

## NDB-Artikel

**Loewe**, *Isidor* Industrieller, \* 24.11.1848 Heiligenstadt (Eichsfeld), † 28.8.1910 Berlin.

### Genealogie

B →Ludwig (s. 1);

- ♂ Julie, T d. GKR →Valentin Manheimer (1815–89), Textilkaufm. in B., u. d. Philippine Behrend;

1 T Sophie (♂ →Oskar Oliven, 1870–1939, Ing., nach L.s Tod Gen.dir. d. Ludwig Loewe & Co. AG, s. BHdE I).

### Leben

Nach dem Besuch des Gymnasiums ging L. im Berliner Bankhaus F. W. Krause & Co. in die Lehre. 1870 begleitete er seinen Bruder auf dessen Reise in die USA und gewann nachhaltige Eindrücke von den bewegenden Kräften des amerikanischen Wirtschafts- und Finanzlebens. Danach ging er zur Ostdeutschen Bank in Posen und war dann Direktor der Posener Spritfabrik. 1875 holte ihn sein Bruder als Prokurist in die Verkaufsabteilung seiner Gesellschaft nach Berlin. 1878 wurde er deren zweiter persönlich haftender Gesellschafter. L. war vielseitig begabt, doch lag seine eigentliche Stärke im Finanzbereich. Er bemühte sich, ihm wesentlich erscheinende Erfindungen frühzeitig aufzugreifen und zu finanzieren. Vor allem beobachtete er ständig die technische Entwicklung in den USA. Seine wichtigsten Tätigkeitsfelder waren die Waffen-, die Elektro- und die Automobilindustrie. Zentrum seiner Unternehmungen blieb immer die Firma →Ludwig Loewe & Co., die er 1893 in eine AG umwandelte.

L. begann im Waffengeschäft. Er bemühte sich, die Gewehrfabrik Mauser in Oberndorf (Neckar) in die Hand zu bekommen, die eine Schlüsselstellung hatte, und verstärkte deshalb seine Beziehungen zur Württ. Vereinsbank, der Kommanditistin und Kreditgeberin von Mauser, und zu ihrem Aufsichtsratsvorsitzenden Kilian Steiner. Noch zusammen mit seinem Bruder gelang es ihm, ein gemeinsames Vorgehen mit Mauser bei einem großen Auftrag über eine halbe Million Gewehre im Wert von 37 Mill. Mark zu vereinbaren, den die Türkei ausgeschrieben hatte. Nach dem Tode des Bruders übernahm L. 1886 die alleinige Leitung der Firma →Ludwig Loewe & Co. In Moabit baute er eine Fabrik für kleinkalibrige Waffen, rauchlose Munition und Maschinengewehre. 1887 konnte er Aktien der Waffenfabrik Mauser für 2 Mill. Mark von der Württ. Vereinsbank kaufen und bei Mauser den Vorsitz im Aufsichtsrat übernehmen. Im selben Jahr erhielten die Firmen Loewe und Mauser den türk. Auftrag. Die zugehörige Munition im Wert von 9 Mill. Mark

sollte die Deutsche Metallpatronenfabrik Lorenz in Karlsruhe liefern, doch übte L. als Inhaber des Gewehr-Auftrags mit Hilfe der mit ihm befreundeten Bankiers Steiner und Alfred Kaulla sowie des Pulverfabrikanten Max Duttenhofer Druck auf →Wilhelm Lorenz aus, der  $\frac{3}{4}$  des Auftrags an L. und Duttenhofer abtreten mußte. 1889 war Lorenz zum Verkauf seiner Firma für 6 Mill. Mark an L. und Duttenhofer gezwungen, die sie in eine AG umwandelten und sich die Aktien teilten. L. kontrollierte nun die gesamte deutsche private Waffenindustrie mit Ausnahme von Krupp. Ebenfalls 1889 beteiligte er sich mit 50 % an der belg. „Fabrique Nationale d'Armes de Guerre“ (FN) in Herstal b. Lüttich. Von nun an war der Waffenbau seiner Gesellschaft ständig mit Aufträgen versorgt. So wurden 1891 210 000 Gewehre für Argentinien geliefert, 1893 250 000 für Spanien. 1896 gründete L. einen eigenen Waffenkonzern, die „Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken AG“ (DWM) mit Sitz in Berlin. In ihm gingen auf: die Vereinigten Cöln-Rottweiler Pulverfabriken von Duttenhofer, die Deutsche Metallpatronenfabrik Karlsruhe AG, die Mauser AG, die Waffenfabrik der →Ludwig Loewe AG in Berlin und L.s Beteiligungen an den Dürener Metallwerken und der belg. FN. In Berlin stellte die DWM Gewehre nach Mauser, Pistolen nach Borchardt-Luger sowie Maschinengewehre und -kanonen nach Hiram Maxim her. In Karlsruhe wurden Patronen- und Granathülsen aller Kaliber gefertigt, außerdem Stahl-Hohlkörper für hohen Druck, Stahlflaschen für Gase, Alu-Artikel, Maschinen für die Munitionsfertigung, Zünderteile, aber auch Meßgeräte sowie biegsame Rohre und Metallschläuche. Nach der Jahrhundertwende gehörte die DWM mit 11 000 Beschäftigten zu den größten deutschen Industrieunternehmen.

