

NDB-Artikel

Gölsdorf, *Karl* Eisenbahningenieur, * 8.6.1861 Wien, † 17.3.1916
Wolfsbergkogel am Semmering (Niederösterreich).

Genealogie

V → Louis Adolf (s. 2);

M Agnes Maria Schilff;

• Wien 1900 Franziska Maria gesch. Bachmann (1859–1942), T d. Kaufm.
Samuel Löwy u. d. Pauline Hartmann; kinderlos.

Leben

Bei G. zeigte sich schon frühzeitig eine besonders große technische Begabung; laut Aussage eines Professors kam er bereits als fertiger Konstrukteur an die TH Wien. Nach|Vollendung seiner Studien war er 1884-91 in der Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft tätig, zuletzt in leitender Stellung. 1891 trat er in den österreichischen Staatseisenbahndienst ein und wurde 1896 in das neugeschaffene Eisenbahnministerium einberufen, dem er bis zu seinem Tode angehörte (1906 Oberbaurat und Departementsvorstand, 1909 Ministerialrat und 1913 Sektionscheftitel). Bei seinem Dienstantritt besaßen die Staatsbahnen zwar viele, aber wenig leistungsfähige Lokomotivtypen, und G. entwarf im Laufe seiner Dienstzeit 46 neue Reihen, durch welche in verschiedenen Fällen Marksteine in der Entwicklung des Maschinenbaues gesetzt wurden. Seine erste bedeutende Leistung war eine neue Anfahrvorrichtung für Verbundlokomotiven. 1894 folgte eine Schnellzugslokomotive mit neuen Ideen für eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km. Er konnte schließlich den von R. Helmholtz in München theoretisch durchgedachten Kurvendurchlauf von Lokomotiven mit seitlich verschiebbaren Kuppelachsen in der Praxis glänzend lösen, wobei besonders die Reihe 180 mit 5 Kuppelachsen von vielen Bahnverwaltungen nachgebaut wurde. Eine 1911 für die Tauernbahn vorgesehene Maschine war die erste Lokomotive der Welt mit einer Lauf- und 6 Kuppelachsen. Abgesehen von ihrer Leistungsfähigkeit für einen relativ schwachen Oberbau zeichneten sich seine Lokomotiven durch eine besondere Formschönheit aus. Das von der breiten Öffentlichkeit wenig beachtete Wirken G.s wurde von allen Fachleuten stets gebührend anerkannt, so 1910 durch das Ehrendoktorat der TH Hannover. Seine Schüler Johann Rihosek und Rudolf Sanzin schlossen im wesentlichen die Entwicklung des österreichischen Dampflokomotivenbaues ab.

Werke

Lokomotivbau, in: Gesch. d. Eisenbahnen d. Österr.-Ungar. Monarchie II, 1898, S. 423-90;

Lokomotiv- u. Wagenbau, ebd. VI, 1908, S. 285-348;

- *Mitarbeiter*: Die Eisenbahntechnik d. Gegenwart, hrsg. v. A. Blum, A. v. Borries, G. Barckhausen, 1897;

V. Röhl, Enz. d. Eisenbahnwesens, 2¹⁹¹²⁻²³. - Lokomotive 180.01 im Wiener Eisenbahnmus, ausgestellt;

Nachlaß im Dt. Mus. München.

Literatur

Ztg. d. Ver. Dt. Eisenbahnverwaltungen, 1916, S. 372 f.;

Zs. d. Österr. Ing.- u. Architektenver., 1917, S. 410-12;

K. G., Zum Gedenken, Zur Enthüllung d. Gölsdorffdenkmales im Hist. Mus. d. Österr. Eisenbahnen, hrsg. v. Österr. Ing.- u. Architektenver., 1931 (P);

H. Penther, Zum 100. Geb.tag v. K. G., in: Eisenbahntechn. Rdsch., 1961, H. 6, S. 265 (P);

C. Matschoß, Männer d. Technik, 1925;

R. v. Helmholtz, in: DBJ I, S. 219-21 (L);

ÖBL.

Portraits

Denkmal v. O. Schimkowitz u. Phot. (Wien, Eisenbahnmus.).

Autor

Paul Mechtler

Empfohlene Zitierweise

, „Gölsdorf, Karl“, in: Neue Deutsche Biographie 6 (1964), S. 517-518

[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
