

NDB-Artikel

Kober, *Theodor* Flugzeug-Ingenieur, * 13.2.1865 Stuttgart, † 20.12.1930 Friedrichshafen. (evangelisch)

Genealogie

V →Theodor (1831–1916), Textilfabr., S d. Gg. Albr. Frdr., Kaufm. u. Ökonom in Weikersheim, u. d. Christina Greiner;

M Emilie (1839–1903), T d. D. Rudolf Mann, Diakonus in Hedelfingen, u. d. Friederike Pistorius;

⊙ Stuttgart 1895 Anna (1867–1941), T d. →Eberhard v. Böltz (1831–1919), Präs. d. Gen.direktion d. württ. Posten u. Telegraphen, u. d. Anna v. Rimanoczy;

1 S, 4 T, u. a. Traute (⊙ →Fritz v. Arnauld de la Perière, 1888–1969, Abt.chef im Reichsluftfahrtmin.), Ilse (⊙ Ernst Essers, * 1901, Prof. f. Kraftfahrwesen u. Kolbenmaschinen in Aachen).

Leben

Nach Abitur und Militärdienst studierte K. 1886-90 an der TH Stuttgart (damals Polytechnikum genannt). Nach erster Ingenieurtätigkeit in der Ballonfabrik Riedinger, Augsburg, wurde K. im Mai 1892 Privatingenieur des Grafen Zeppelin, um dessen Luftschiffprojekt technisch durchzuarbeiten. Für Berechnungen eines Luftfahrzeuges gab es damals im Schrifttum keine Unterlagen. Grundlegende Versuche waren nötig, um den Wirkungsgrad von Luftschrauben, Kühlerwirkung, Festigkeitseigenschaften des neuen Werkstoffs Aluminium und anderen mehr zu untersuchen. K.s Berechnungen ergaben, daß das Luftschiff mit einer zentralen Gondel – wie Zeppelin es geplant hatte – zu schwer, also nicht flugfähig war. K. schlug vor, die Lasten in 2 Gondeln zu verteilen. So konnten die Längsträger des Gerippes leichter gebaut und dadurch das Luftschiff flugfähig werden. Ende 1893 waren Berechnungen und Konstruktionszeichnungen fertig. Graf Zeppelin sandte die Eingabe „Lenkbares Luftschiff Deutschland“ an das Preußische Kriegsministerium, das aber eine Finanzierung ablehnte. Der Bau des Luftschiffes mußte zurückgestellt werden. Darum ging K. zu einer Münchner Firma für elektrische Anlagen und baute als Oberingenieur Kraftwerke und elektrische Lokalbahnen. Ehrenamtlich blieb er Zeppelins technischer Berater. Als Zeppelin private Geldgeber gefunden hatte, wurde 1900 nach K.s Konstruktionen das erste Zeppelinluftschiff gebaut (Bauleiter vom 2. Luftschiff an war →Ludwig Dürr). 1907-12 stand K. wieder im Dienst des Grafen, um dessen weitere Projekte, besonders das nicht-feuergefährliche Heißluft-Luftschiff durchzuarbeiten. Beim damaligen Stand der Technik war dieses Projekt aber nicht realisierbar.