Für Forschungsaufgaben im Bereich Ballistik, Sprengstoffe und Munition gründete L. zusammen mit Duttenhofer 1898 die Centralstelle für wissenschaftlich-technische Untersuchungen GmbH in Neubabelsberg, die bis 1920 bestand. Hier wurde unter →Alfred Wilm (1869–1937) das Duralumin entwickelt, ein Konstruktionsmaterial von weittragender Bedeutung für den Fahrzeug- und Flugzeugbau; 1906 übernahmen die Dürener Metallwerke dessen Herstellung. Da L. in einer Abteilung seiner Werkzeugmaschinenfabrik auch Stahlkugeln und Kugellager herstellte, ließ er durch Richard Stribeck die Belastbarkeit von Kugeln und Laufringen erforschen. Diese Arbeiten wurden grundlegend für das Kugellager als Maschinenelement für alle Arten von Lagerungen.

Seit 1891 war L. in der Elektroindustrie tätig, wo er ebenfalls Anregungen aus den USA verwertete. Von der Thomson-Houston Electric Company, Boston, erwarb er das Recht, ihre elektrischen Maschinen und Apparate für Nord-, Mittel- und Osteuropa herzustellen. Nach der Vereinigung von Thomson-Houston mit der Firma Edison General Electric zur GE Comp, blieben diese Rechte bestehen. Zur Ausführung des Vorhabens gründete L. 1892 mit Hilfe der Dresdner Bank, der Disconto-Gesellschaft, der Bank für Handel und Industrie, des Schaaffhausenschen Bankvereins und des Bankhauses Bleichröder die Union Elektrizitätsgesellschaft (UEG). In Fertigungsstätten der →Ludwig Loewe AG baute sie elektrische Straßenbahnen u. a. für die Städte Berlin, Hamburg, Bremen, München und Brüssel und lieferte 1895 schon die meisten elektrischen Motorwagen und Geleise. Seit 1896 baute die UEG elektrische Spezialmaschinen wie Gleichstrom-Dynamos und Drehstrom-

