

Der Gründer: Franz Josef Popp

Die Entwicklung jedes Unternehmens wird durch Menschen geprägt. So auch BMW. Wer aber bestimmte die Entwicklung des Unternehmens? Welche Personen haben mit ihrem Wirken, Einsatz und ihren Entscheidungen dafür gesorgt, dass das Unternehmen schwierige Zeiten überstand und zur heutigen Größe wachsen konnte?

In lockerer Folge stellt Mobile Tradition Live die Profile einiger Protagonisten der Konzerngeschichte vor. Wir beginnen mit Franz Josef Popp, langjährigem Vorstandsvorsitzenden von 1917 bis 1942.

Von Dr. Florian Triebel und Patrick Oelze

Mehrere Persönlichkeiten wurden und werden als „Gründer“ der BMW AG bezeichnet. Ohne Karl Rapp, Gustav Otto oder Camillo Castiglioni wäre das Unternehmen möglicherweise nie aus der Taufe gehoben worden; den wohl größten Anteil an der Entstehung des heutigen Mobilitätskonzerns hat jedoch Franz Josef Popp, der als „Generaldirektor“ das Unternehmen von seiner Gründung bis zu seinem erzwungenen Rücktritt 1942 maßgeblich prägte.

Popp wurde 1886 in Wien geboren, seine Familie übersiedelte bereits 1901 nach Brünn, wo er seine Matura am örtlichen Realgymnasium ablegte. Anschließend immatrikulierte er sich an der dort ansässigen Technischen Hochschule für die Fachrichtungen Maschinenbau und Elektrotechnik. Das Studium brachte er 1909 als Diplom-Ingenieur zum Abschluss. Nach Wien zurückgekehrt,

trat Franz Josef Popp als Elektro-Bauingenieur bei der dort ansässigen AEG-Union ein. Dort leitete er bald die Abteilung „Elektrische Bahnen und Lokomotiven“ und war unter anderem verantwortlich für die Entwicklung von Elektrolokomotiven bei der Mittenwaldbahn.

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges rückte Popp als Marine-Ingenieur beim

K.u.K. Seeflieger-Korps im Adria-Stützpunkt Pola (im heutigen Kroatien) ein, wo er schon während des Studiums seinen Militärdienst als Einjährig-Freiwilliger abgeleistet hatte. Bereits drei Wochen später wurde er jedoch wieder nach Wien zurückbeordert, um zunächst bei der AEG, dann bei den Austro-Daimler-Werken in Wiener Neustadt die Bauaufsicht für die Flugmotorenproduktion zu übernehmen. In dieser Funktion reiste Popp mehrere Male nach Deutschland, um bei den da-

mals größten Flugmotoren-Produzenten des Reiches, Daimler, NAG und Benz, Möglichkeiten für Lizenzfertigungen deutscher Baumuster in den Austro-Daimler-Werken zu eruieren. Diese Sondierungen schlugen allerdings fehl. Die Austro-Daimler-Werke entwickelten nun auf eigene Faust einen neuen 12-Zylinder-Flugmotor für die österreichische Marine, für dessen Produktion sie jedoch nicht genü-

gend Kapazitäten hatten. Es galt, ein Werk zu finden, das die von den Militärstellen geforderten Stückzahlen fertigen konnte.

Popp hatte während seiner Dienstzeit in Pola Motoren der Rapp-Motorenwerke in München kennen gelernt, die sich im Flugbetrieb wenig bewährt hatten. Die Münchner Firma hatte somit kein konkurrenzfähiges Produkt, verfügte aber über die für den Flugmotorenbau not-



Franz Josef Popp, Ende der 20er Jahre.





Das Ehepaar Popp mit dem Weltrekordfahrer Ernst Jakob Henne und dessen Frau bei einem Ausflug an den Eibsee, Ende der 30er Jahre.

wendigen qualifizierten Arbeitskräfte und maschinellen Einrichtungen. Popp erschienen die Rapp-Motorenwerke vor diesem Hintergrund als Fertigungsbetrieb für den neuen 12-Zylinder-Austro-Daimler-Motor ideal. Er setzte sich bei den maßgeblichen Stellen erfolgreich für diese Lösung ein und wurde schließlich im November 1916 als Beauftragter der K.u.K. Marine nach München entsandt, um die Lizenzfertigung bei den Rapp-Motorenwerken zu überwachen.

