

NDB-Artikel

Meyer, Otto Maschinenbauer, Industrieller, * 29.8.1882 Regensburg, † 25.6.1969 Augsburg. (evangelisch)

Genealogie

V →Michael (1855–1927), Spediteur in R. u. Amtsladermeister, S d. Georg Matthias (1826–90) u. d. Anna Maria Symader (1827–89);

M Maria (1849–1928), T d. Johann Georg Herzog u. d. Eva Maria Daschner (* 1817);

◉ München 1920 →Stella (1888–1971), Pianistin, T d. Max Reichenberger, Fabr. in Bukarest, u. d. Antoinette Herner;

1 S, 1 T, u. a. →Hans Otto (1924–73), Dipl.-Ing.

Leben

M. studierte 1902-07 an der TH München Maschinenbau, danach trat er in die Mühlenbauanstalt Gebr. Seck AG in Dresden ein. Bei Beginn des 1. Weltkriegs kam M. zu einer Fliegerschule nach Großenhain (Sachsen), nach einigen Schulflügen aber zu den Werkstatt-Truppen. Er erwirkte 1915 seine Versetzung nach Adlershof bei Berlin, wo ihn die Inspektion der Fliegertruppen der Bauaufsicht in den Rumpler- bzw. AGO-Werken zuteilte. Hier wurde Edmund Rumpler auf ihn aufmerksam und schickte ihn 1916 als technischen Leiter in die neugegründeten Bayer. Rumpler-Werke nach Augsburg. M. errichtete bis 1917 drei Werkshallen, in denen zwei Flugzeugtypen mit Mercedes-Motoren gebaut werden konnten. Zu dieser Zeit plante er bereits eine Luftverkehrslinie Augsburg-München-Nürnberg-Leipzig-Berlin mit Flugpostdienst. Bei Kriegsende konnte er aus der Produktion 16 an die Alliierten abzuliefernde Flugzeuge mit Ersatzmotoren kaufen, wobei ihn der Reichspost- und Verkehrsminister Georg Schätzel unterstützte. Seit 1919 führte M. tägliche Flüge nach Leipzig durch. Er veranstaltete auch Schauflüge mit Ernst Udet und →Robert v. Greim (1892–1945), Flugtage in Augsburg und München, Erholungs- und Gesellschaftsflüge zu den bayer. Alpen und Seen. 1920 eröffnete M. die Fluglinie München-Wien und startete auch Messeflüge nach Leipzig und Frankfurt/Main. Auf der Tagung der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt 1921 in München traf er mit maßgeblichen Herren der MAN, u. a. Imanuel Lauster, zusammen, denen seine unternehmerische Dynamik aufgefallen war. 1921-25 arbeitete M. als technischer Direktor bei der Fritz Neumeyer AG in München, die Wasserturbinen, Traktoren, Pflüge und Kleinlokomotiven baute.

Ende 1925 berief Paul Reusch (Gutehoffnungshütte) M. als Technischen Leiter des Werkes Nürnberg in den Vorstand der MAN. Hier mußte sich M. in

