

Gebrüder Maschinenfabrik

Brehmer

Titel des Objekts: Gebrüder Brehmer Maschinenfabrik

Objekt 1: Fabrikgebäude, Gießerstraße 12A 04229 Leipzig (früher W31 Leipzig), erbaut 1905, ursprünglich für Spezialfabrik für Holzbearbeitungsmaschinen E. Kiessling & Co., ab ca. 1936 zu Gebrüder Brehmer gehörig - Buchbindereimaschinenbau

heutige Nutzung:

- HSB Unternehmensgruppe (u.a. Heizung-Sanitär-Bau)
- Verkaufs-Niederlassung der Theo Förch GmbH & Co. KG

Objekt 2: Fabrikgebäude, Karl-Heine-Str. 107/109 04229 Leipzig (früher W31 Leipzig), erbaut 1913, Bauherr Gebrüder Brehmer - Buchbindereimaschinenbau

heutige Nutzung:

- Fa. sage, (Software, Dienstleistungen)
- Fa. DBI Gas- und Umwelttechnik GmbH

Stadtteil: Plagwitz

Industriezweig: Polygraphischer Maschinenbau - Buchbindereimaschinen

Datierung: Firmengründung Gebrüder Brehmer: 1879

Objektgröße: Gesamtfläche der Unternehmensbebauung der Gebrüder Brehmer ca. 10.000 qm.

Bau- und Firmengeschichte:

- 1872 entwickelt Hugo Brehmer (geb. 1844; Lübeck) in Philadelphia / USA ein Verfahren zum maschinellen Drahtheften von Papierbögen.
- 1873 ist er gemeinsam mit Bruder August Inhaber der Maschinenbaufirma Brehmer Brothers und entwickelt in den darauf folgenden Jahren die Buch-Drahtheftmaschine.

- 1879 kehrt Hugo Brehmer - mit Werkzeugmaschinen aus Amerika - wieder zurück nach Deutschland und siedelt sich in Plagwitz an. Auf dem Gelände der früheren Holzhandlung und Kistenfabrik Just, Kachholz & Reuter (Albertstraße 61, heute: Karl-Heine-Straße 111) gründet er unter dem Namen Gebrüder Brehmer eine Fabrik zur Produktion von Buchbindereimaschinen - zunächst mit 2 Angestellten. Das erste mit Draht geheftete Buch wird auf der Kantate-Ausstellung der Buchhändler in Leipzig gezeigt. Noch im gleichen Jahr arbeiten in der Dampfbuchbinderei H. Sperling die ersten 3 Drahtheftmaschinen von Gebr. Brehmer.
- 1884 Die Schiffchen-Faden-Buchheftmaschine wird marktreif.
- 1891 Hugo Brehmer stirbt. Plagwitz ist nach Leipzig eingemeindet.
- Friedrich Rehwoldt übernimmt die Geschäftsführung.
- Ab 1894 Produktion von Falzmaschinen mit halbautomatischer Bogenführung, die bis 1904 vollständig automatisiert werden konnten.
- Um 1900 wird das Firmengelände bis zur Weißenfelser Straße ausgedehnt. Der Export floriert, die Produktpalette wird erweitert. In der dritten Unternehmergeneration führt Ludolf Colditz (jun.) (1883-1952) die Firma. Er arbeitet seit 1909 bei Gebr. Brehmer.
- 1912 wird das Nachbargrundstück der ehemaligen Parkett- und Stabfußbodenfabrik A. Heym, Karl-Heine-Str. 107/109 erworben. Diese war seit 1888 am System der Gleisfinger (Anschlussgleise an das Eisenbahnnetz) beteiligt, damit wohl auch Gebr. Brehmer von Anfang an.
- 1913 wird darauf das große Fabrikgebäude im Reformstil mit Klinker- und Putzfassade erbaut.
- 1920er Jahre: Das Firmengelände vergrößert sich durch Ankauf weiterer Nachbargrundstücke in der Weißenfelser Straße. Viele der auf den Grundstücken bereits vorhandenen Fabrikgebäude werden für die eigene Produktion weiter genutzt.
- 1926 Kauf des Grundstücks Weißenfelser Str.84 (vorm. F. Koehler Witwe & Sohn, heute Rapidobject GmbH).
- 1936/37 wird das Nachbar-Fabrikgebäude Giesserstr. 12a übernommen. Darin wurden vormals Holzbearbeitungsmaschinen produziert. Bis Ende der 1930er Jahre entwickelt sich Gebr. Brehmer zum Weltmarktführer für Maschinen der buchbinderischen Weiterverarbeitung. Nach Einbrüchen im Ersten Weltkrieg, in [Inflation](#) und [Weltwirtschaftskrise](#) erreicht das Unternehmen in den Jahren des Nationalsozialismus mit über 2000

Beschäftigten eine vorläufige maximale Ausdehnung.

- 1939-1945 ist der Betrieb teilweise auf Kriegsproduktion umgestellt und bringt dem Unternehmen erhebliche Gewinne.
- 1945 Bilanz nach Kriegsende: geringe Kriegsschäden. Das Unternehmen wird auf Grund des Befehls Nr. 124 der SMAD vom 30. Oktober unter Sequester gestellt.
- 1948 erhält die Enteignung basierend auf den Volksentscheid vom 30. Juni 1946 Rechtskraft. Es erfolgt die Umwandlung in den volkseigenen Betrieb VEB Polygraph, Gebrüder Brehmer.
- 1951 wird der VEB Polygraph, Gebr. Brehmer Leipzig mit dem VEB Polygraph Triumph Leipzig-Mölkau (vormals Fa. Gutberlet & Co., Mölkau) zusammengelegt und führt die Bezeichnung VEB Polygraph Falz- und Heftmaschinenwerk Leipzig.
- 1953 Umbenennung in VEB Falz- und Heftmaschinenwerk Leipzig. Der Exportanteil an der Gesamtproduktion erreicht mit 91 Prozent einen Höchststand.
- 1960 Fusion mit dem VEB Buchbindereimaschinenwerk Leipzig (ehemals Fa. Karl Krause) zum VEB Leipziger Buchbindereimaschinenwerke, Kurzbezeichnung LBW. (Werk I = ehemals Brehmer, Werk II ehemals Krause)
- 1970 Das Kombinat Polygraph Leipzig (horizontale u. vertikale Zusammenschlüsse) in Zusammenhang mit der Auflösung der VVB Polygraph (nur horizontale Konzentration). Stammbetrieb wird LBW.
- 1984 Angliederung weiterer Betriebe: VEB Blechverarbeitungswerk, Berliner Str., VEB Werk für grafische Maschinen in Taucha und das Ingenieurbüro Polygraph,
- 1990 nach der politischen Wende wird das Kombinat Polygraph aufgelöst. Die neue Brehmer Buchbindereimaschinen GmbH Leipzig ist ab 1. Juli der Treuhand unterstellt.
1991 erwirbt die McCain Manufacturing Corporation, Sitz in Hamburg und Chicago, das Unternehmen. Das Sanierungskonzept sieht einen Stellenrückbau von 4/5 auf ca. 500 Angestellte vor.
- 1993 verlegt das Unternehmen betitelt mit dem Namen McCain Brehmer Buchbindereimaschinen GmbH seinen ursprünglichen Standort von Leipzig-Plagwitz zum 13 Hektar großen neuen Produktions- und Vertriebsgelände (Brahestr. 8) im neuen Industrie- und Gewebepark Leipzig Nordost. Am Jahresende muss wegen konjunktureller

Schwierigkeiten der Antrag auf Eröffnung des Gesamtvollstreckungsverfahrens gestellt werden.