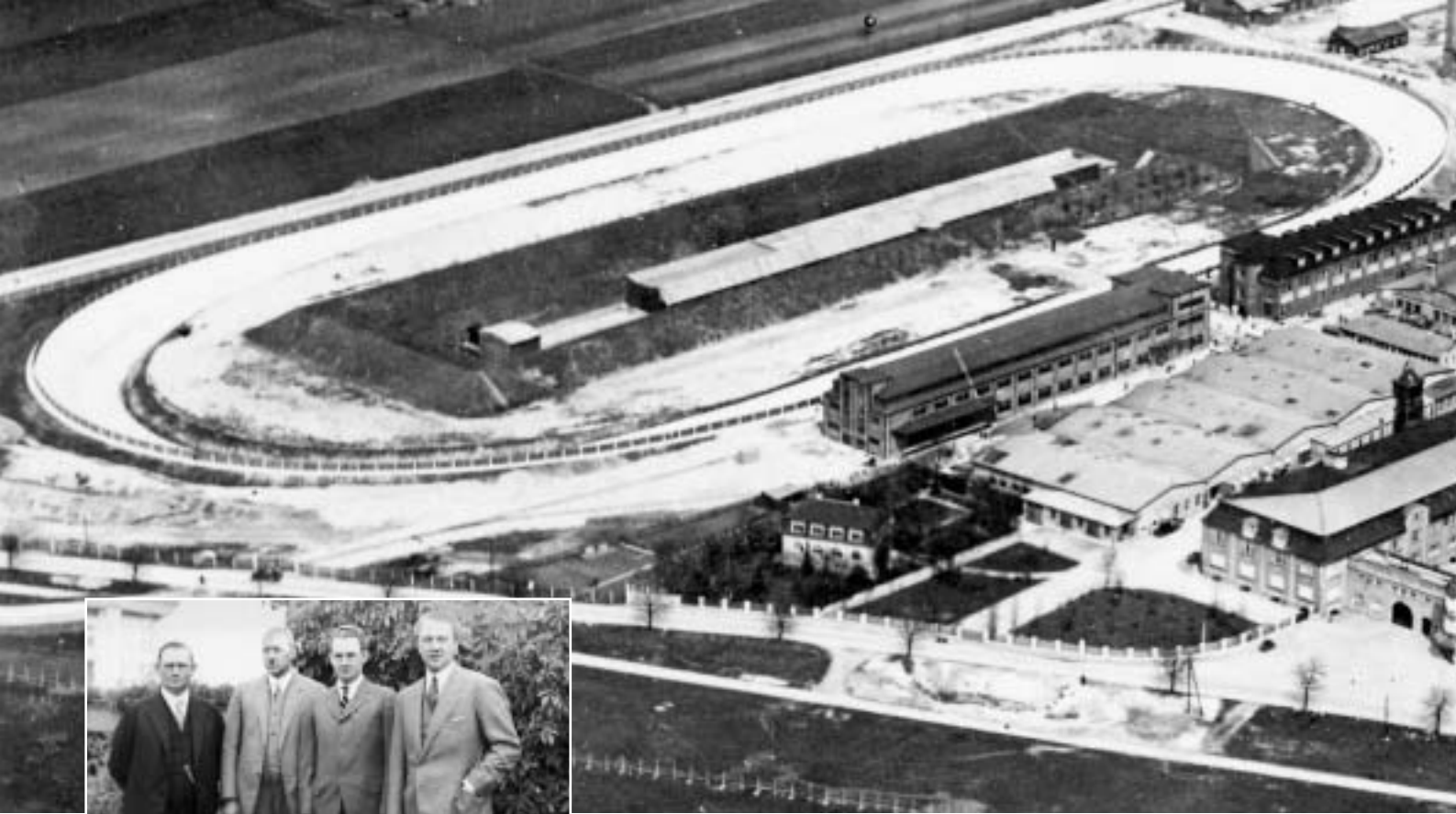
Unbefriedigende Entscheidungen und Vorgaben der technischen und kaufmännischen Geschäftsführung gaben Popp jedoch zu denken – er fürchtete um die Einhaltung der vertraglich fixierten Stückzahlen. Um die Produktionsziele einhalten zu können, schlüpfte Popp faktisch immer mehr in die Rolle des eigentlichen Betriebsleiters.

