

## NDB-Artikel

**Lott, Julius** Eisenbahnbauer, \* 25.3.1836 Wien, † 24.3.1883 Wien. (evangelisch Augsburger Bekenntnisses)

### Genealogie

*V* → Franz (1807–74), Prof. d. Philos. in W. (s. ADB 19; ÖBL), *S* d. Anton Sebastian, Baumwollen- u. Musselinfabr. in W., u. d. Anna Agathe Leidl;

*M* Marie (1811–1909), *T* d. → Georg Bujatti (1770–1842), Seidenzeugfabr. in Görz u. W., u. d. Antonia Kopay;

*B* → Gustav (1842–1909), Prof. d. Gynäkol. in W. (s. ÖBL);

*Schw* Maria (☉ → Ottokar Lorenz, † 1904, Historiker, s. NDB 15), → Jeanette (1838–1909), Präsidentin d. Wiener Frauenerwerbsver. (s. ÖBL);

☉ → Rudolf Eitelberger v. Edelberg, 1817–85, Prof. d. Kunstgesch. u. Dir. d. Österr. Mus. f. Kunst u. Industrie in W., s. ADB 55);

- ☉ um 1870 Auguste, *T* d. → Frdr. Wilh. Unger (1810–76). Prof. d. Kunstgesch. in Göttingen (s. ADB 39), u. d. Ernestine Wurm; *Schwager* → William Unger (1837–1932), Prof., Kupferstecher in W. (s. ThB); *Schwägerinnen* → Johanna Unger (1836–71), Historienmalerin (s. ThB), Therese Anna Unger (☉ → August Ubbelohde, 1833–98, Prof. d. Rechte in Marburg); kinderlos.

### Leben

Kindheit und Jugend verlebte L. in Göttingen, wo der Vater seit 1838 philosophische Studien betrieb und sich habilitierte. Als dieser, einem Ruf an die Univ. Wien folgend, 1849 mit der Familie dorthin zurückgekehrt war, setzte L. seine Ausbildung zunächst am Akademischen Gymnasium, dann an der Theresianischen Akademie fort, wo er 1854 maturierte. Er begann ein Bauingenieurstudium am Wiener Polytechnischen Institut und wechselte im Herbst 1856 an das Polytechnikum in Karlsruhe. Nach Abschluß des Studiums wurde er dort zunächst Assistent am Lehrstuhl für Straßen-, Wasser- und Eisenbahnbau bei F. Keller und trat ein Jahr darauf in den bad. Staatsdienst ein, wo er u. a. beim Straßenbau im Schwarzwald eingesetzt wurde. 1862 holte ihn Karl v. Etzel zum Bau der Brennerbahn nach Tirol. Mit der Bauleitung des schwierigsten Streckenabschnitts der Bahn, Patsch – Matri, betraut, zeichnete sich L. durch ungewöhnliche technische und organisatorische Begabung aus. Daher nahm ihn nach Fertigstellung des Projekts sein damaliger Vorgesetzter, Achilles Thommen, 1867 mit nach Ungarn, das damals den großzügigen Ausbau eines Eisenbahnnetzes in Angriff nahm. L. trat in den ungar. Staatsdienst ein und war in leitenden Stellungen beim Eisenbahnbau

tätig. 1871 übertrug man ihm die gesamte Bauleitung der ungar. Ostbahn, nachdem deren private Trägersgesellschaft den Vertrag mit der bis dahin beschäftigten engl. Baugesellschaft wegen gravierender technischer Mängel gelöst hatte. Nach erfolgreicher Bewältigung dieser schwierigen Aufgabe berief ihn der Generaldirektor des österr. Eisenbahnwesens, Wilhelm v. Nördling, 1875 als Vorstand der neugegründeten Direktion für Staatseisenbahnbauten. In dieser Eigenschaft hatte L. nicht nur den Bau der Staatsbahnstrecken Rakonitz – Protivin, Tarnow – Leluchow sowie der Dalmatiner und Istrianer Bahn zu beaufsichtigen, sondern auch die Realisierung zahlreicher Lokalbahnen. Der hierbei von ihm erstmals eingeschlagene Weg, normierte Bauteile zu verwenden (Normalspur), erlaubte eine bedeutende Kosteneinsparung und fand bald allgemein Nachahmung. Als größte Leistung L.s ist jedoch der Bau der Arlbergbahn 1880-84 anzusehen, für dessen Planung und Durchführung er verantwortlich zeichnete. L. entwickelte, inzwischen zum Oberbaurat ernannt, für den Arlbergtunnel ein neuartiges Bauverfahren, das eine wesentlich raschere Fertigstellung erlaubte. Die Eröffnung der Strecke erlebte er nicht mehr.

### **Literatur**

Centralbl. f. Eisenbahnen u. Dampfschiffahrt d. österr.-ungar. Monarchie 22, Nr. 35 v. 29.3.1883, S. 569-71;

A. Bibl, in: Bll. f. Technikgesch., H. 5, 1938, S. 59-67 (*L, P*);

ÖBL.

### **Autor**

Juliane Mikoletzky

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Lott, Julius“, in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 243-244 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---