- 1994 übernimmt der Falzmaschinenhersteller Stahl GmbH & Co. KG aus Ludwigsburg den neuen Leipziger Standort. In die zum größten Teil sanierten Gebäude am alten Standort in Plagwitz ziehen zögerlich nach und nach unterschiedlichste Firmen ein.
- Ab 1999 gehört die Stahl GmbH mit dem Leipziger Betrieb zur Heidelberger Druckmaschinen AG.
- 2015 Schließung des Standortes Leipzig der Heidelberg Postpress Deutschland. Damit kommen nach über 135 Jahren keine Buchbindereimaschinen mehr aus Leipzig.

Objektbeschreibung Gebäude Gießerstr.12A: (in Denkmalliste Leipzig Obj.-Dok.-Nr.: 09264279). Das um 1905 errichtete dreigeschossige Fabrikgebäude befindet sich in Ecklage zur Weißenfelser Straße.

Bauherr: Spezialfabrik für Holzbearbeitungsmaschinen E. Kiessling & Co. Die Firma. war 1906 Aussteller bei der 3. Deutschen Kunst- und Gewerbeausstellung in Dresden.

Merkmale: Fabrikgebäude mit turmartigen Eckrisalit und Mansard-Walmdach zur Straßenkreuzung, Klinker-fassade in Formen der versachlichten Architektur nach 1900. Klinker-, Putz- und Kunststeingliederungen. Verzichtet wird auf Bauschmuck, wie beispielsweise am Gebäude der Sächsischen Wollgarnfabrik Tittel & Krüger. Stattdessen wird die Fassade durch den Einsatz verschiedener Materialien akzentuiert, die in ihrer Farbigkeit mit der roten Klinkerfassade kontrastieren.

Objektbeschreibung Gebäude Karl-Heine-Str.107/109: (in Denkmalliste Leipzig Obj.-Dok.-Nr.: 09264128). Das Fabrikgebäude ist ein Stahlbeton-Skelettbau, im Reformstil mit vorgeblendeter Klinker- und Putzfassade. Durch diese Kombination sind große lichtdurchflutete Fenster möglich. Markant: In Jugendstilelemente eingebettete Fensterstürze aus Sichtbeton. Gebäude mit 12 Achsen (Fensterreihen), fünfgeschossig, Einfriedung und Vorgartenstreifen. Im Gegensatz zur Straßenansicht wirkt die Gebäuderückseite kleinteilig, verschachtelt und schmucklos. Architekten: Händel & Franke.

Quellen und Literatur:

- http://www.archiv.sachsen.de/archive/leipzig/4224_3230373835.htm
- <http://www.leipzig-lexikon.de/INDUHAND/brehmer.htm> Breihahn, Hermann Breinlinger
- http://www.wikiwand.com/de/Liste_der_Gleisanschlüsse_des_Bahnhofs_Leipzig-Plagwitz
- Wikipedia: Liste der Kulturdenkmale in Leipzig
- Studie zur Industriearchitektur in Leipzig Plagwitz 1870-1914 am Beispiel ausgewählter Bauten (Julia Susann Buhl)
- Broschüre 75 Jahre Falz- und Heftmaschinen; 1954
- Recherche von „ Das Umwelthaus“

Autoren: Juliane Gölzner, Thomas Wommer

Datum: 25.04.2018

Westwerk

Objekt: Westwerk Leipzig

- *früher:* Schumann & Koppe ab 1882
- *DDR:* VEB Industriearmaturen und Apparatebau Leipzig“ (IAL)
- *heute:* Westwerk Leipzig GmbH seit 04/2007

Adresse: Karl-Heine-Str. 85- 93, 04229 Leipzig

Stadtteil: Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie: Gießerei und Armaturenherstellung, Metallverarbeitung

Datierung: 1872

Objektgröße: ca. 16.000m²

Ursprüngliche Nutzung: Gießerei spezialisiert auf Großarmaturen

Heutige Nutzung: Kunstquartier und Ateliers, Offspace, Gastronomie.

Bau- und Firmengeschichte: Die Anfänge der Nutzung reichen bis ins Jahr 1872 zurück. Herr Kaspar Dambacher errichtet an der damaligen Bahnhofstraße, heutigen Weißenfelder Straße einen Betrieb zur Metallverarbeitung. In den ersten 10 Jahren stellt die Gießerei mit vermutlich 4 Beschäftigten Kleinarmaturen her. 1874 erfolgt der Einsatz einer zur damaligen Zeit modernen Dampfmaschine für die Gießerei.

Übernahme durch Schumann und Koppe

Im Jahr 1882 übernimmt ein neuer Eigentümer die Anlagen und leitet den Ausbau des Werkes ein. So entstehen neben einem Wohnhaus in den Folgejahren neue Produktionsflächen und dazugehörige Nebengebäude.

Spezialisierung fördert den Absatz

In den 1890er Jahren verlegt man sich auf die Herstellung von wuchtigen Armaturen wie sie zum Beispiel in Dampfanlagen der Kraftwerkstechnik benötigt werden. Auch Spezialanfertigungen für höchste Drücke oder Absperrventile in schwerer Ausführung werden hier gefertigt. Sicherheitsventile und Entöler sowie Vorwärmer runden das Produktionsprofil ab und finden in ganz Europa guten Absatz. Eine zweite Gießerei wird in Leutzsch um 1900 errichtet. Im Stammwerk Plagwitz ist die Belegschaft auf 140 Mitarbeiter angestiegen.

Erstmalig in Deutschland

1906 gelingt hier der erste Kokillenguss in Deutschland. Ein Verfahren das bei schneller Abkühlung des Gusses ein dichtes Materialgefüge aufweist. Also verbesserte Eigenschaften als beim bisherigen Sandguss. Ein Vorsprung in der Fertigung.

Hochkonjunktur im ersten Weltkrieg

Als Zulieferer für die ersten Marine U-Boote war der Betrieb voll in die Rüstung eingebunden. Auch andere Branchen wie die beginnende Autoindustrie, das Funkwesen oder der Maschinenbau bieten gute Absatzmärkte. Erweiterungen der baulichen Anlagen sind die Folge.

Auf und Ab in den nächsten Jahren...

Nach guten Gewinnen Mitte der 20er Jahre hat auch hier die Weltwirtschaftskrise ihre Spuren hinterlassen. Das Stammhaus mit Firmengiebel ist bis 1926 vollendet. Doch die Zahl der Beschäftigten halbiert sich fast um 1931/32. Auch

Wertverluste müssen hingenommen werden. Ab 1933 steigt die Arbeiterzahl wieder deutlich an. Nun ist Platzmangel ein Problem. Die Übernahme der benachbarten Hallen der ehemaligen Pferde-Straßenbahn bringt für kurze Zeit Abhilfe.

