

NDB-Artikel

Popp, Franz Josef Ingenieur, Unternehmer, * 14.1.1886 Wien, † 29.7.1954 Stuttgart. (katholisch)

Genealogie

V Lambert, Kaufm. u. Geschäftsreisender, S d. Händlers Leopold u. d. Johanna Kronfahs aus Groß-Siegharts (Niederösterr.);

M Aloisia, T d. Georg Brenner u. d. Theresia Kainz aus W.;

• Brünn 1913 Christine (1890–1967), T d. Reg.dir. Dr. Hubert Riedinger u. d. Pauline Juliner aus Brünn;

2 T.

Leben

P. wuchs in Wien und seit 1901 Brünn auf, wo er 1904 am Realgymnasium das Abitur ablegte. Unterbrochen durch den Militärdienst (Einjährig-Freiwilliger b. d. k. k. Marine in Pola), folgte danach das Studium des Maschinenbaus (Schwerpunkt Elektrotechnik) an der TH Brünn (Diplomprüfung 1910). Anschließend war P. bei der AEG in Wien als Leiter der Abteilung „Elektrische Bahnen und Lokomotiven“ tätig. Im 1. Weltkrieg wurde er bis Nov. 1916 im Rang eines Oberleutnants d. Reserve als Chefinspekteur für die Flugmotorenproduktion bei der „Austro-Daimler-Werke AG Wiener Neustadt“ eingesetzt, wo auch ein neuer Flugmotor für die Flugboote der k. u. k. Marine erprobt wurde. P. überwachte seit Ende 1916 den von ihm vorgeschlagenen Lizenzbau dieses Flugmotors bei der „Rapp-Motorenwerke GmbH“ in München als Beauftragter der k. u. k. Marine. Er avancierte zum Technischen Direktor der Rapp-Motorenwerke (seit Juli 1917 „Bayer. Motorenwerke GmbH“ BMW). Im Juli 1917 wurde P. Geschäftsführer der BMW und nach deren Umwandlung in eine AG im Aug. 1918 geschäftsführendes Vorstandsmitglied, 1922-42 Vorstandsvorsitzender.

Unter P.s Leitung begann der Aufstieg der BMW AG zu einem der großen deutschen Industrieunternehmen. Durch den Erfolg der Flugmotoren BMW IIIa und BMW IV, die der Chefkonstrukteur →Max Friz (1883–1966) entwickelte, wurde BMW bis Ende des 1. Weltkriegs zum wichtigsten deutschen Produzenten von Flugmotoren. Nach Kriegsende stellte P. das Unternehmen kurzfristig auf die Erzeugung von Luftdruckbremsen um. Entscheidend erweitert wurde die Produktpalette 1923 durch Max Friz' Entwicklung des ersten BMW-Motorrades, der R 32, deren Konstruktionsprinzip Schule machte. Mit dem Kauf der „Fahrzeugfabrik Eisenach“ (auch „Dixi-Werke“) 1928 stieg die BMW AG in den Automobilbau ein. Im Juni 1926 wurde P. Aufsichtsratsmitglied der

neugegründeten „Daimler-Benz AG“ (bis 1945). Dem lag eine im April 1926 gebildete „Interessengemeinschaft“ zwischen der „Daimler-Motorenengesellschaft AG“ (DMG) und der BMW AG zugrunde. Das langfristige Ziel war ursprünglich eine Fusion gewesen.

