

NDB-Artikel

Lippart, Walter Maschinenbauer, Industrieller, * 21.10.1899 Nürnberg, † 3.10.1962 Stuttgart.

Genealogie

V →Gottlieb (s. 1);

- ♂ Sigrid (1901–81), T d. Gen.-Dir. d. Demag →Wolfgang Reuter (1866–1947) u. d. Martha Blanck;

1 S (jung †), 1 T Ruth (* 1925, ♂ 1] 1950 →Rolf Georg Staelin, * 1913, kaufmänn. Dir. u. Vorstandsmitgl. d. Daimler-Benz AG, 2] 1960 Warner →Gf. v. Mörner, * 1901, Ing.).

Leben

L. besuchte das Realgymnasium in Nürnberg. Nach zwei Jahren Frontdienst im 1. Weltkrieg studierte er an der TH München Maschinenbau und wurde 1923 zum Dr.-Ing. promoviert. Seine erste Anstellung fand L. in der Süddeutschen Motoren-AG München der Brüder Albert, Gotthard und Rudolf Wielich, die das neue Diesel-Verbrennungsverfahren sowie Einspritzpumpen und -düsen von →Franz Lang entwickeln ließen. Sie gewannen L. zur Mitarbeit und Beteiligung an ihrer Gesellschaft. 1924 reiste L. zu Albert Wielich nach Buffalo, wo er bei der Sterling Engine Corp. einen Boots-Ottomotor in einen Dieselmotor nach Langschem Verfahren umbauen sollte. Dort und in New York begegnete er zum erstenmal →Robert Bosch, dem er den schnellaufenden Dieselmotor als Maschine mit Zukunft so nahebrachte, daß sich Boschs Interesse am Erwerb der Entwicklung verstärkte. Noch im selben Jahr verkauften die Brüder Wielich die Aktien ihrer Gesellschaft zusammen mit Langs Patenten an die Rob. Bosch AG. Da L. über seltene Erfahrungen mit kleinen Dieselmotoren verfügte, erreichten 1925 die Bosch-Geschäftsführer →Karl-Martell Wild (1882–1952) und →Hugo Borst (1881–1967) L.s Anstellung. Als →Franz Lang 1926 bei Bosch ausschied, wurde L. zur Mitarbeit an der Dieselenwicklung berufen und ihm die Verantwortung für Längs Prüffeld übertragen. Bei L. und dem Entwurfsleiter →Alfred Meyer (1881–1960) lag es nun, den neuen Geschäftszweig Dieselausrüstung zu verwirklichen. Bosch, Wild und →Hans Walz (1883–1974) unterstützten das neue Programm trotz der hohen Anlaufkosten. L., seit 1929 technischer Verkaufsleiter, und Meyer gelang es schnell, die Einspritzpumpe in die Industrie einzuführen. Sie verhandelten wegen Lizenzvergabe auf kompressorlose Fahrzeugdiesel und brachten dadurch viele Firmen neu zum Dieselmotor. Hierbei mußte L. zunächst manches Mißtrauen überwinden, denn die Leistung der Bosch-Einspritzpumpe überstieg das Vorstellungsvermögen vieler Ingenieure. Als die Nachfrage immer stärker wurde, begannen Firmen in den USA, England, Frankreich und Italien mit

Unterstützung L.s die Lizenzfertigung. 1934 griff L. die Anregung von →Kurt Schnauffer (1899–1981) von der Dt. Versuchsanstalt für Luftfahrt auf, die Kraftstoffeinspritzung auch bei Flugzeug-Ottomotoren einzuführen, um deren Höhen- und Temperaturempfindlichkeit zu verringern. Diese Entwicklung leitete L. in Zusammenarbeit mit dem Versuchsleiter →Hans Heinrich (* 1905) sowie →Fritz Nallinger und →Hans Scherenberg von Daimler-Benz. Sie verlief günstig und setzte sich in den 50er Jahren beim Automobil-Motorenbau fort.

Schwere Aufgaben erwarteten L., als er 1945 technischer Geschäftsführer bei Bosch wurde und Einkauf, Fertigung und den Wiederaufbau der Betriebe betreute. 59 im Krieg verlagerte Fabriken mußten nach Stuttgart-Feuerbach zurückgeholt, gleichzeitig die dortigen Gebäude wieder aufgebaut und die Produktion von Autoelektrik und Diesel-Einspritzpumpen mit zunächst 800 Beschäftigten in Gang gesetzt werden. Im Vertrauen auf die Zukunft der deutschen Wirtschaft ließ sich L. nicht beirren, trotz Demontagen, Verboten, Beschränkungen, Rohstoff- und Stromknappheit, Beschlagnahme von Patenten und Lizenzen und der Einengung des Außenhandels den Kapazitätsausbau fortzusetzen. 1951 lieferte Bosch mit 19 000 Beschäftigten wieder in 50 Länder, vor allem Lichtmaschinen und Anlasser. Im Entflechtungsverfahren der Besatzungsbehörden gegen Bosch gelang es Finanz-Hauptleiter →Alfred Knoerzer (1892–1978) und L., vermittelnd dahin zu wirken, daß der Wiederaufbau der Firma nicht gefährdet wurde und das Verfahren 1952 mit einem Vergleich endete. Als Nachfolger von →Fritz Honold (1882–1959) wurde L. 1950 wieder Verkaufs- und Entwicklungshauptleiter, gab 1956 die Entwicklungsleitung an Robert Bosch d. J. ab und übernahm die technische Hauptleitung des Verkaufs für sämtliche Erzeugnisse. 1950 erlebte er die Lieferung der einmillionsten Einspritzpumpe. L. erweiterte das Bosch-Angebot um neue Produkte: 1952 den Fernseher, 1957 das asymmetrische Abblendlicht und das Transistor-Autoradio, 1958 die Waschmaschine. Er baute die Auslands-Beteiligungsgesellschaften wieder auf, u. a. 1952 in Buenos Aires, 1953 in New York, 1954 in Montreal, São Paulo und Melbourne. Bei seinem Tod beschäftigte die Bosch-Gruppe 73 000 Personen.

Werke

Die Ermittlung d. günstigsten Schnittverhältnisse v. Messerköpfen beim Fräsen v. Aluminium-Legierungen, Diss. TH München 1923;

Die elektr. Ausrüstung d. Kraftfahrzeugs, Automobiltechn. Bibl., Bd. 13, T. 1, Zündung, 1928 (mit E. Klaiber), ²1935;

Zur 100. Wiederkehr d. Geb.tages v. Robert Bosch, 75j. Jubiläum d. Rob. Bosch GmbH, in: Automobiltechn. Zs. 63, 1961, H. 9, S. 259 f.

Literatur

Bosch-Zünder 32, 1952, H. 5/6, S. 89 (P);

ebd. 38, 1958, H. 9, S. 209 (P);

ebd. 42, 1962, H. 9, S. 191 (P);

A. Knoerzer, ebd. H. 10, S. 217-19;

O. Debatin, W. L., 1961 (ungedr.), Bosch-Archiv, Stuttgart;

Automobiltechn. Zs. 64, 1962, H. 11, S. 345 (P);

Motortechn. Zs. 23, 1962, H. 11, S. 432 (P);

K. v. Gersdorff u. K. Grasmann, Flugmotoren u. Strahltriebwerke, in: Buchreihe Die dt. Luftfahrt, Bd. 2, 1981, S. 96-99 u. 169 f.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

Seherr-Thoß, Hans Christoph Graf von, „Lippart, Walter“, in: Neue Deutsche Biographie 14 (1985), S. 650-651 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

11. November 2019

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