Erneut Volllastung 1939-45

Durch die Einbindung des Werkes in die Rüstungsproduktion im 2. Weltkrieg erlebt die Produktion eine deutliche Steigerung. U-Boot Armaturen finden schnell Absatz... Ein trauriges Kapitel ist der Einsatz von Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen um die Fertigung aufrecht zu erhalten. Es kommt zur Anmietung von Produktionsflächen ab ca. 1943 in der Umgebung. In die gleiche Zeit fallen auch Zerstörungen durch Fliegerbomben.

Ein neuer Anfang

1946 kam es zur Enteignung laut Volksentscheid. Durch die Sowjetische Militär-Administration in Deutschland (SMAD) erfolgte die Neugründung als SAG „Podjomnik“. Ca. 600 Beschäftigte fanden in der schweren Nachkriegszeit hier eine Anstellung. Weitere Verbesserungen der Arbeitsbedingungen konnten erreicht werden.

Am 1. Januar 1950 kommt es zur Umbenennung in SAG „Transmasch“. Das Werk ist wichtig für Reparationsleistungen an die Sowjetunion und auch der Export spielt wieder eine große Rolle.

Neubau in Rekordzeit

Durch die Bedeutung des Werkes wird 1952/53 eine moderne Produktionshalle an der Karl-Heine Straße erbaut. Entworfen von den Architekten Otto Hellriegel und Johannes Koppe wurde der Bau in nur 8 Monaten vollendet. Eine beachtliche Leistung und Architektonisches Wahrzeichen der Modernen Sachlichkeit des heutigen Westwerkes! Bereits in den 1930er Jahren gab es Überlegungen zum Bau einer großen Fertigungshalle, konnte aber erst nach dem 2. Weltkrieg realisiert werden. Zeitgleich erfolgte östlich der Halle die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes. Weitere Investitionen erfolgen...

Zum 31.12. 1953 ging der Betrieb in Volkseigentum über und heißt: VEB „Industriearmaturen und Apparatebau Leipzig“ (IAL)

In den 1960er Jahren konnte sich die Gießerei als die modernste der DDR bezeichnen und durch Taktfertigung konnte die Produktion optimiert werden. Ca.

1000 Beschäftigte stellen u.a. Hochofen- und Hochdruckarmaturen, Walzwerkaustrüstungen, Destillieranlagen und weitere Gusserzeugnisse her. Verschiedene Standorte im Leipziger Stadtgebiet kommen hinzu. Durch die Herstellung von Ausrüstungen für die chemische Industrie und Erdölleitungen ist der Export von größter Bedeutung und man hat bis zur Wende mehr als „gut zu tun“.

Ein Leuchtturm für den Wandel im Stadtteil

Ab 1990 übernimmt ein privater Investor die Firma. Für die nächsten 6 Jahre heißt der Betrieb nun: „Industriearmaturen Leipzig GmbH“. In den folgenden Jahren wird die Produktion eingestellt. Das Werk verändert sein Gesicht. Nun folgt ab 2007 eine Umnutzung für kulturelle Zwecke durch die Westwerk Logistics GmbH. Heute kann man auf dem Gelände in einer großen Vielzahl von erhaltenen Gebäuden aus allen Zeitepochen des Werkes eine Menge unterschiedlicher Einrichtungen antreffen. So gibt es neben Ateliers, Werkstätten, Büros auch Gastronomie und Einzelhandel. Das Kunstquartier „Westwerk“ hat sich weit über die Stadtgrenzen von Leipzig einen Namen gemacht und ist durch verschiedenste Veranstaltungen ein wichtiger Bestandteil im kulturellen Leben. Die Mauern der ältesten erhaltenen Gießerei von Leipzig sind hier ebenso zu finden, wie Hallenreste des ehemaligen Straßenbahnhofes der Leipziger Pferde-Straßenbahn aus dem Jahr 1881. Von der Gründerzeit bis zur Moderne kann man den hier befindlichen Fabrikbauten vornehmlich in roter Klinkerbauart auch noch ihre „Gebrauchsspuren“ ansehen. Bei geführten Rundgängen sowie bei Veranstaltungen kann man das Flair der vielfältigen Einrichtungen auf dem Gelände erleben und in die kreative Szene junger Menschen eintauchen. Ebenso können Räume in der ehemaligen Eisengießerei für Veranstaltungen angemietet werden.

Quellen/Literatur/Links:

- Westwerk GmbH Karl-Heine-Straße 93 04229 Leipzig, www.westwerk-leipzig.de
- www.wikipedia.de
- „Vom Zweispanner zur Stadtbahn“, LVB-Chronik, 1996

Autor: Mann, Mathias

Datum: 01.06.2018

Abbildungen:

VDI GaraGe

Titel des Objekts: BBG / VDI-GaraGe

Adresse: Karl-Heine-Straße 97, 04229 Leipzig

Stadtteil: Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie: Bodenbearbeitung / Bildung und Technik

Kurzcharakteristik: Aus dem ehemaligen Feuerwehrhaus der Bodenbearbeitungsgeräte (BBG) entstand Anfang der 2000er Jahre das „Technologiezentrum für Jugendliche - GaraGe“. Das Gebäude stand jahrelang leer, wurde dann komplett entkernt und umgebaut.

Datierung: um 1881

Objektgröße: ca. 1.600 m²

Ursprüngliche Nutzung: Fabrik für Bodenbearbeitung

Heutige Nutzung: Jugend- und Technologiezentrum „VDI-GaraGe“

Bau- und Firmengeschichte: Auf Empfehlung des Industriepioniers und Unternehmers Karl Heine gründete Rudolph Sack im Mai 1863 eine Maschinenfabrik in Plagwitz (1889 zu Leipzig eingemeindet). Zunächst in der Alten Straße angesiedelt, erwarb er 1881 mehrere Grundstücke in der Karl-Heine-Straße. In dieser Zeit wurde wohl auch auf dem heutigen Grundstück der Karl-Heine-Straße 99 ein Feuerwehrhaus für seine Fabriken errichtet, die sich entlang und beidseits der Karl-Heine-Straße befanden.

Am 1. Juli 1948 wurde die Firma in ein Volkseigentum (VEB) umgewandelt und erhielt den Namen „VEB Leipziger Bodenbearbeitungsgeräte (BBG)“. 1999 wurden viele noch vorhandene Fabriken abgerissen oder sich selbst überlassen.