einem weiten Betätigungsfeld bewähren. Der Nutzfahrzeugbau entwickelte sich damals ungünstig. Seit 1926 verließen ihn →Erwin Aders (1881–1974) sowie die letzten Mitarbeiter des Schweizer Lizenzgebers Saurer. Trotzdem konnte M. auf der Internationalen Automobil-Ausstellung 1927 in Köln ein Drei-Typen-Lkw-Programm vorstellen, dazu Omnibusse und Kommunalfahrzeuge. Personell setzte er jetzt auf →Paul Wiebicke (1886–1951) und nahm 1930 noch →Ottmar Winkle (1895–1988) für die Fahrgestell-Konstruktion hinzu. Er ließ 1930 einen 5-6 t Lkw mit 100 PS-Sechszylinder-Dieselmotor konstruieren, der die Grundlage für das spätere Bauprogramm in Richtung Schwer-Lkw bildete. Für eine andere Antriebsart als den Verbrennungsmotor trat er schon 1930 ein, indem er einen elektrischen Oberleitungsbus bauen ließ. Als Grundstock zu einer Verkaufsorganisation richtete M. 16 Verkaufsbüros ein. Im Eisenbahn-Wagenbau ließ er umfangreiche Versuche mit mechanischem, elektrischem oder hydraulischem Antrieb ausführen. Da die Reichspost als Großauftraggeber seit 1928 Stahlaufbauten verlangte, ließen sich die Omnibus-Karosserien im Waggonbau am Fließband herstellen. Als Paul Reusch in der Depression dem Nutzfahrzeugbau keine Chance mehr geben wollte, bat ihn M. in einer dramatischen Sitzung um ein Jahr Schonfrist. In einer Flucht nach vorn ließ er die Fahrgestell-Bandmontage modernisieren und einen neuen 5 t-Lkw konstruieren. Er gliederte ihn in ein Sechs-Typen-Programm von 2½ bis 6½ t ein. Sein Spitzenmodell war ein 12 t-Dreiachser mit 150 PS-Dieselmotor. Den Bau von Ottomotoren beendete M. 1932. So war die MAN in Nürnberg bestens gerüstet für den Aufschwung in der Automobilindustrie seit 1934. Auch die Produktion von Ackerschleppern, jetzt mit Allradantrieb, erhöhte M. Um den Export zu steigern, kaufte er von der Fiat 1939 die Österr. Automobil-Fabriks-AG in Wien, den damals in Österreich führenden Lkw-Hersteller und MAN-Lizenznehmer.

Im Kranbau lieferte M. 1930 den ersten deutschen Schwimmkran mit Doppellenker-Ausleger und den ersten Hafen-Drehkran mit Gelenkausleger. 1953 brachte er für die Schiffskais den Säulenkran mit Blockgetriebe heraus. Er förderte auch den Kraftwerksbau, indem er den maschinellen Teil wie Kessel, Feuerung, Turbinen (1953 Einwellen-Axialturbine), Bekohlungs- und Entaschungsanlagen, Gebläse- und Pumpenbau vervollständigte, aber auch die Stahlkonstruktionen in den Gebäuden mitlieferte. 1936 entwickelte das Werk Nürnberg auch die ersten schnelllaufenden Dampfmaschinen.

Seit 1935 hatte M. die Gesamtleitung der MAN inne, 1937 siedelte er nach Augsburg über. Hier baute er die Werkstätten der Großdiesel-Motoren für Schiffe, Lokomotiven, Kraftwerke und Notstromanlagen aus. Er förderte den gesamten Dieselmotorenbau, Vierwie Zweitakter, vor allem für die Seeschifffahrt, wobei ihm der hervorragende Konstrukteur →Gustav Pielstick (1890–1961) zur Seite stand. Seit 1937 ließ M. die Dieselmotoren zunehmend mit Abgasturboaufladung ausstatten, womit 1950 durch Hochaufladung im Versuch 46% Wirkungsgrad erreicht wurden. 1942 übernahm er das Schiffsmotorenwerk der Kriegsmarine im Hamburger|Freihafen, das gegen Kriegsende stark zerstört und anschließend demontiert wurde. Nachdem M. 1953 die Wagner Hochdruck-Dampfturbinen GmbH (Wahodag) gekauft hatte, bildete er daraus 1954 einen Fertigungsbetrieb mit 1900 Beschäftigten für Schiffsdieselmotoren von 1200 bis 6500 PS. Er pachtete fünf Hallen im

Freihafen, richtete sie neu ein und baute dort auch Dampferzeuger Nürnberger Konstruktion, Dampftriebsanlagen der Wahodag und Schiffsgetriebe der MAN-Konzerngesellschaft Renk.

