

## NDB-Artikel

**Lippart, Gottlieb Matthias** Maschinenbauer, Förderer des technischen Schulungswesens, \* 19.10.1866 Würding bei Ortenburg (Niederbayern), † 26.3.1930 München.

### Genealogie

V Gottlieb Andreas (1836–1903), Sergeant im 8. Inf.-Rgt., später Beamter d. bayer. Staatseisenbahn, S e. Webereibes. in O.;

M Rosina (1838–1903), T d. Bauern Matthias Gebeßler in W. u. d. Carolina Antonia Faust;

• Amberg 1893 Marianne (1871–1970), T d. Gutsbes. Simon Hilpert in Amberg u. d. Anna Siegert;

1 S, 1 T, u. a. →Walter (s. 2).

### Leben

L. besuchte die Kreisrealschule in Passau und 1885-89 die Polytechnische Schule in München mit Staatsprüfung in Maschinenbau. Seine Ingenieurpraxis begann er 1889/90 bei der Gesellschaft für Linde's Eismaschinen AG in Wiesbaden. 1891 stellte ihn →Anton Rieppel (1852–1926) bei der Maschinenbau-AG Nürnberg als Konstrukteur für Kraftmaschinen und Pumpen ein. Bald folgte L. aber seiner Neigung zur Leitung von Großbetrieben. Er traf hier die Interessen seines Förderers Rieppel, der vor allem das Personalwesen verbessern wollte; dieser, seit 1892 Alleinvorstand, sah in L. die geeignete Führungskraft an seiner Seite. L. führte alle Weiterentwicklungen durch, die bis 1898 zum erfolgreichen Zusammenschluß mit der Maschinenfabrik Augsburg AG notwendig waren.

Zuerst hatte L. ein neues Werk in Gibitzenhof südlich von Nürnberg und dessen Fertigungsprogramm zu planen. Er erweiterte den Maschinen- und Turbinenbau und begann die Serienfertigung von Verbrennungskraftmaschinen und Kraftzentralen. Als die Maschinenfabrik Nürnberg 1898 den Gasmotorenbau von Krupp-Gruson, Magdeburg, übernahm, war L. der durchführende Betriebsleiter, der die ersten wirklichen Großkraftmaschinen (500-1000 PS) bauen ließ, und die Firma in dieser Sparte in Deutschland an die Spitze brachte. Er setzte die Fertigung dieser Maschinen 1903 nach den Konstruktionen von →Hans Richter (1868–1910) mit Leistungen bis 1 500 PS fort, in doppeltwirkender Tandem-Ausführung als Einzel- und Zwillings-Tandem-Maschinen mit 4 400 und 6 000 PS. Nach dem Ausscheiden Richters 1905 übernahm L. auch die Leitung des technischen Büros für den Kraftmaschinenbau. Er war dafür verantwortlich, daß die Herstellung ortsfester,

liegender Vier- und Zweitakt-Dieselmotoren im Werk Nürnberg ein Erfolg wurde. 1910 brachte er einen stehenden Zweitakt-Schiffsdiesel in Serie und konnte so das Angebot der Kraftmaschinen-Abteilung vergrößern. Aus einem 12 000-PS-Sechszylinder-Schiffsdieselmotor von 1914 entwickelte L. nach dem 1. Weltkrieg die doppeltwirkende Zweitaktmaschine für die Handelsschifffahrt. Eine Werkserweiterung in Gibitzenhof 1913 plante L. nach großen, wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Er hatte hier unterzubringen den Waggonbau, den Bau von Transportmaschinen (Schiebebühnen, Drehscheiben und elektrische Krane) für den Eisenbahn-, Hütten- und Hafenverkehr. Dies war ein Konzept, das die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (seit 1908 MAN) bis heute in ihrem Fertigungsprogramm verfolgt. Seit 1907 technischer Vorstand der MAN, führte L. 1909 die wissenschaftliche Betriebsführung im Werk Nürnberg ein, und zwar das für den Austauschbau wichtige Grenzlehrensystem, die Stück-Kalkulation als Grundlage der Bestimmung der Herstellungskosten sowie der Lohnbe- und -Verrechnung. Neben dem Materialverbrauch ließ er auch die Güte des eingekauften Materials in eigener Materialprüfanstalt mit Material-Prüfungsmaschinen nach →Joh. Ludwig Werder und →Adolf Martens kontrollieren. Nachdem er die gesamte Leitung der Nürnberger Betriebe übernommen hatte, erkannte L. die grundlegende Bedeutung der Ausbildung des gewerblichen Nachwuchses durch die Industrie, die jahrhundertlang beim Handwerk gelegen hatte. Er erweiterte die Nürnberger Werkschule, eine der wenigen firmeneigenen in Deutschland. 1912 legte er einen Lehrplan für sie vor, der mit der Gesellenprüfung abschloß, außerdem ein Programm von Sonderausbildungen für 16 verschiedene Berufe und einen Ausbildungsplan für die Praktikantenschulung. Innerhalb des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) wirkte L. als Nachfolger Rieppels seit 1919 im Deutschen Ausschuß für technisches Schulwesen (gegr. 1908), führte dort Nachwuchs-Lehrgänge ein und war 1923-30 dessen Vorsitzender. L. verstand es, auf die Menschen in seinen Betrieben einzugehen und die Arbeiter von der Notwendigkeit von Neuerungen zu überzeugen; z. B. glich er 1900 bei der Einführung des Schnelldrehstahls die Arbeitszeitverkürzung durch höhere Löhne aus.