Im Auftrag des Vereins „Museums für Industrie und Arbeit Leipzig Plagwitz e.V.“

wurde das ehemalige Fabrikgebäude von Juni 2000 bis Juni 2001 zu einem Technologiezentrum für Jugendliche umgebaut. Es stellte sich heraus, dass das vorhandene Fundament nicht für die Zukunft ausreichte und dadurch umfangreiche statische Maßnahmen zu Grunde lagen. Zusätzliche Stützen in der Gründung waren erforderlich und ein neuer Kern entstand, in dem sich heute ein Nottreppenhaus, die Aufzüge und Toiletten befinden. Das Gebäude wurde komplett entkernt und umgebaut. Hier zu finden sind Untergeschoss, Erdgeschoss und drei Obergeschosse. In der Hausmitte entstand ein Lichthof, der zusätzlich zu den großen Fenstern die Räume mit Tageslicht flutet. Im September 2000 wurde die „GaraGe - Technologiezentrum für Jugendliche gGmbH“ als Betreibergesellschaft auf Initiative des Museums für Industrie und Arbeit Leipzig Plagwitz e.V. und des Vereines Deutscher Ingenieure e.V. (VDI) gegründet. Der Bürgerverein entwarf bereits ab 1991 die Idee, das Konzept und die Arbeitsplattform für das erste Technologiezentrum für Kinder und Jugendliche in Deutschland. Am 31. Juni 2001 war es dann soweit, die GaraGe wurde eröffnet. Der Name leitet sich davon ab, dass viele Erfinder in der GaraGe ihre Ideen entwickelten. Erstmals wurde hier auch eine „Porsche Schülerwerkstatt“ vom Autokonzern Porsche eingeweiht. Zum 31. Dezember 2012 wurde die VDI GmbH zu 100 % Eigentümer der GaraGe und heißt nun mehr „VDI - GaraGe“. Die GaraGe nutzt das Gebäude jedoch nicht komplett. Im Dachgeschoss (drittes Obergeschoss) waren zur Anfangszeit die Büroräume von Spreadshirt untergebracht. Als das Textilunternehmen in die Naumburger Straße/Gießerstraße umzog, standen die Räume eine Zeit leer, bis das Bildungsunternehmen indisoft in Leipzig eine Niederlassung eröffnete.

Objektbeschreibung: Das ehemalige Feuerwehrhaus befindet sich zwischen der Karl-Heine-Straße mit dem Jahrtausendfeld und dem Kindergarten der International School Leipzig an der Weißenfelser Straße. Seitlich grüßen das Business Innovation Centre (BIC) und das Westwerk mit dem Karl-Heine-Kanal. Der Eingang ist über eine betonierte Rampe erreichbar. Und vor dem Gebäude, auf der Straßenseite, stehen große Buchstaben aus rostigem Stahl, die „GaraGe“ bilden. Unmittelbar hält auch die Straßenbahnlinie 14.

Quellen/Literatur/Links:

ZM Management, www.zm-management.de,
http://www.zm-management.de/autotext/tcj_bericht.asp?bURL=cont/referenzen.asp&bTxt=Abgeschlossene+Projekte&bGo=61

VDI-GaraGe, www.g-a-r-a-g-e.com

Wikipedia, https://de.wikipedia.org/wiki/Bodenbearbeitungsgerätewerk_Leipzig

Autor/in: Dave Tarassow

Datum: 22.02.2018

Abbildungen: (Dave Tarassow, 04.09.2012)



Saale-Leipzig-Kanal

Objekt: Karl-Heine-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal, letzterer im Volksmund auch Saale-Elster-Kanal oder Elster-Saale-Kanal – ein Kanal zur Verbindung von Elster und Saale

Stadtteil: Leipzig – Plagwitz, -Lindenau, -Böhlitz-Ehrenberg, Dölzig, Güntersdorf, Wüsteneutzsch, Kreypau

Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehrswesen, Schifffahrt

Kurzcharakteristik: künstliche Wasserstraße zum Anschluss von Leipzig an die Saale und weiter an die Elbe und Nordsee

Datierung: ab 1856

Objektgröße:

- *Karl-Heine-Kanal* inkl. Anschluss an den Lindenauer Hafen 3,3 km
- *Lindenauer Hafen bis Kanalanschluss* 75 m, Verbindung ist geplant
- der eigentliche *Saale-Leipzig-Kanal* vom Lindenauer Hafen bis Schleuse Wüsteneutzsch 19 km, davon 11 km aktuell mit Wasser gefüllt
- Schleuse Wüsteneutzsch bis zur Saale bei Kreypau ca. 6 km

Ursprüngliche Nutzung: von der Elster bis zur Lützner Str. zum Transport der Aushubmassen; zur Wasserregulierung und zur Personenschifffahrt

Heutige Nutzung: von der Elster bis in den Lindenauer Hafen und von der Lyoner Str. bis Güntersdorf zur Personenschifffahrt

Objektbeschreibung, Bau- und Firmengeschichte: Carl Erdmann Heine (1819 – 1888), umgangssprachlich Karl Heine genannt, war ein Leipziger Jurist und Unternehmer. Dank des Vermögens seiner Mutter kaufte er in Größenordnungen Grundstücke im Leipziger Westen, besonders in Plagwitz. Er hatte das Ziel, diese Grundstücke vor allem verkehrstechnisch zu erschließen und an Unternehmer zu verkaufen. Er war damit erfolgreich. Die Einwohnerzahl in Plagwitz stieg von 387 im Jahr 1855 auf 13000 im Jahr 1888. 180 Fabrikschornsteine waren Ausdruck der Industrialisierung. Neben 37 Gleisanschlüssen plante und baute er auch einen Kanal. Damit verfolgte er 3

Ziele:

- mit den Aushubmassen legte er Sumpfgebiete in der Leipziger Westvorstadt trocken,
- diese wurden mit Schiffen auf dem Kanal transportiert,
- mit dem Kanal sollte Leipzig über die Saale an die Elbe und damit an die Nordsee angeschlossen werden. Nebenbei wurde noch während der Bauzeit auch Ausflugsverkehr durchgeführt.

Der Bau begann 1856 von der Weißen Elster ausgehend. Karl Heine erlebte nur einen Teil der Fertigstellung. Er hatte vorsorglich eine Baugesellschaft gegründet. Der Kanalbau endete zunächst an der Lützner Straße, er hatte damit eine Länge von 2,6 km erreicht. Dieses Stück wird als „Karl-Heine-Kanal“ bezeichnet. Auf diesem Abschnitt entstanden zunächst 15 Straßen- und Eisenbahnbrücken.

1. Nonnenbrücke (Nonnenstraße)
2. Eisenbahnbrücke / Riverboat
3. Elisabethbrücke (Erich-Zeigner-Allee)
4. König-Johann-Brücke (Zschochersche Straße)
5. Karl-Heine-Bogen (Stadtteilpark Plagwitz)
6. Weißenfelser Brücke (Weißenfelser Straße)
7. König-Albert-Brücke (Karl-Heine-Straße)
8. Aurelienbrücke (Aurelienstraße)
9. Gießerbrücke (Gießerstraße)
10. Gleisbrücke (Radweg Endersstr. - Karl-Heine-Str.)
11. König-August-Brücke (Engertstraße)
12. Eisenbahnbrücke (Strecke Leipzig - Probszella, Lindenau)
13. Saalfelder Brücke (Saalfelder Straße)
14. Radwegbrücke
15. Luisenbrücke (Lützner Straße)

1926 wurde die Fortsetzung des Kanalbaues beschlossen. Baubeginn war 1933 im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Nationalsozialisten. Kriegsbedingt wurden die Bauarbeiten 1943 beendet. In dieser Zeit wurden gebaut:

- das Hafenbecken in Lindenau mit Silos,

- ein ca. 11 km langes mit Wasser gefülltes Kanalstück bis Güntersdorf mit kompletter Ausrüstung, geeignet für Schiffe bis 1000 t
- ein weiteres 8 km langes trockenes Kanalstück bis Wüsteneutzsch einschließlich des Rohbaues einer Sparschleuse

Im weiteren Verlauf:

- 11 fertiggestellte Straßenbrücken
- 1 Eisenbahnbrücke
- 2 Straßenunterführungen
- Floßgrabendüker bei Wüsteneutzsch (begonnen)
- Zschampertdurchlass (geplant)
- 6 weitere Düker (realisiert)

Zwischen dem Hafenbecken und dem Kanal sowie zwischen dem Hafenbecken und dem Karl-Heine-Kanal gab es keine Verbindung. Die 665 m lange Verbindung zum Karl-Heine-Kanal einschließlich einer weiteren Radwegbrücke wurde 2015 hergestellt, die 75 m lange Verbindung zum Kanal ist geplant, sie erfordert den Bau einer Straßenbrücke für die Lyoner Straße. Damit wäre der durchgängige Schiffsverkehr zwischen Güntersdorf über den Karl-Heine-Kanal und die Flüsse in Leipzig bis in das Leipziger Neuseenland möglich. Ein Frachtverkehr ist jedoch nicht mehr vorgesehen. Der Anschluss an die Saale wird derzeit wirtschaftlich, rechtlich und technisch geprüft.

