

ter an jener für Eisenbahnbau tätig (Dipl.-Ing.) und begann bald auch der Hydrotechnik sein Augenmerk zuzuwenden. 1877–79 stud. er an der Hochschule für Bodenkultur in Wien, 1879 Priv. Doz. für landwirtschaftl. Ingenieurwesen, machte größere Studienreisen und wurde 1882 an der Univ. Leipzig zum Dr. phil. promov., 1883 Priv. Doz. an der Techn. Hochschule in Wien, erhielt er einen Lehrauftrag an der Hochschule für Bodenkultur und wurde 1889 tit. ao. Prof. Ab 1883 war K. auch bei der k. k. Dion für Staatseisenbahnbauten und später bei der k. k. Gen. Dion. der Staatseisenbahnen (bis 1893) tätig. 1893 o. Prof. für Wasserbau an der Dt. Techn. Hochschule in Brünn, widmete er sich ab nun ganz der Hydrotechnik und ihren Grundlagen. K., dessen Formel zur Abschätzung des zu erwerbenden Höchstabflusses eines Niederschlagsgebietes (1886) noch heute benützt wird, erwarb sich große Verdienste um die Neuordnung des kulturtechn. Studiums in Österr.

W.: Allgemeine Berechnung der Wasser-, Profil- und Gefällsverhältnisse für Flüsse und Kanäle, Techn. Vorträge und Abh., 1886; Zur Berechnung von Eisenbahnbrücken in Bögen, in: Z. des Österr. Ing.- und Architektenver., 1892; Formeln für die Sparbeckenschleusen, ebenda, 1906; Versuche über Durchlässigkeit des Bodens, 1906; Einfache Berechnung der Wassermengen bei Bewässerungsanlagen, in: Z. des Österr. Ing.- und Architektenver., 1917; etc.

L.: Kürschner, *Gel. Kal.*, 1926, 1928|29; A. Lechner, *Geschichte der Techn. Hochschule in Wien, 1815–1940*, 1942, S. 107. (Kozeny)

Kress Josef von, Eisenbahnfachmann. * Kosolup (Kozolupy, Böhmen), 16. 6. 1817; † Prag, 14. 11. 1881. Stud. am Prager Polytechnikum und war anschließend engster Mitarbeiter von F. A. Gerstner (s. d.) beim Bau der ersten russ. Eisenbahn. Nach Rückkehr in seine Heimat (1840) war K., von den Zeitgenossen als hervorragender Eisenbahntechniker geschätzt, beim Bau und bei der Verwaltung verschiedener böhm. Eisenbahnen führend beteiligt und gehörte zu den Gründern der Buschtährader Eisenbahn, als deren Gen.-Dir. er 1851–81 wirkte. 1875 nob.

L.: Adler VI, 1875; *Österr. Eisenbahn-Ztg.*, 1881, S. 638 f. (Mechtler)

Kress Wilhelm, Klaviermacher und Erfinder. * St. Petersburg, 29. 7. 1836; † Wien, 24. 2. 1913. Erlernte das Handwerk eines Klaviermachers und Klavierstimmers. Nach ausgedehnten Reisen durch Mitteleuropa begann er sich 1864

mit Problemen der Luftfahrt zu befassen (Herstellung eines freifliegenden Luftkreisels), Versuche mit einem papierdrachenähnlichen, uhrfederbetriebenen Flugmodell erwiesen sich jedoch als Fehlschlag. Nachdem er zuerst in Frankreich Fuß zu fassen versucht hatte, etablierte sich K. 1873 in Wien als Klavierstimmer, ab 1887 in Wien I., ab 1889 in Wien IV. als Klaviermacher. Seine Versuchstätigkeit nahm er erst 1876 wieder auf, entwarf den sogenannten „Fahnenpropeller“, eine zwei-flügelige Luftschraube aus rechtwinkelig gebogenen, elast., stoffbespannten Bügeln. 1876 flog sein erstes Flugzeugmodell. Bis 1879 baute K. mehrere neuzeitlich anmutende Flugmaschinen mit Tragflächen, Dämpfungsfläche, waagrechtem Höhen- und senkrechtem Seitenruder. Als Antrieb diente der schon von Pénaud erfolgreich verwendete „Gummischnurmotor“. Die erste öff. Vorführung eines dieser Modelle erfolgte am 5. 3. 1880 anlässlich einer Versmlg. des Niederösterr. Gewerbever. in Wien. Bereits um diese Zeit dachte er an den Bau eines großen Drachenfliegers. Hier jedoch scheiterte er an der für damalige Verhältnisse utop. Forderung nach einem Leistungsgewicht von nicht mehr als 5 kg/PS des Antriebsaggregates. In der Folge beschäftigte er sich sogar ein wenig mit Motorenbau, wovon die Ideenskizze eines „Rotationsmotors“ (eine Art Gasturbine) aus dem Jahr 1888 zeugt. Auch mit dem Thema des Muskelfluges setzte sich K. in diesen Jahren auseinander, wie ein Ber. im Wr. flugtechn. Ver. beweist. Die Unzulänglichkeit seiner theoret. Vorbildung erkennend, belegte er als ao. Hörer, 57jährig, 1893/94 Maschinenbauvorlesungen bei J. v. Radinger an der Wr. Techn. Hochschule. In diese Zeit fällt auch die Konstruktion der K.schen „Captivschraube“. Nachdem 1898 endlich die Finanzierung sichergestellt war, konnte der Bau eines großen Drachenfliegers trotz ungelöster Motorfrage in Angriff genommen werden. K. hatte richtig erkannt, daß ein Landflugzeug auf Rädern leichter zu starten wäre, aber das Fehlen eines entsprechenden Geländes, vor allem zu Übungszwecken, bewog ihn zur Konstruktion eines Wasserflugzeuges. Mit einem viel zu schweren 30-PS-Daimler-Motor begann K. seine Fahrversuche am Tullnerbacher Stausee. Am 3. Oktober 1901 kippte er durch eine Bö bei einer raschen Wendung um, und seine Maschine wurde zerstört. Weitere Versuche K.s, der sich als