Der „Generaldirektor“

Im September 1917 wurde dieser Funktionswechsel offiziell bestätigt. Franz Josef Popp wurde zum Geschäftsführer des Unternehmens bestellt, das zugleich von „Rapp-Motorenwerke“ in „Bayerische Motoren Werke G.m.b.H.“ umfirmierte, um auch nach außen einen Neuanfang zu signalisieren. Nach der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft leitete er die Bayerischen Motoren Werke als Vorsitzender des Vorstandes mit dem Titel „Generaldirektor“. Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges leitete Popp die Umstellung der jungen Firma von der Flugmotorenproduktion zur Friedensproduktion ein. Hierzu setzte er sich für eine



Ein Arbeitszimmer Popps im neuen Verwaltungsgebäude des Werks an der Lerchenauer Straße.



Verhandlungsdelegationen von BMW und Pratt & Whitney bei Unterzeichnung des Lizenzvertrages, 1928.

Anbindung des Unternehmens an die Knorr Bremse AG ein, für die das Werk ab 1919 Bremsen für die Bayerischen Eisenbahnen fertigte.

1922 leitete Popp mit der Unterstützung des österreichischen Finanziers Camillo Castiglioni die Übertragung der wichtigsten Patente, Maschinen und Mitarbeiter für den Motorenbau sowie des Firmennamens „Bayerische Motoren Werke AG“ auf den Firmennamen der Bayerischen Flugzeugwerke AG ein, um wieder losgelöst von der Knorr Bremse AG den Motorenbau aufnehmen zu können.

Neue Geschäftsfelder

Unter Popp's Führung begann ab 1922 der Aufstieg von BMW zu einem der großen Industrieunternehmen Bayerns und Deutschlands. Die Produktpalette der BMW AG wurde ausgeweitet. Sie umfasste bald nicht mehr nur Motoren für die Flugzeugindustrie, sondern auch Motorräder für die beginnende Motorisierung breiterer Volksschichten, ein Thema,

mit dem sich Popp intensiv auseinandersetzte. Unter Popp's Vorstandsvorsitz erweiterte die BMW AG 1928 ihr Produktangebot und Know-how zusätzlich durch Kauf der Fahrzeugfabrik Eisenach (FFE). Damit fuhren erstmals Automobile der Marke BMW auf den Straßen.

Noch 1928 schloss Popp einen Lizenzvertrag mit der US-amerikanischen Firma Pratt & Whitney, der BMW die Fertigung zweier luftgekühlter Sternmotorentypen ermöglichte. Dadurch sicherte er BMW wichtiges Know-how auf einem zukunftssträchtigen Gebiet des Flugmotorenbaus. Das durch die Lizenzfertigung erworbene Wissen ermöglichte es BMW in den 30er Jahren, selbst erfolgreich luftgekühlte Sternmotoren zu entwickeln.