Der Karl-Heine-Kanal wurde bis 1990 nicht genutzt. Er war zur Müllhalde verkommen. Nach 1990 wurde er beräumt und auf der ganzen Länge ein kombinierter Rad-/Fußweg angelegt. Zur Expo 2000 erfolgte die Einbindung in die Gestaltung des Stadtteilparkes Plagwitz. Seit dieser Zeit findet reger Bootsverkehr statt, der seit 2015 nun auch bis ins Hafenbecken möglich ist. Im Rahmen der Olympiabewerbung für 2012 sollte das Gelände des Lindenauer Hafens das Olympische Dorf werden, mit Wassertaxis zu den Sportstätten. Nach der Absage trat wieder Ruhe ein. Aktuell (2018) ist ein Wohngebiet geplant, das sich bereits im Bau befindet. Am Kanal gibt es Bootsverleihe und zahlreiche Anlegestellen. Mit dem Anschluss an den Lindenauer Hafen ist wie oben beschrieben ein durchgängiger Bootsverkehr möglich.

Quellen/Literatur/Links:

eigene Kenntnisse

http://www.leipzig-lese.de/index.php?article_id=444

<http://www.wasser-stadt-leipzig.de/de/vision.asp>

<https://de.wikipedia.org/wiki/Karl-Heine-Kanal>

<http://www.saaleelster.de/index2.html>

http://www.wsa-magdeburg.wsv.de/Wasserstrassen/Saale_und_Saale-Leipzig-Kanal/index.ht

Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen: „Leipziger Brücken IV - Brücken über den Karl-Heine-Kanal und den Elster-Saale-Kanal 12/10“

Gewässerkatalog 2015-2017 des Regionalen Planungsverbandes Westsachsen

Autor: Helmut Sander / Michael Hartwich

Datum: 15.04.2018

Abbildungen: Michael Hartwich (Juni 2017 / Februar 2018)



Stadtteilpark Plagwitz

Titel des Objekts:

EXPO-Stadtteilpark Plagwitz

Adresse:

Industriestraße, 04229 Leipzig

Stadtteil:

Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Bahnhof/Güter/, Erholung/Freizeit

Kurzcharakteristik:

Zur EXPO 2000 war die Stadt Leipzig Außenstelle und hatte mehrere Ausstellungsobjekte, darunter den Stadtteilpark Plagwitz. Hier wurde gezeigt, wie eine ehemalige Industriebrache zu einem Stadtteilpark umgestaltet wurde – mit Integration industrieller Materialien, Schienen und Gebäuden.

Datierung:

2000

Objektgröße:

3.500 m²

Ursprüngliche Nutzung:

Verladebahnhof mit drei Anschlussgleisen für die Firmen, die sich kein eigenes Anschlussgleis nutzen konnten oder kein eigenes Anschlussgleis benötigten.

Heutige Nutzung:

Stadtteilpark mit Erhalt des Verladebahnhofs Nr. 1 als Vereinssitz des Wasser-Stadt-Leipzig e.V., Grünflächen mit Basketball- und Spielplatz. Erhaltung eines Teils der ehemaligen Anschlussgleise mit Umwidmung als Wege. Eine Aussichtsplattform aus Schienen und Holzschwellen zum Karl-Heine-Kanal hin. Zum jährlichen Leipziger Wasserfest findet hier das Piratendorf statt.

Bau- und Firmengeschichte:

Bis nach 1990 wurde noch der Verladebahnhof für die umliegenden kleinen

Betriebe genutzt. Es gab drei Anschlussgleise, die vom Industriebahnhof Plagwitz-Lindenau ab 1879 abzweigten. Betrieben wurden sie von 15 Werks- und Verbindungsbahnen. Im Jahr 1998 fand ein Planungswettbewerb statt. Ein Jahr später erfolgte der Abbruch maroder und nicht mehr genutzter Gebäude und im selben Jahr der Ausbau der Industriestraße, die vorher noch von Kopfsteinpflaster geprägt war. Von 1997 bis 2000 fanden der Flächenerwerb und die Umgestaltung zum Stadtteilpark statt. Der Park erhielt 2001 den Leipziger Architekturpreis.

Objektbeschreibung:

Die Anlage, die sich zwischen Gießerstraße, Industriestraße und Karl-Heine-Kanal befand, hatte drei Anschlussgleise. Weiter in Richtung König-Johann-Brücke (Zschochersche Straße) führte die Plagwitz-Connewitzer Verbindungsbahn. Für die Weltausstellung „EXPO 2000“ in Deutschland wurde aus der ehemaligen Industriebrache eine Grünfläche mit Freizeitaktivitäten entwickelt. Ein Großteil der Anschlussgleise wurde erhalten und in Wegeverbindungen umgebaut. Erhalten wurde auch das Verladehaus Nr. 1, das heute Vereinssitz des Wasser-Stadt-Leipzig e.V. ist. Zum Tatbestand der Erhaltung war noch nicht klar, wer künftig das Häuschen nutzen könnte, jedoch wollte man es unbedingt aufbewahren und ging damit ein Risiko bei der Unterstützung von Fördermitteln ein. Es entstanden große Grünflächen, ein Basketball- und Spielplatz sowie Sitzflächen. Über den Karl-Heine-Kanal, in Höhe Stelzenhaus, wurde eine Brücke, der Karl-Heine-Bogen, errichtet, der den Kanaluferweg mit dem Stadtteilpark verbindet.

Quellen/Literatur/Links:

www.regio-schiene.de (Poträts > Anschlussgleise)

Literatur: Verbindungsbahn Connewitz-Plagwitz, Böhlitzer Hefte, Anne Tienelt/Frank Baacke, 2015

Autor:

Dave Tarassow

Datum:

22.11.2017

Abbildungen:

Dave Tarassow



Saxonia

Titel des Objekts: Gebrüder Wommer Saxonia-Fleischereimaschinenfabrik

Adresse: Gießereistraße 47, 04229 Leipzig

Stadtteil: Plagwitz; früher Kleinzschocher zugeordnet

Industriezweig / Branche / Kategorie: Maschinenbau / Fleischereimaschinen

Kurzcharakteristik: Verwaltungs- und Wohngebäude mit Fabrikhalle

Datierung: Bau der Gebäude ca. 1905, Fabrikhalle 1923 erweitert

Objektgröße: ca. 4000 qm

Ursprüngliche Nutzung: ab ca. 1907 Gebrüder Wommer Maschinenfabrik, Maschinenbaubetrieb für Fleischereimaschinen SAXONIA

Heutige Nutzung: Rollershop LE (Motorroller; Verkauf und

Reparaturwerkstatt). Das Wohn- und Verwaltungsgebäude an der Straßenseite ist derzeit ohne Nutzung.