Im Druckmaschinenbau förderte M. die Entwicklung der Rotations- und Bogenmaschinen. Als sich nach dem 2. Weltkrieg die Zeitungsverlage neu ausstatten mußten, ließ er 1948 die erste Hochleistungs-Reihenrotation mit je 6 Druck-, Falz- und Papierrollenwechslern für die amerikan. „Neue Zeitung“ in München bauen. 1949 folgte eine Mehrfarben-Tiefdruck-Rollenmaschine, 1952 die Vierrollen-Hochdruckrotation. 1950 brachte M. für die Buchdruckereien einen Zweitouren-Druckautomaten heraus, 1951 eine Bogen-Offsetmaschine. Damit behauptete die MAN ihren Rang unter den führenden deutschen Druckmaschinen-Herstellern. In Gustavsburg bei Mainz richtete M. ein neues Blechpreßwerk für Flachbrücken sowie den Fahrzeug-, Stahlhoch-, Wasser- und Behälterbau ein. Besonders der Autobahnbau stellte vor und nach dem Krieg viele Aufgaben, z. B. beim Bau der Main-, Elbe- und Mangfallbrücken. Für die chemische Industrie wurden Druckbehälter, für den Straßenverkehr Transportkessel gefertigt.

Während des 2. Weltkriegs produzierte die MAN auch Rüstungsgüter. Im Werk Nürnberg wurden die Panzerkampfwagen II und V gebaut, im Werk Augsburg Großdieselmotoren für die Marine. Nach Kriegsende wurde M. als ehemaliger Wehrwirtschaftsführer von der amerikan. Besatzungsmacht für fünf Monate inhaftiert, dann aber rehabilitiert, so daß ihn die MAN 1946 als Vorsitzender des Vorstands und Generaldirektor einsetzen konnte. Das Unternehmen fand schnell wieder Anschluß an die frühere Produktion, besonders im Fahrzeugbau. Seit 1948 wurden wieder Ackerschlepper produziert. 1951 stellte M. bereits neue Fahrzeug-Dieselmotoren mit Abgas-Turbolader als V 8 und als Heckmotor im Omnibus vor. 1951/52 richtete er in Augsburg ein Werksmuseum ein, in dem auch das 1938 gegründete Historische Archiv untergebracht wurde. Durch den Erwerb des ehemaligen BMW-Flugmotorenwerkes in Karlsfeld bei München (1955) verschaffte er dem Nutzfahrzeugbau eine spezielle Fertigungsstätte. Neben Ausbildung und Lehre verlor M. nie Forschung und Konstruktion aus den Augen. Er unterhielt Kontakte mit Adolph Nägel an der TH Dresden, der führenden Ausbildungs- und Forschungsstätte des Dieselmotorenbaues. Von hier holte sich M. seine leitenden technischen Kräfte. Innerhalb der MAN gründete er in den Jahren 1935-55 sechs Forschungsanstalten in Augsburg und Nürnberg.

M. war maßgeblich an der Neugestaltung der bayer. Wirtschaftsverfassung in den Jahren 1946-52 beteiligt. Zusammen mit Alexander Rodenstock und Eugen Bunzl (1897-1977) gründete er 1947 den „Verein der Bayer. Metallindustrie“ (VBM), dem bald 89 Firmen angehörten. Als Vorsitzender dieses Arbeitgeberverbandes (1948-62) beseitigte er bestehende Differenzen mit dem Verband Bayer. Maschinenbauanstalten und war Verhandlungspartner der Gewerkschaften während der Streiks von 1949 und 1954. 1946 hatte er den „Runden Tisch“ geschaffen, an dem der Arbeitgeberverband und der DGB Bayern miteinander verhandelten. 1949 gehörte er zu den Gründern der „Vereinigung der Arbeitgeberverbände in Bayern“ (VAB), deren Vorsitz er 1949-62 innehatte. Gleichzeitig wurde M. in das Präsidium des

Landesverbandes der Bayer. Industrie gewählt. Er bemühte sich um einen dauerhaften Wirtschaftsfrieden sowie um Fragen der Berufsausbildung und der Gesundheit der Arbeitnehmer. Verdienste erwarb sich M. auch um die Förderung von Wissenschaft und Kunst in Nürnberg, Regensburg, Augsburg und München.

