

Tollow, Kr. Wismar (DDR), 7. 9. 1940. Sohn eines Kaufmannes; stud. 1890–95 an der Techn. Hochschule in Wien Maschinenbau, 1895 2. Staatsprüfung. War zunächst in verschiedenen Fabriken für Eisenbahnwagen, Dampfmaschinen und Automobile tätig. 1897 konstruierte er in der Nesseltdorfer Waggonfabrik (später Tatraverke, Kopřivnice) einen Zwei-Zylinder-Motor liegender Bauart, der sich bestens bewährte. Ab 1898 Automobilkonstrukteur bei der Allg. Motor-Wagen-Ges. Berlin, 1900 leitender Ing. bei der Daimler-Motoren-Ges. Berlin-Marienfelde, 1902 Obering. bei den Adlerwerken in Frankfurt a. Main. 1903 konstruierte er eine Schwingachse, für die er ein Patent erhielt. 1906 kam R. wieder nach Berlin und gründete ein techn. Büro, dem er 1908 eine Abt. Flugzeugbau angliederte. Im selben Jahr schuf R. die Aeolus-Flugmotoren GmbH Berlin (in welcher er nur wenige 8-Zylinder V-Motoren eigener Konstruktion herstellte), die 1912 wegen Mißerfolgs geschlossen wurde. Ab 1910 baute R. zunächst Flugzeuge nach fremden Entwürfen auf Bestellung und bemühte sich erfolgreich um die Nachbaurechte der Etrich-Taube, die bald nur mehr den Namen R.-Taube trug. Mit dieser konnten zahlreiche Wettbewerbe gewonnen und Rekordflüge durchgeführt werden. Dann begann R. mit Eigenkonstruktionen und errichtete 1910 seine erste Halle in Berlin-Johannisthal. Eine Flugschule wurde angegliedert, 1913 folgte eine Wasserflugstation am Müggelsee bei Berlin, 1915 eine Militärliegerschule in Münchenberg und 1916 die Bayer. R.-Werke AG in Augsburg. 1908 baute R. zwei Flugzeuge, 1918 etwa 1400 bei ca. 2300 Mitarbeitern. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges kam es zur Einrichtung des R.-Luftverkehrs von Augsburg über München nach Berlin. 1921 Dr. techn. an der Techn. Hochschule Berlin-Charlottenburg. Im Automobilbau schuf R. die Block-Bauweise: Motor, Kupplung, Getriebe und Antriebsachse wurden zu einer Einheit vereinigt, verwirklicht im sog. R.-Tropfenauto, das auf der Dt. Automobil-Ausst. 1921 großes Aufsehen erregte; es war dies das erste Auto mit Stromlinienverkleidung und Schwingachsen. Es folgten 1926 ein Wagen mit Vorderradantrieb, die erste brauchbare Absorptionskältemaschine etc. 1926 verkaufte R. sein Flugzeugwerk an die Ambi-Buddwerke, welche mit Chrysler zusammenarbeiten. Er wurde beratender Ing. bei Chrysler und modifi-

zierte das Chryslerchassis für europ. Straßen. 1926 veröff. er noch den Entwurf eines Riesen-Verkehrsflugbootes mit sechs Bootsrümpfen, zehn Motoren und 95 m Spannweite. Nach 1933 lebte R., aus rass. Gründen an weiteren Arbeiten gehindert, in Berlin.

W.: Schwingachse, Dt. Reichspatent (DRP) 153982, 1903, DRP 316777, 1915; 1. dt. Achtzylindermotor, 1910; R.-Taube, 1910; Kabinenflugzeug, 1912; zweimotoriges Großflugzeug Ru G III, 1916, Ru C IV, 1917, Ru D I, 1918, Ru C VIII, 1918; R.-Tropfenauto, DRP 346341, 1919; Transozeanflugzeug, 1921 (Modell); etc. – Publ.: Die Flugmaschine, 1909; Zehn Jahre dt. Flugtechnik, (1919); Der 1000 PS-Flugmotor, 1921 (Diss.); zahlreiche Abhh. in Fachz.; etc. Bearb.: Automobiltechn. Kal. ... 1908, 5. Aufl. (1908). Mitbearb.: Automobiltechn. Hdb. ... 1909, 6. Aufl. (1909).

L.: R.-Taube mit Zwei-Motoren-Anlage System Loutzkoy, in: *Flugsport* 4, 1912, S. 203; *Der R.-Wasser Eindecker*, *Neuer R.-Eindecker*, ebenda, 5, 1913, S. 972f.; *Der R.-Eindecker Ser. Typ 1913*, ebenda, 6, 1914, S. 233; *R.-Doppeldecker*, ebenda, 6, 1914, S. 534; *Dr. Ing. E. R.*, in: *Österr. Motor – Der Flug* 9, 1922, n. 1/2, S. 26; E. Mayer, *Die Maschinenanlage beim alten Kraftwagen und beim R.-Tropfen-Auto*, ebenda, 9, 1922, n. 3, S. 16; *Neue Wege im Flugzeugbau*, in: *Flugsport* 18, 1926, S. 240; H. O. Neubauer, E. R., in: *Veteran and Vintage Magazine*, 1972, Septemberh., S. 36ff.; *Automobil Quarterly Magazine* 22, 1984; *Poggendorf* 6; *Reichshdb. der dt. Ges.* 2, (1931); *P. Supf*, *Das Buch der dt. Fluggeschichte* 1, 2. Aufl. (1956), s. Reg., bes. S. 243ff.; B. Lange, *Das Buch der dt. Luftfahrttechnik* 1, 1970, S. 95; *Transpress-Lex. Luftfahrt*, 1975, S. 508; K. W. Streit – J. W. Taylor, *Geschichte der Luftfahrt*, (1975), s. Reg.; B. Lange, *Die dt. Luftfahrt – Typenhb. der dt. Luftfahrttechnik*, 1986, s. Reg.; I. Etrich, *Die Taube. Memoiren des Flugpioniers*, Dr. Ing. h. c. I. Etrich, o. J., S. 35, 40ff.; *Mitt. H. Rumpler*, New York, N. Y., USA. (R. Keimel)

**Rumpler Franz, Maler.** \*Tachau (Tachov, Böhmen), 4. 12. 1848; † Klosterneuburg (NÖ), 7. 3. 1922. Wurde 1864 in die Malervorbereitungsschule der Wr. Akad. der bildenden Künste aufgenommen, war ab 1865 in der allg. Malerschule, 1868–71 in der Spezialschule für Historienmalerei bei E. v. Engerth (s. d.). Ab 1870 Mitgl. der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens. 1875 bereiste er mit Makart (s. d.) Italien und 1879 Frankreich. Ab 1885 wirkte er als ao. Prof. an der Wr. Akad. der bildenden Künste, ab 1886 als o. Prof., 1898–1917 als Leiter einer systemat. Spezialschule für Historienmalerei. 1904 übersiedelte er nach Klosterneuburg, wo er 1906 Mitbegründer des Bundes heim. Künstler Klosterneuburg war. R. malte in den 70er und 80er Jahren hauptsächlich Genrebilder. Bestehend durch sein hohes maltechn. Können, führte er die Darstellungen mit größter Feinheit und Charakterisierungskunst aus. In Paris kam er unter den Einfluß der Schule von Barbizon (paysage intime), später, nach seiner Bekanntheit mit Pettenkofer (s. d.), mit dem er Venedig besuchte, wurden seine Farben