Bau- Firmen- und Familiengeschichte: Der Schmied Wilhelm Wommer, geb. 1840 im Saarland legte 1870 den Grundstein für die spätere SAXONIA - Fleischereimaschinenfabrik, als er in der Nähe des Leipziger Schlachthofes am Ranstädter Steinweg mit fünf Arbeitern eine kleine Werkstatt in der damaligen Kleinen Gasse 3 eröffnete.

1874 erschuf er die erste Wurstfüllmaschine. 1885 zog die Firma in die Gerberstraße. 1888 wurde der neue Schlachthof in der Südvorstadt fertiggestellt. 1890 zog daraufhin die Firma Wilh. Wommer in dessen unmittelbare Nähe in die Kantstraße. Viele andere Firmen der Fleischwirtschaftsbranche siedelten sich ebenfalls in dieses noch wenig bebaute Gebiet an. 1893 starb der Firmengründer. Seine Söhne Wilhelm und Otto führten zeitweise gemeinsam aber auch einzeln das Unternehmen weiter.

1897 präsentierten sich auf der Sächsisch - Thüringischen Industrie- und Gewerbeausstellung Fleischermeister Nietzsche und die Maschinenfabrikanten Wilhelm jr. und Otto Wommer mit einem eigenen Pavillon - dem ersten Bau unter dem Begriff Jugendstil. Architekt war Paul Möbius. Im Pavillon wurden Fleischereimaschinen und Gerätschaften gezeigt sowie Fleisch- und Wurstwaren produziert, die im Restaurant des Pavillons verspeist werden konnten.

Ab ca. 1898 wurde das Unternehmen mit dem Namen Gebrüder Wommer geführt. Infolge der ständig wachsenden Ausdehnung des Geschäftes ist 1900 in Leipzig-Kleinzschocher, Gießerstr.33 (mit Gleisanschluss) der neue Firmensitz etabliert worden. Die kleinen Standorte der bisherigen Firmen am Schlachthof (Kantstraße und Altenburger Straße) sind aber z.T. bis kurz nach der Wende verblieben. Die Schließung des Schlachthofes 1991 war einer der Gründe für die Aufgabe dieser Betriebe. Hier waren natürlich die Alltagsgeschäfte bezüglich des Bedarfes z.B. an Fleischereiwerkzeugen optimal.

Um 1907 erfolgte der Umzug in die Gießerstraße 47 (ca. 4000 qm), ebenfalls wieder mit Gleisanschluss. Die Erzeugnisse wie Kutter, Fleischwölfe, Wurstfüllmaschinen in unterschiedlichen Baugrößen und Varianten mit der eingetragenen Schutzmarke SAXONIA wurden nicht nur im Inland hoch geschätzt, sondern weit über Deutschlands Grenzen hinaus in alle Welt verkauft. Nach dem Tod von Wilhelm Wommer jnr. übernahm 1910 der jüngste Sohn Max das Unternehmen. Er hatte als Marokko-Deutscher in den Jahren 1903-1908

praktische Erfahrungen unter anderem als Prokurist sammeln können. Sein Bruder Karl gründete 1912 ein Unternehmen (Wommer & Weller) für Elektomotoren, welches im Gebäudekomplex des heutigen Museums für Druckkunst in der Nonnenstraße 38 untergebracht war. 1915 wurde das Wommer-Werk gegründet. Maschinen für Wurstfabrikation u.a. sind unter der Schutzmarke Lipsia gefertigt worden.

Ab 1922 erscheint „Lipsia“ im Firmennamen, wohl auch zur eindeutigen Unterscheidung von Gebr. Wommer in der Gießstraße 47. Häufige Standortwechsel waren für das Wommer-Werk bezeichnend. 1920 waren zirka 200 Mitarbeiter im Unternehmen Gebrüder Wommer beschäftigt. 1923 wurde der Erweiterungsbau der Fabrikhalle fertiggestellt. In den Jahren von 1920 bis 1922 gelang es Wolfgang Ostwald, Vertreter der Leipziger Industrie für die angewandte Kolloidchemie zu interessieren. Für den Aufbau einer Kolloidabteilung an der Universität in Leipzig gewann er auch Max Wommer. 1926 erschien sein Buch „Die elektrolytische Verchromung System Wommer“ 1928 wurde die Gebrüder Wommer Aktiengesellschaft gegründet. Im Juli 1937 erwarb der technische Leiter Paul Wilhelmi mit seiner Ehefrau das gesamte Aktienpaket und verwandelte die Aktiengesellschaft in eine offene Handelsgesellschaft. Max Wommer hatte sich aus der Firma zurückgezogen. Die neuen Inhaber firmierten aber weiterhin mit dem in Fachkreisen bekannten werbewirksamen Namen Wommer.

Während des 2. Weltkrieges wurde hauptsächlich das bisherige Produktionsprogramm von Fleischereimaschinen aufrechterhalten. Zusätzlich wurden Lohnarbeiten an Kriegsgeräteteilen als Unterlieferer für große Rüstungswerke ausgeführt. In (4) werden Ostarbeiter, Ukrainer und Griechen erwähnt, die im Lager „Mangold“ in der Diezmannstr. 68 untergebracht waren. Andere Unterlagen sagen aber auch aus, dass sich die Wilhelmis jahrelang (1940-1943) der sog. „Adolf-Hitler-Spende der deutschen Wirtschaft“ verweigerten. Das Firmengelände überstand den Krieg nahezu unbeschadet.

Nach Kriegsende kam das Unternehmen Ende August 1945 durch den SMA-Befehl 124 unter Sequester. Die Eheleute Wilhelmi wurden nach diversen juristischen Auseinandersetzungen aus dem Betrieb „entfernt“. Nach dem Volksentscheid in Sachsen am 30.6.1946 erfolgte am 1.7.1946 die entschädigungslose Enteignung der bisherigen Inhaber.

Am 1.7.1948 erfolgte die Zuordnung der VEB Fleischereimaschinenfabrik Saxonia Leipzig zur VVB NAGEMA. Die Aufgabe des Produktionsstandortes für Fleischereimaschinen und Anschluss an die VEB Druckmaschinenwerke Leipzig

als Betriebsteil VI fand 1965 statt.

Nach der Wiedervereinigung 1990 wurde dieser im Zusammenhang mit der Neustrukturierung und Konzentration des Druckmaschinenwerkes Leipzig in der Riesaer Str. als zirkon Druckmaschinen GmbH aufgegeben.

Nutzung 1994 bis ca. 2015: Autohof Kosmalla mit KFZ-Werkstatt.

Aktuelle Nutzung (2017): Rollershop LE (Verkauf, Service und Reparatur von Motorrollern). Das Wohn- und Verwaltungsgebäude ist ungenutzt und entwickelt sich zur Ruine.