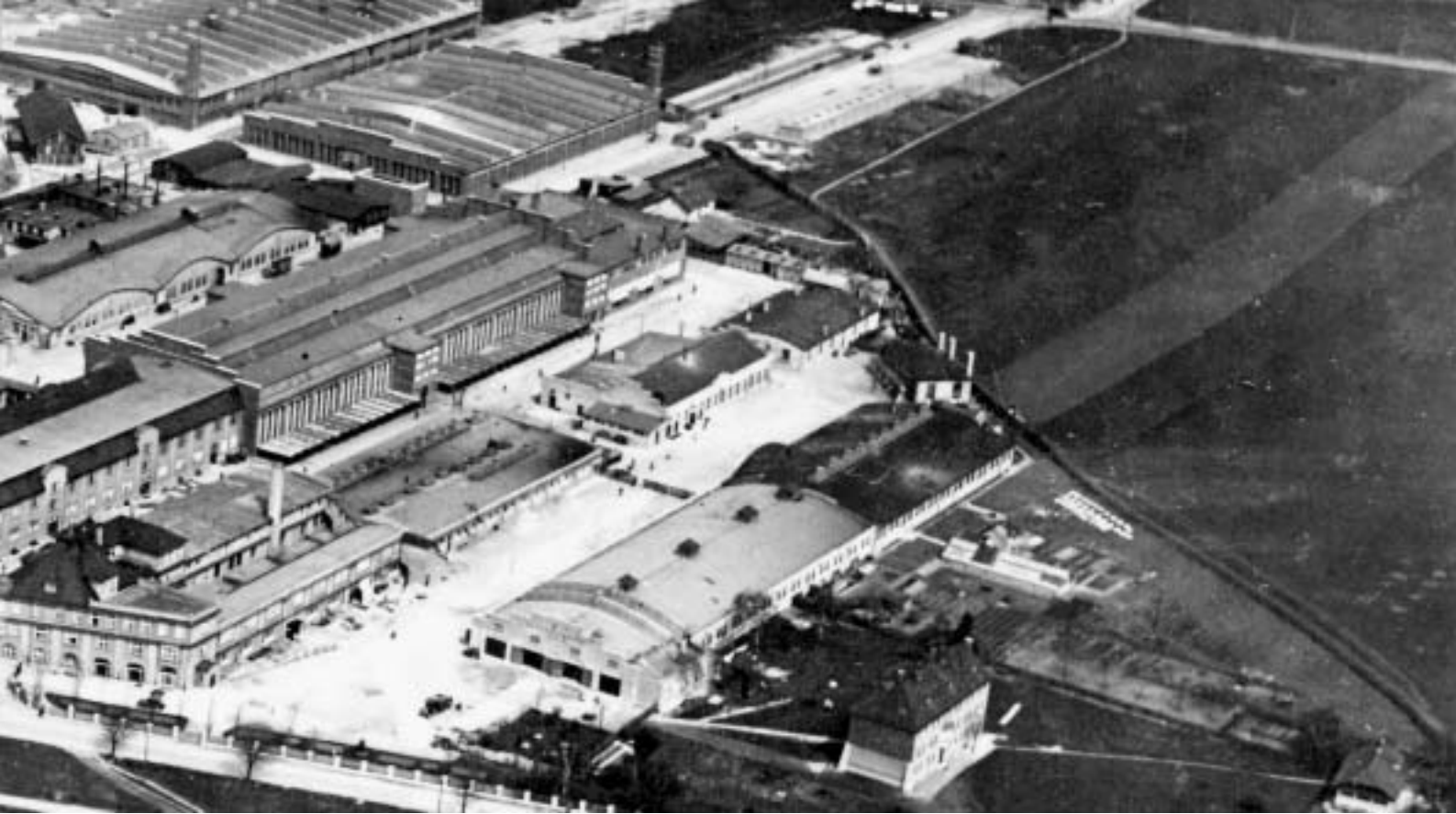
Mit dem Bau der BMW Flugmotorenfabrik in Allach (1935), der Erweiterung der Eisenacher Werksanlagen (1937) und dem Erwerb der Brandenburgischen Motorenwerke (Bramo) in Berlin-Spandau erweiterte BMW unter Popp's Leitung die Kapazitäten für den Flugmotorenbau. Nach dem Erwerb der Bramo 1939 besaß BMW ein Monopol zur Produktion luftgekühlter Flugmotoren in Deutschland und gewann dadurch für die deutsche Luftrüstung im Dritten Reich an strategischer Bedeutung. Franz Josef Popp selbst stand der schnellen Expansion und Ausrichtung des Unter-

nehmens auf Kriegsrüstung jedoch skeptisch gegenüber.

Politische Einmischung

Diese Vorbehalte waren nicht politisch motiviert. Auch wenn Popp nach eigener Darstellung am 1. Mai 1933 auf Druck des bayerischen Gauleiters Wagner der NSDAP beigetreten war, blieb sein Verhältnis zur Partei distanziert. Er selbst behauptete im Rückblick, sein Beitritt kurz nach der nationalsozialistischen Machtergreifung habe lediglich seine Entlassung als Generaldirektor der BMW verhindern sollen. Im Februar 1936 betrieb der zuständige Ortsgruppenleiter der NSDAP ein Parteiausschlussverfahren gegen Popp, da er trotz „Ermahnungen“ seine Familie weiterhin von einem jüdischen Hausarzt behandeln ließ. Nach einer offiziellen „Verwarnung“ des Münchner Parteigerichts ließ Popp die Angelegenheit ruhen – auch um zu verhindern, dass die Sache weitere Kreise zog und damit seine Position als Vorstandsvorsitzender der BMW AG beschädigt wurde.