L. war 1919-29 Kurator des VDI und Vorsitzender seines Wissenschaftlichen Beirates. Er arbeitete auch in Körperschaften mit, die dem VDI angeschlossen waren, z. B. im Präsidium des Deutschen Normenausschusses, sowie in zahlreichen Wirtschaftsverbänden. Als der MAN-Aufsichtsrat 1920 den Anschluß der MAN an einen kapitalkräftigen Rohstoffkonzern wünschte, handelte L. zusammen mit Rieppel und →Otto Gertung (1871-1929) die Übernahme der Aktienmehrheit durch die Gutehoffnungshütte (GHH) aus sowie den Verkauf des Werkes Duisburg 1921 an die Rhein. Stahlwerke AG. Der Inflation und dem harten Konkurrenzkampf in der Weltwirtschaftskrise begegnete L. durch Rationalisierung im Werk Nürnberg. Hier richtete er den Nutzkraftwagenbau neu ein, der später ein besonders erfolgreicher Unternehmensbereich wurde. 1927 trat er in den Aufsichtsrat der MAN über.]

### **Auszeichnungen**

Dr.-Ing. E. h., Ehrensensator (TH München, 1914 bzw. 1929);

Geh. Baurat;

Ehrenmitgl. d. VDI (1929).

### **Werke**

Die Ausbildung d. Lehrlings 1. d. Werkstätte, in: Technik u. Wirtsch. 5, 1912, S. 501-18;

Die zukünftigen Erfordernisse d. Lehrlingsausbildung d. mechan. Industrie, ebd. 11, 1918, S. 340-50;

Der Dawesplan u. d. dt. Wirtsch., ebd. 18, 1925, S. 49-54;

Ingenieur u. wirtsch. Denken, ebd. 19, 1926, S. 1-10;

Persönlichkeit u. techn. Schaffen, ebd. 20, 1927, S. 33-37;

Einleitender Ber. üb. zukünftige Lehrlingsausbildung i. d. mechan. Industrie, 1919;

Zur Ingenieur-Erziehung, in: VDI-Zs. 66, 1922, S. 1109-13;

Über wiss. Arbeit u. Forschung i. d. Maschinenindustrie, ebd. 68, 1924, S. 89-93.

### **Literatur**

L. C. Beck, Bayerns Großindustrie u. Großhandel, T. 1, 1895;

ders., Die Fabrikindustrie Nürnbergs, Festschr. d. VDI, 1899;

C. Prinz, Bestimmung d. Herstellkosten im Werk Nürnberg d. Masch.-Fabr. Augsburg-Nürnberg, in: Technik u. Wirtsch. 5, 1912, S. 180-202 (mit Formularen);

C. Matschoß, Gesch. d. Maschinenfabrik Nürnberg, in: Btrr. z. Gesch. d. Technik u. Industrie 5, 1913, S. 244-97;

P. Wießner, Die Anfänge d. Nürnberger Fabrikindustrie, Diss. Frankfurt 1929;

C. Köttgen, in: VDI-Nachrr. 10, 1930, Nr. 14, S. 1 (P);

VDI-Zs. 74, 1930, Nr. 23, S. 741 f. (P);

Stahl u. Eisen 50, 1930, Nr. 17, S. 584 (P);

Archiv f. Wärmewirtsch. u. Dampfkesselwesen 11, 1930, H. 5, S. 180 (P);

F. Büchner, 100 J. Gesch. d. MAN, 1940, S. 153 ff. u. Anhang;

G. Stöhr, Das Lehrlingswesen i. d. Fabriken nach d. Durchstoß d. Industrialisierung in Dtld. während d. 2. Hälfte d. 19. Jh. bis z. Beginn d. 1. Weltkrieges, Dipl.-Arb. Univ. München 1974.

### **Portraits**

Gem. v. Fritz Erler, n. 1914 (in Fam.bes.).

### **Autor**

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Lippart, Gottlieb Matthias“, in: Neue Deutsche Biographie 14 (1985), S. 649-650 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>.html



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---