Objektbeschreibung: 4-stöckiges Wohn- und Verwaltungsgebäude mit gelber Klinkerfassade, Nordseite ohne Fenster. Diese Fassadenfläche war mit einer großflächigen Werbung für die Firma versehen. Im hinteren Areal befindet sich eine ebenerdige Fertigungs- und Montagehalle. An der südlichen Seite des Geländes war ein Bahnanschluss entsprechend des Konzeptes der Gleisfinger bzw. Gleisharfe für die vielen Anrainerbetriebe vorhanden.

Quellen/Literatur/Links:

(1) Festschrift zum 50-jährigen Firmenjubiläum

(2) Firmenchronik 1949

(3) Broschüre; Plagwitz: Aus der Geschichte des Vorortes und seiner Industrie 1985

(4) Fremd- und Zwangsarbeit im Raum Leipzig 1939-1945, Leipziger Kalender, Sonderband 2004/1

<http://www.wommwomm.de/firmen.html>

Familienunterlagen, Adressbücher, Maschinen-Kataloge, Prospekte

Autor: Thomas Wommer

Datum: 22.6.2017

Abbildungen: Archiv der Familie Wommer

Buntgarnwerke

Objekt:

früher: Sächsische Wollgarn-Fabrik Aktiengesellschaft vormals Tittel & Krüger

DDR: VEB Buntgarnwerke Leipzig

heute: Loftwohnungen, Gewerbe

Adresse: Nonnenstraße 17-21 / Holbeinstraße 14

Stadtteil: Plagwitz (Nonnenstraße) / Schleußig (Holbeinstraße)

Industriezweig/Branche/Kategorie: Textilindustrie

Kurzcharakteristik: repräsentative Backsteinarchitektur, hervorragendes Industriedenkmal

Datierung: 1875

Objektgröße: 50.000 m²

Bau- und Firmengeschichte:

1866 Gründung eines Garnhandels im Stadtzentrum durch Carl Augustin Tittel, ab 1869 mit Teilhaber August Andreas Krüger

1875 Bau einer Dampffärberei auf dem heutigen Grundstück, weiterer Ausbau als Wollgarnspinnerei,

1887 Gründung der „Sächsische Wollgarn-Fabrik Aktiengesellschaft vormals Tittel & Krüger“

1888 Hochbau West (östlich der Nonnenstraße), modernes Gebäudetragwerk mit repräsentativer Fassadenarchitektur,

1897 Betriebswohnungen westlich der Nonnenstraße,

1906 Hochbau Süd an der Holbeinstraße, Verbindung durch eine zweigeschossige Brücke über die Weiße Elster und eine Brücke für das Anschlussgleis (2015 abgerissen), mehrere Änderungen der Firmenstruktur, Einschränkungen durch die Weltwirtschaftskrise und den 2. Weltkrieg, in der DDR in Volkseigentum, Vereinigung mit anderen Betrieben als „VEB Buntgarnwerke Leipzig“

nach 1989 Abwicklung durch die Treuhand,

ab 1991 Verlagerung der Produktion inklusive der technischen Ausrüstungen nach Tschechien,

1992 Verkauf an eine Erbengemeinschaft + Investoren, schrittweise Sanierung ab 1993 durch verschiedene Eigentümer und Investoren, vorwiegend in Loftwohnungen und Gewerbeflächen (Elster-Lofts, Elster-Business-Park, Venezia-Quartier), Würdigung der gelungenen Sanierung als EXPO-Objekt 2000

Objektbeschreibung: sanierte Klinkerbauten. Die Besonderheit bei der Sanierung des Hochbaues West ist die Entkernung in der Mitte als Lichthof sowie die zweigeschossigen Lofts zur Anpassung an hohen Geschosshöhen des Industriebaues.

Quellen/Literatur/Links:

http://www.leipzig-lese.de/index.php?article_id=693

www.google.de Bildersuche: Buntgarnwerke Leipzig Loft

Autor: Helmut Sander, 21.06.2017

Bilder: Quellen Helmut Sander/ eigene Aufnahmen Michael Hartwich (Juli 2016)



Museum für Druckkunst

Titel des Objekts: Museum für Druckkunst Leipzig

Adresse: Nonnenstraße 38

Stadtteil: 04229 Leipzig-Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie: Polygraphisches Gewerbe

Kurzcharakteristik: Museum zum „Anfassen“ in einem ehemaligen Druckereigebäude

Datierung: 1915-17 Errichtung der Gebäudefront zur Nonnenstraße, Umgestaltung der Fassadenfront in den Jahren 1922-23 mit Art Déco Elementen. Die den viereckigen Hof begrenzenden Fabrikteile sind älter und wurden ca. 1908 erreicht.

Objektgröße: ca. 4000m²

Ursprüngliche Nutzung: Um 1876 begann eine Firma für Strickmaschinen auf dem Gelände mit der Produktion. Eigentümer war der Kaufmann Gustav Ludwig Oehmler. Die ersten baulichen Anlagen des Grundstückes befanden sich im heute hinteren Bereich des Hofes in Richtung zur Gleisstraße. 1908 erfolgt die Übernahme durch Theodor Wilhelm Weickart und die Umgestaltung zur heute vorhandenen Vierflügel umfassenden Fabrikanlage. Hergestellt wurden nun Brenner für Gas- und Petroleum. Eine Erweiterung der Lampenfabrik erfolgt in den Jahren 1915-17 mit einem Neubau der Front an der Nonnenstraße. Im Gegensatz zum Vorgängerbau von 2 Etagen verfügt das neue Gebäude nun über eine Ebene mehr. Durch fortschreitende Nutzung der elektrischen Beleuchtung verlässt die Fabrik für Gas- und Petroleumbrenner das Areal. Ab dem 8. September 1921 ist die Leipziger Reisebuchhandlung Dr. Karl Meyer GmbH neuer Nutzer der Gebäude. Das Unternehmen wurde bereits 1919 gegründet und verlegt seinen Firmensitz 1922 in die Nonnenstraße 38. Am neuen Standort arbeiten bis zu 350 Angestellte in verschiedenen Bereichen wie Druckerei und Buchbinderei. Ebenso werden Gegenstände des Kunsthandels vor Ort gefertigt. Der Buch- und Kunstverlag wächst. So entstehen 1922 die beiden Fahrstuhltürme und erleichtern Transport und Fertigung. Hergestellt wurden diese vom bekannten Plagwitzer Unternehmen Unruh und Liebig. Das erfolgreiche Unternehmen möchte sich auch nach außen repräsentieren. Es beauftragt den Architekten Edgar Röhrig in den Jahren 1922/23 mit der Umgestaltung der Fassade zur Nonnenstraße im Art Déco Stil. Seinen Namen und die Jahreszahlen der Arbeit trägt eine noch heute vorhandene Relief-Palette im Putz rechts neben dem Eingang. Ebenso werden die Räume des Vorderhauses mit in den Umbau einbezogen. Entstanden ist eine dezente Fassade im damaligen Zeitgeist, die Ihresgleichen im Stadtbild sucht. Den zweiten Weltkrieg hat das Haus ohne Schäden überstanden und die Firma Dr. Karl Mayer kann weiter produzieren. Jedoch geht die Verstaatlichungswelle nicht an dem Privatunternehmen vorüber. Zu Beginn des Jahres 1953 erfolgt die Zwangsverstaatlichung. Als Teil des VEB Offizin Haag Drugulin kommt es 1954 zur erneuten Änderung des Firmennamens. Nun im Verbund mit anderen Druckereien geht das Haus im VEB Offizin Anderson Nexö auf. Die Produktion läuft auf Hochtouren bis in die Zeit um 1990/1991. Nach dem gesellschaftlich- und wirtschaftlichen Umbruch fehlen die Absatzmärkte. Die Anlagen waren veraltet. Nach einer Phase der Ungewissheit kam es 1994 zur Gründung des Museums. Der Verleger Herr Ekkehart

Schumacher Gebler war Initiator und treibende Kraft. Ihm hat Leipzig dieses einmalige Museum zu verdanken. Es folgte ein etappenweiser Umbau der den Charakter des Hauses erhalten hat. Im Jahr 1999 konnte die unter Denkmalschutz stehende Fassade zur Nonnenstraße nach der Sanierung neu erstrahlen.