Stets in enger Verbindung mit den Entscheidungsträgern in Industrie und Politik, trat P. am 1.5.1933 in die NSDAP ein. Der 1936 gegen ihn verfügte Ausschluß (wegen persönl. Umgangs mit Juden) wurde nach seinem Einspruch zurückgenommen. In der Volkswagen-Diskussion plädierte P. zunächst für den Ausbau des Omnibus- und Motorradverkehrs. 1936 gab P. dem stagnierenden Volkswagen-Projekt einen entscheidenden Impuls, indem er und Wilhelm Kissels vorschlugen, das geplante Volkswagenwerk von der Deutschen Arbeitsfront (DAF) finanzieren zu lassen. P. sorgte dafür, daß der Flugmotorenbau sich in den 30er Jahren erneut zum wichtigsten Geschäftsbereich der BMW AG entwickelte: 1934 Gründung der „BMW Flugmotorenbau GmbH München“, deren Geschäftsführer P. 1934-36 und 1937-42 war; 1936 Gründung der „Flugmotorenfabrik Eisenach GmbH“, 1936 Bau eines Montage- und Reparaturwerkes in München-Allach, 1939 Kauf der „Brandenburgischen Motorenwerke“ (Bramo) in Berlin-Spandau, 1941 Beteiligung an den „Niederbarnimer Flugmotorenwerken“ in Zühlsdorf. Hinzu kam die von P. persönlich vorangetriebene Lizenznahme 1928 zum Bau zweier luftgekühlter Flugmotoren der US-amerik. Firma „Pratt & Whitney“, die bei BMW zum Typ 132, dem ersten deutschen luftgekühlten Sternmotor, weiterentwickelt wurden. Der Unternehmensbereich Flugmotoren erwirtschaftete 1942 mit einem Umsatzvolumen von knapp 480 Mio. RM über 72% des Konzernumsatzes, der 1924-42 von 8,3 Mio. auf ca. 660 Mio. RM. stieg. Die Zahl der Beschäftigten erhöhte sich 1933 bis Juni 1942 von ca. 6500 auf ca. 38 000 (davon zuletzt ca. 12 000 Fremd- u. Zwangsarbeiter). P. selbst stand der schnellen Expansion der BMW AG durch die Kriegsrüstung wegen der einseitigen Produktionsausrichtung eher skeptisch gegenüber. Vor allem kollidierte die zunehmende staatliche Einmischung in Entscheidungsprozesse der Geschäftsführung mit P.s unternehmerischem Führungsstil, der als ausgesprochen autokratisch galt. Als seit Mitte 1940 der Mangel an Flugmotoren in der Luftrüstung eklatant wurde, geriet P. durch das verstärkte Drängen der staatlichen Stellen zunehmend unter Druck und nahm schließlich die Zusagen in bezug auf die Lieferung von BMW-Motoren zurück. Generalluftzeugmeister Erhard Milch bezichtigte, durch das Vorgehen P.s brüskiert, diesen der „Leistungsverweigerung“ und der Sabotage. Die Folge war P.s Beurlaubung am 29.6.1942 durch den Aufsichtsratsvorsitzenden der BMW AG, →Emil Georg v. Stauß (1877–1942).

Obwohl 1942-48 Aufsichtsratsmitglied von BMW, nahm P. dieses Amt nicht wahr, was wohl auch für seinen Aufsichtsratssitz (1939–45) bei der Pschorrbräu AG gilt. Bis 1945 lebte er zurückgezogen auf seinem Landsitz in Grainau bei Garmisch. Nach 1945 versuchte P. – erfolglos – wieder Einfluß auf die BMW AG zu gewinnen. Auch seine Bemühungen, in der Politik als Wirtschaftsexperte Fuß zu fassen, scheiterten. Ende Juni 1945 für einige Monate als Kriegsverbrecher in Stadelheim inhaftiert, anschließend – als Hauptschuldiger eingestuft – unter Hausarrest stehend, mußte er sich im September 1947 vor der III. Münchner Spruchkammer verantworten und wurde als Mitläufer eingestuft. Seine letzten Lebensjahre verbrachte P. in Stuttgart als Pensionär.

P.s kaufmännischem Geschick ist das Überleben der BMW AG nach 1918 und ihr Ausbau zum international erfolgreichen Produzenten von Flugzeugmotoren, Motorrädern und Automobilen zu verdanken. Er stellte die Weichen für den Einstieg des Unternehmens in seine heute klassischen Geschäftsfelder.]

Auszeichnungen

Österr. Verdienstmedaille (1916);

Wehrwirtschaftsführer (1937);

Kriegsverdienstmedaille (1938).

Werke

Die Automobilisierung Dtl.d.s, in: Motor v. 3.12.1924, S. 192 f.;

Das Automobil als volkswirtschaftl. Frage in: Allg. Automobil Ztg. 22 v. 30.5.1931, S. 12 f.;

Zur Gesch. d. Bayer. Motoren Werke, o. J. (*gedr. Ms.*);

Die Gesch. meines Lebens, 1953 (*Ms.*);

Zur Gesch. d. Interessengemeinschaft Daimler-Benz – BMW, Erinnerungen an Dr. W. Kissel u. Dr. W. Haspel 1922-1952, 1953 (*Ms.*).

Literatur

H. Mönnich, Vor der Schallmauer, BMW, Eine Jh.gesch., 1983 (*P*);

H. Pohl, S. Habeth u. B. Brüninghaus, Die Daimler-Benz AG in d. J. 1933-1945, 1986, S. 53 f.;

L. Gall, G. D. Feldman, H. James, A.-L. Holtfrerich u. H. E. Büschgen, Die Dt. Bank 1870-1995, 1995;

H. Mommsen u. M. Grieger, Das Volkswagenwerk u. seine Arbeiter im Dritten Reich, 1996, S. 118-27. – *Film* You are Mr. P., Drehbuch: H. Mönnich, Produktion: TV 2000, Wiesbaden 1990.

Portraits

Fotos im BMW Hist. Archiv, München.

Autor

Patrick Oelze

Empfohlene Zitierweise

, „Popp, Franz“, in: Neue Deutsche Biographie 20 (2001), S. 623-624
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