Besondere Erfolge brachte M. seine Tätigkeit für das Deutsche Museum in München, dessen Mitglied er seit 1931 war. Hier übernahm er 1946-52 den Vorsitz des Vorstandsrates, verwirklichte 1947/48 seine Idee einer Ausstellung „50 Jahre Dieselmotor“ und den Wiederaufbau der Sammlungen. Als M. 1953 hauptamtlicher Vorstandsvorsitzender des Deutschen Museums wurde, waren Kongreß- und Bibliotheksbau schon instandgesetzt, ein Drittel der Sammlungen wieder eröffnet. In den zehn Jahren seines Wirkens brachte M. Spenden in mehrfacher Millionenhöhe zusammen. Er steigerte auch die Bildungsarbeit: seit 1957 ließ er Informationskurse für Lehrer sowie eine Vielzahl von Vortragsveranstaltungen abhalten. Zum Abschluß seiner Tätigkeit für das Museum gründete er 1963, unterstützt von Rudolf v. Miller, das „Institut für die Geschichte der exakten Naturwissenschaften und der Technik“.

Auszeichnungen

Dr.-Ing. E. h. (TH München 1949);

Ehrenbürger v. Augsburg (1952), Regensburg (1962) u. d. | Gemeinde Zirgesheim b. Donauwörth (1956);

Goldener Ehrenring d. Dt. Mus. (1952), Grashof-Denkmünze d. VDI (1954), Gr. Bundesverdienstkreuz (1953), Bayer. Verdienstorden (1958).

Werke

Hrsg.: Zur Gesch. d. Luftverkehrs, 1963 (mit B. u. H. v. Römer).

Literatur

F. Büchner, 100 J. Gesch. d. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, 1940;

Motortechn. Zs. 13, 1952, S. 258 (P);

MAN-Werkztg. 22, 1952, H. 8;

ebd. 27, 1957, H. 8, S. 3;

ebd. 35, 1965, H. 11, S. 40-44 (P);

Bayer. Wirtsch. (Hrsg.), Ein dynam. Leben, 1957 (P);

dies. u. drei weitere kulturelle Gesellschaften (Hrsg.), Der Mäzen, 1966;

VDI-Nachrr. 11, 1957, Nr. 18, S. 8 (P);

H. Grünewald, ebd. 16, 1962, Nr. 35, S. 22;
E. Staegmeyr, in: SZ 1957, Nr. 207, S. 9 (P);
ebd. 1962, Nr. 206, S. 3;
ebd. 1967, Nr. 204, S. 20;
Techn. Überwachung 9, 1957, S. 231 (P);
Schiff u. Hafen 14, 1962, S. 759 (P);
Eisenbahntechn. Rdsch. 11, 1962, S. 396 (P);
industriekurier 15, 1962, Nr. 133, S. 2 (P);
A. Kuhlo, Gesch. d. bayer. Industrie, 1964, S. 248 ff.;
W. Ruppert, Lebensgeschichten z. dt. Soz.gesch. 1850-1950, 1980;
Z. Hlava, Das Mitgl. Nr. 2747, in: Kultur u. Technik 6, 1982, S. 142-45 (P);
Eva Moser, Der harte Weg bis z. Neugründung d. VAB, in: Geschäftsber. d. Vereinigung d. Arbeitgeberverbände in Bayern (VAB) 1988/89, S. 10-17;
dies., Bayerns Arbeitgeberverbände im Wiederaufbau, Zs. f. Unternehmensgesch., Beiheft 59, 1990, S. 79-96, 110-119. – Mitt. d. Hist. Archivs d. MAN B. u. W. Diesel AG, Augsburg, sowie v. J. Wittmann u. v. Lore Meyer.

Portraits

3 Gem. v. K. Gerhardinger, 1957/59/65 (München, Vereinigung d. Arbeitgeberverbände Bayern;

Augsburg, MAN/B. u. W. Diesel AG;

München, Dt. Mus.);

Büste v. L. Niessner, o. J.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Meyer, Otto“, in: Neue Deutsche Biographie 17 (1994), S. 365-368 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