Popp's Skepsis gegen die Verlagerung des Produktionsschwerpunkts bei BMW hin zur Flugmotorenproduktion gründete in Bedenken, damit würde eine einseitige Ausrichtung des Konzerns auf die Kriegsrüstung begründet, die zwar finanziell lukrativ war, den Konzern aber stark von den Entscheidungen des nationalsozialistischen Regimes abhängig



Luftbild des BMW Werks an der Lerchenauer StaÙe (heute Werk 1), aufgenommen aus s¼dwestlicher Richtung, circa 1930.

machte. Im Juni 1940 schrieb er dem Aufsichtsratsvorsitzenden Emil Georg von Stauss, die Situation brächte bei einem „eventuellen R¼ckschlag der Flugmotorenproduktion unter Umständen die Gesamtexistenz der BMW AG“ in Gefahr. Zudem f¼hrte die strategisch wichtige Stellung von BMW f¼r die deutsche Lufr¼stung zu immer mehr Vorgaben und stärkeren Einmischungen politischer und militärischer Stellen, die zunehmend die unternehmerischen Handlungsfreiheiten einschränkten. Dies schwächte die Position der Konzernleitung und Franz Josef Popp deutlich, der die BMW bis dahin weitgehend autonom und autokratisch gef¼hrt hatte.

Gespanntes Klima

Wegen des zunehmenden Arbeitskräfte- und Rohstoffmangels während des Krieges und der undurchsichtigen Beschaffungspolitik des Reichsluftfahrtministeriums blieb BMW weit hinter den geforderten Produktionsleistungen zur¼ck. Dies erhohnte den Druck in der ohnehin gespannten Atmosphäre zwischen Popp und dem zuständigen Generalluftzeugmeister Milch im Ministerium. Pops Versuche, sich bei einflussreichen amtli-

chen Stellen R¼ckendeckung gegen¼ber den Forderungen Milchs zu verschaffen und realistische Produktionsvorgaben zu



Ernennungsurkunde Franz Josef Pops zum Geschäftsf¼hrer der neu gegr¼ndeten BMW GmbH, 1. Oktober 1917.

erreichen, schlugen ins Gegenteil um. Der Generalluftzeugmeister f¼hlte sich durch Pops Vorgehen br¼skiert und bezichtigte diesen der „Leistungsverweigerung“ und

Sabotage. Nachdem Pops F¼hrungsstil schon im Vorfeld der Querelen mit dem Ministerium zu groÙen Spannungen im BMW Vorstand gef¼hrt hatte, versuchte der Aufsichtsrat, die Konflikte durch die Beurlaubung Pops im Januar 1942 zu lösen. Um keine öffentlichen Spekulationen um den Wechsel entstehen zu lassen, wurde Popp ins Aufsichtsgremium beordert, konnte aber von dort keinen Einfluss mehr auf die Geschicke des Konzerns aus¼ben.

Missgl¼cktes Comeback

Unmittelbar nach Kriegsende wurde der 59-jährig Popp im Mai 1945 noch einmal aus dem Aufsichtsrat in den Vorstand delegiert. Einen Monat später verhafteten ihn die Alliierten wegen seines Titels „Wehrwirtschaftsf¼hrer“, den er während des Krieges erhalten hatte. Im Zuge seines Entnazifizierungsverfahrens 1947 wurde er zunächst als „Mitläufer“ und in einem Berufungsverfahren abschlieÙend als „unbelastet“ eingestuft.

Franz Josef Popp versuchte in der Folge noch mehrmals, wieder ein Vorstandsmandat bei den Bayerischen Motoren Werken zu ¼bernehmen. Seine Bem¼hungen scheiterten jedoch allesamt; sein Umzug nach Stuttgart markiert das Ende dieser Ambitionen. Popp starb dort am 29. Juli 1954.