Überzeugt von der Wichtigkeit von Flugzeugen, hat K. dann 1912 mit 47 Jahren in der Albatros-Flugschule das Fliegen erlernt. Im gleichen Jahr gründete er die Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH (FF). Zeppelin stellte als Gesellschafter seine alte Luftschiffhalle in Manzell zur Verfügung. Anfangs baute K. nur Wasserflugzeuge. Dank geschickter, organisch richtiger Anordnung der Kräfteführung waren seine Flugzeuge leicht, aber von großer Festigkeit. Zu Beginn des 1. Weltkrieges waren die Zweischwimmerflugzeuge des „FF“ die einzigen „nordseefähigen“. Der Typ wurde immer weiterentwickelt und in großen Serien an die Marine geliefert. Seit 1916 baute K. auch Landflugzeuge, 2motorige „Großflugzeuge“, die hauptsächlich als Nachtbomber gegen feindliche Nachschublager eingesetzt wurden. Auch diese Landflugzeuge (Fdh G III und G III a) waren, durch K.s Kunst der bestmöglichen Kräfteführung, Leichtbau von großer Festigkeit. Sie konnten ohne Schaden bei Nacht auf Sturzäckern landen. Das Manzeller Werk mit großen neugebauten Hallen und zuletzt über 3 000 Mann Belegschaft konnte den Bedarf an der Front an FF-Flugzeugen nicht decken; darum mußten 5 andere Flugzeugwerke Lizenzbau vom Flugzeugbau Friedrichshafen aufnehmen. Im 1. Weltkrieg waren 42% aller Seeflugzeuge und 61% aller 2motorigen Bombenflugzeuge des Heeres (911 beziehungsweise 855 Stück) Konstruktionen aus Friedrichshafen.

1921 veranlaßten starke Meinungsverschiedenheiten mit seinem Aufsichtsrat über den Fortgang des Bauprogramms K., das von ihm gegründete und so erfolgreich geführte Werk zu verlassen. 1923 ging es unter seinem Nachfolger in Liquidation. 1925 erwarb Dornier die großen Werksanlagen und baute dort seine Flugzeuge. Weitere Hallen entstanden, bis 1944 das ganze Flugzeugwerk in Manzell durch einen Bombenangriff vernichtet wurde. – K. gehörte zu den Begründern der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt (1912), aus der die heutige Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt hervorging.

Werke

Versuche z. Klarlegung d. Fahrgeschwindigkeit lenkbarer Ballons, weitere Versuchsberr., 1093;

Lenkbares Luftschiff nach d. Angaben s. Excellenz d. Gen. Gf. v. Zeppelin, Stuttgart, entworfen u. berechnet von Th. K., 1894 (*Druckschr. z. Vorlage im preuß. Kriegsm.in.*), Erg. hierzu auf Grund d. Einwände d. Prüfungskomm. (Dt. Mus., München u. Zeppelin-Mus. Friedrichshafen), Reproduktionen in: G. Ewald, S. 47-119, s. L.

Literatur

F. v. Zeppelin, Vortrag im württ. Bezirks VDI, 6.2.1896 (*Ms. im Dt. Mus. München*);

O. Ursinus, in: Flugsport 1912, S. 517, 562, 1919, S. 493;

Mit d. Gf. Zeppelin wider Menschen u. Natur, 1927, S. 6 ff.;

Schwäb. Merkur v. 22.12. u. 23.12.1930;

Hildebrandt, Erinnerungen an Zeppelin, in: Rdsch Techn. Arb. Nr. 10, 1932, (P);

H. Eckener, Gf. Zeppelin, 1938, S. 119, 122, 126, 143;

P. Supf, Das Buch d. dt. Fluggesch. I, 1956, S. 428, 498, II, 1958, S. 138-40 (P), 188, 467;

I. Essers, Vom Luftschiff z. Seeflugzeug, in: VDI-Nachrr. 19, 1965, Nr. 24;

H. v. Schiller, Zeppelin, Wegbereiter d. Luftverkehrs, 1966, S. 18, 23, 62 f., 143 (P);

G. Ewald, Th. K., der erste Ing. d. Gf. Zeppelin 1892-94 u. Flugzeugbauer v. Bodensee 1912-19, I, 1971 (P, Teil e. geplanten großen Gesch. d. dt. Flugzeugindustrie liegt als Ms. im Dt. Mus. München u. im Zeppelin-Mus. Friedrichshafen);

Dt.GB 12.

Autor

Ilse Essers

Empfohlene Zitierweise

, „Kober, Theodor“, in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 244-245 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