Generatoren. Gefertigt wurden auch Thomsonsche Elektrizitätszähler, elektrische Fernmelder und Signalapparate für Schiffe, Grubensignalgeber und Hüttentelegraphen, Gesteinsbohrer, fahrbare Bohrmaschinen für Eisenkonstruktionen (Brücken, Schiffe). Die elektrischen Bahnmotoren begründeten den Ruf des Unternehmens. Neben Straßenbahn-Motoren wurden auch Vollbahn-Motoren und solche für Krane gebaut; die UEG rüstete u. a. 52 Halbportalkrane für den Hamburger Hafen aus und zwei Riesenkrane zu 150 t für Bremerhaven und Kiel. Sie baute aber auch elektrische Kleinmotoren von  $\frac{1}{8}$  bis 15 PS sowie Kohlen-Bogenlampen für Straßen- und Hallenbeleuchtung. 1903 richtete die UEG den elektrischen Bahnbetrieb mit Zugsteuerung auf der Vorortbahn Berlin-Lichterfelde Ost ein, einem Vorläufer der Berliner S-Bahn. Sie baute ferner die erste mit Einphasen-Wechselstrom betriebene Bahnanlage Berlin-Schöneweide-Spindlersfeld; hier wandte man erstmalig Wechselstrom-Zugsteuerung und Kettenfahrleitung an. 1904 wurde die UEG durch Emil Rathenaus AEG übernommen, die ebenfalls über beste Kontakte in den USA (Edison General Electric Comp.) verfügte, 1890 mit dem Bau der elektrischen Straßenbahn in Halle ins Verkehrswesen eingetreten war und sich mit einem großen U-Bahn-Projekt für Berlin beschäftigte. Mit demselben Banken-Konsortium wie bei der UEG gründete L. 1894 in Berlin die Gesellschaft für elektrische Unternehmungen (Gesfürel). 1898 hielt sie Aktien von Pferde- und Straßenbahngesellschaften für 13 Mill. Mark; 1929 fusionierte sie mit der →Ludwig Loewe AG. Schließlich trat L. 1898 der Deutsch-Überseeischen Elektrizitäts-Gesellschaft (DUEG) bei, die u. a. Kraftwerke in Argentinien baute. Weitere Gründungen L.s waren die Typograph GmbH Berlin (1897) zur Herstellung und zum Vertrieb von Setz- und Zeilengießmaschinen nach dem US-Patent von J. R. Rogers, die Deutsche Niles-Werke AG in Berlin-Oberschöneweide zur Produktion des Programms der Niles Tool Works in Hamilton, Ohio (USA) – hier waren auch die AEG und eine Reihe von Banken beteiligt – und die Knorr-Bremse GmbH in Berlin (1905) zur Herstellung von Luftdruckbremsen für die Eisenbahn nach →Georg Knorr.

L. beteiligte sich auch an der neuen Automobilindustrie. Zusammen mit Duttenhofer gründete er 1898 die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik AG, Berlin-Marienfelde. Die Fabrikation basierte auf Lizenzverträgen mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) in Cannstatt für Benzin-Lkw und Omnibusse und mit der Columbia & Electric Vehicle Comp. in Hartford, Conn. (USA) für elektrische Personenwagen. L.s Firma machte der DMG scharfe Konkurrenz, bis sie 1901 von dieser übernommen wurde, nachdem eine mit L. verbundene Gruppe (Duttenhofer, Lorenz) eine Dreiviertelmehrheit an der DMG erworben hatte. Als Werk der Daimler-Benz AG besteht Marienfelde noch heute. Im Automobilwesen war L. weiter tätig als Mitgründer des Kaiserl. Automobilclubs (KAC) 1899 und Vorsitzender von dessen Finanzkommission, als Mitglied der Arbeitsausschüsse der Internationalen Automobil-Ausstellung IAA in Berlin (seit 1906) und des Kaiserpreis-Komitees (1907). Auf Anregung von →Karl Lanz wurde er auch Gesellschafter der Motorluftschiff-Studien-Gesellschaft Reinickendorf zur Erprobung von Motorballons nach August v. Parseval. Er war Mitgründer des Kaiserl. Aeroclubs, gehörte seit 1908 dem Aufsichtsrat der Luftfahrzeug GmbH Berlin (Luftschiffbau Parseval) an und war Gesellschafter der Flugmaschine Wright GmbH, Berlin, seit deren Gründung 1909 sowie stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Luftschiffahrts-AG.

Trotz dieser zahlreichen Unternehmungen hat L. auch die Muttergesellschaft seines Konzerns, die →Ludwig Loewe AG, als Werkzeugmaschinenfabrik unter der Leitung von →Julius Pajeken († 1902) erfolgreich weiterentwickelt. 1896-98 baute er mit amerikan. Ingenieuren, die den Austauschbau einführten, eine neue Fabrik in Moabit. L. verwirklichte hier den elektrischen Gruppenantrieb der Bearbeitungsmaschinen, die Reihenfertigung von Werkzeugmaschinen und die Idee kurzer Transportwege in der Fabrik. Zudem errichtete er eine große Eisengießerei und ein beispielgebendes Meßlabor. Zu den amerikanischen holte er auch hervorragende deutsche Fachkräfte wie den Fertigungstechniker →Georg Schlesinger und den Meßtechniker →Georg Berndt (1880-1972). 1901 begann er mit dem Lizenzbau der Rundschleifmaschine nach Charles Norton. 1901/02 gründete er das erste deutsche Normenbüro und stellte seit 1906 eigene Normteile serienmäßig her. Bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges entwickelte sich die →Ludwig Loewe AG zur größten Werkzeugmaschinenfabrik Europas.

