr. Btrr. in Glasers Ann. u. a. Zss. |

Nachlass

Nachlaß: München, Dt. Mus.

Literatur

J. Brosius u. R.Koch, Die Schule d. Lokomotivführers, 3. Abt., 1902, S. 41-43;

J. B. Hafner, Die Lokomotiven d. Schweizer. Bundesbahnen, 1904;

Barkhausen, Das Eisenbahn-Maschinenwesen d. Gegenwart I: Die Lokomotiven, 1912, S. 456-60;

Glasers Ann. 74, 1914, H. 11, S. 217 (P);

Die Lokomotive 20, 1923, H. 11, S. 176;

Schweizer Bauztg., 1923, S. 224;

C. Müller, in: Organ f. d. Fortschritte d. Eisenbahnwesens 78, 1923, S. 207 f.;

Matschoss, Technik;

100 J. dt. Eisenbahn, hrsg. v. d. Hauptverwaltung d. Dt. Reichsbahn, 1935, S. 162 f.;

E. Mathys, Männer d. Schiene, ²1955, S. 170-74 (P);

A. Moser, Der Dampfbetrieb d. schweizer. Eisenbahnen 1847-1966, ⁴1967, S. 376-80;

H. Metzeltin, Die Lokomotive, 1971, S. 115;

W. Heftl, Zahnradbahnen d. Welt, 1971;

Walther Fischer, in: Gedenktage d. mitteldt. Raumes, 1973, S. 92 f. -

Eigene Archivstud.

Autor

Walther Fischer

Empfohlene Zitierweise

, „Klose, Adolph“, in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 121-123
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