L. erreichte nicht die Bekanntheit eines Krupp, Thyssen oder Rathenau, war aber einer der fähigsten und vielseitigsten Industriellen des Kaiserreichs. In enger Zusammenarbeit mit den Banken baute er ebenso weitverzweigte wie leistungsstarke Konzerne auf. Auch politisch einflußreich durch seine Zugehörigkeit zum Kreis der „jüdischen Geheimräte“ Kaiser Wilhelms II., war er das Ziel von Angriffen radikaler Antisemiten wie H. Ahlwardt, die aber seine Stellung nicht erschüttern konnten. L. war in den Aufsichtsräten zahlreicher Unternehmen tätig: außer bei DWM und Mauser auch bei der AEG, der Daimler-Motoren-Gesellschaft, den Dürener Metallwerken, der Berlin-Anhaltischen Maschinenbaugesellschaft (Bamag), der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft, dem Norddeutschen Lloyd, der Disconto-Gesellschaft, der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft und bei einigen Montangesellschaften. Besonderen Wert legte er auf eine enge Verbindung von Wissenschaft und Praxis. Obgleich selbst kein Techniker wie sein Bruder, hat er der modernen Technik in vielen neuen Anwendungsbereichen zum Durchbruch verholfen. Nach seinem Tode erlebten seine Unternehmen ein wechselvolles Schicksal. Die DWM wurde 1922 in Berlin-Karlsruher Industriewerke AG umbenannt und 1928 von →Günther Quandt übernommen. Die meisten ehemaligen DWM-Werke gehören noch heute zur Quandt-Gruppe. Die →Ludwig Loewe AG verlor nach dem 2. Weltkrieg durch die isolierte Lage Berlins an Bedeutung. Sie bestand noch bis 1983|

## **Auszeichnungen**

GKR;

Dr.-Ing. E.h. (TH Berlin 1908).

## **Literatur**

Jb. d. Schiffbautechn. Ges. 3, 1902, S. 305-50, 12, 1911, S. 81 f.;

Stahl u. Eisen 23, 1903, S. 657-79, 30, 1910, S. 1533;

J. Lilienthal, Fabrikorganisation, Fabrikbuchführung u. Selbstkostenrechnung, 1907, <sup>3</sup>1925;

Braunbeck's Sport-Lex., 1910 (P);

G. Schlesinger, in: Werkstatttechnik 4, 1910, S. 545 f. (P);

LIZ 1910, Nr. 135, S. 398 (P);

Elektrotechn. Zs. 31, 1910, S. 949 (P);

VDI-Zs. 54, 1910, S. 2026;

L. Jolles, Im Reich d. Geldes, 1915, S. 89-96;

Remy, Die Elektrisierung d. Berliner Stadt-, Ring- u. Vorortbahnen als Wirtsch.problem, 1931;

F. Haßler u. A. Bihl, Gesch. d. Mauser-Werke, 1938, S. 89-91, 94 (P);

dies., 50 J. Dt. Waffen- u. Munitionsfabriken AG, 1939, S. 53-93;

H. Jaeger, Unternehmer in d. dt. Pol. 1890-1918, 1967;

F. Seidenzahl, 100 J. Dt. Bank 1870-1970, 1970;

W. E. Mosse, Die Juden in Wirtsch. u. Gesellschaft, in: ders. (Hrsg.), Juden im Wilhelmin. Dtlid. 1890-1914, 1976, S. 57-114;

DBJ 15.

### **Literatur**

zu 1) u. 2) C. Matschoß, Ludwig Loewe & Co. AG 1869-1929, 1930 (P v. Ludwig u. Isidor);

F. Wegeleben, Die Rationalisierung im dt. Werkzeugmaschinenbau dargest. an d. Entwicklung d. Ludwig Loewe & Co. AG, 1924;

K. Zielenziger, Juden in d. dt. Wirtsch., 1930;

P. Siebertz, Gottlieb Daimler, 1940, S. 205-10, 213 f., 310 f.;

A. Prinz, Juden im dt. Wirtsch.leben 1850-1914, 1984;

F. Blaich, Amerikan. Firmen in Dtlid. 1890-1918, 1984.

### **Autor**

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

**Empfohlene Zitierweise**

, „Loewe, Isidor“, in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 78-81  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>



---

04. Mai 2023

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---