Heutige Nutzung: Hervorragend restauriert kann man hier an einem authentischen Ort die Entwicklung der für Leipzig prägenden Branche erleben. War in diesem Haus die „Schwarze Kunst“ doch schon seit Jahrzehnten ansässig und ist es bis heute geblieben. Beim Eintreten riecht man schon bald den typischen Geruch von Druckerschwärze und Öl. An Wochenenden oder anderen Terminen kann man die Technik in Betrieb erleben, Blei wird geschmolzen und in Form für Buchstaben oder Noten gebracht. Anschaulich und verständlich erlebt man hier die Prozesse Gießen, Setzen sowie Drucken in Werkstattatmosphäre. Besucher können auch Handabzüge selbst erstellen und die Werkstatt wird rege von Künstlern genutzt. Hier kann man alles über die verschiedensten Techniken der Polygraphie erfahren. Das Herzstück der Sammlung ist die Schriftgießerei, die bildet mit ihren mehreren Tausend Schriftarten eine in Europa einmalige Vielfalt und den Ausgangspunkt zu Drucken aller Art und Größe. Früher wurden die Bleibuchstaben noch von Hand gegossen und der Schriftsetzer erstellte die Texte daraus ebenfalls per Hand. Später gab es bereits Maschinen, wie die Monotype aus England. So konnte Satz zum Drucken per Lochstreifen von der Maschine gelesen und gegossen werden. Ein großer Fortschritt und für Jahrzehnte der Standard in der Bleisatzherstellung. Einige dieser fantastischen Maschinen sind noch heute bei Firmen aktiv. Eine umfangreiche Palette von ca. 100 funktionstüchtigen Maschinen zeigt das Haus zu den Herstellungsschritten Guss-, Satz- und Drucktechnik. Diese wurden in verschiedenen Zeitepochen entwickelt und eingesetzt. Viele Bauarten und Techniken vermitteln einen Einblick in die facettenreiche Branche und den Erfindergeist der Menschen. Ziel war stets die Produktion effizienter und billiger zu gestalten. Alles Wissen der Menschheit war früher im Medium Buch zu finden und „gespeichert“. Die Herstellung von Büchern hat sich seit Gutenberg in den folgenden 5 Jahrhunderten gewaltig verändert. Aus Handsatz wurde Computersatz. Das Exponat einer Offsetdruckmaschine aus dem Jahr 1978 schafft den Übergang zu neuerer Drucktechnik. All die Zwischenschritte werden hier im Haus den Besuchern gezeigt als auch von fachkundigen Personal erklärt. Tiefdruck in Verbindung mit Kupferstich sowie Lithografie als auch Flachdruck wird in dem einmaligen Museum gleichfalls repräsentiert. Diese Techniken wurden früher oft

für Illustrationen und Bilder verwendet. Eine Besonderheit war damals auch der Notendruck. Gern nehmen Künstler die Möglichkeit wahr sich den alten Herstellungstechniken zu bedienen und schaffen dabei außerordentliche Werke. 2008 konnte das Museum um eine Xylographie-Werkstatt erweitert werden. Hier kann man alles über den Holzstich erfahren.

Eine besondere Rarität ist die Lichtdruckwerkstatt. Diese geniale Technik ist voll funktionstüchtig und nutzbar. Sie ist in der Welt fast einmalig und nur hier zu bestaunen. Eine zweite Lichtdruckmöglichkeit befindet sich nur noch in Japan! Ebenso gibt es Angebote für Kinder und Familien. Sonderausstellungen sowie spezielle Führungen und Tagungsmöglichkeiten runden das Profil des Hauses ab. Ein neu gestalteter Innenhof lädt die Besucher zum Verweilen ein. Im Museumsshop findet man Drucksachen, die im Haus gefertigt wurden, Karten für Einladungen u. ä. oder Bleibuchstaben zur Verwendung als Stempel und vieles mehr. Ein Ort wirklicher Industriekultur in Verbindung mit der Polygraphie den man nicht zur einmal besucht haben soll!

Objektbeschreibung: Das historische Ensemble verfügt über eine in Leipzig seltene Art Déco Fassade zur Nonnenstraße, die in den letzten Jahren umfassend saniert wurde. Der Eingangsbereich liegt nicht symmetrisch zur Mittelachse des Hauses. Ein Dreiecksgiebel betont die obere Etage. Den rechteckigen Hof begrenzen Klinkerbauten. Verwendet wurden dort rote Klinker und gelbe Steine als Fensterbögen. Sie zeigen Industriearchitektur jener Jahre um den ersten Weltkrieg. Im authentischen Flair kann der Besucher hier in die Geschichte des polygraphischen Gewerbes erleben. In dieser Branche haben über Jahrzehnte Leipziger Familien Arbeit gefunden. Eine Besonderheit bilden auch die noch vorhandenen Fahrstühle von 1922. Der Aufzug im öffentlichen Treppenhaus des Museums verfügt über einen außergewöhnlichen Brems-Mechanismus, den es in Leipzig nur noch an einer weiteren Stelle gibt. Neben dem eigentlichen Museum gibt es noch Räume für Sonderausstellungen, Büros und Werkstätten sowie einen Saal für Tagungen. Leipzig, als DIE ehemalige Buchstadt Europas und der Welt hat damit ein einzigartiges Museum zur Polygraphie an einem authentischen Ort, welches zeigt, das Drucken eine Kunst ist!

Quellen/Literatur/Links:

Museum für Druckkunst Leipzig, Öffentlichkeitsarbeit Frau Hartmann

http://www.druckkunst-museum.de/home_de.html

Autor: M. Mann

Datum: 25.10.2016

Abbildungen:

1-5 Museum für Druckkunst Leipzig, Öffentlichkeitsarbeit Frau Hartmann (M. Mann)

Restliche Aufnahmen: M. Mann 02.09.2016 und 11.09.2016



Bahnhof Plagwitz

Titel des Objekts:

Bf. Leipzig-Plagwitz

Adresse:

Engertstraße 36 , 04229 Leipzig

Stadtteil:

Leipzig-Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie:

Verkehrswesen/Eisenbahn

Kurzcharakteristik:

ehemals der erste Industriebahnhof Europas mit Doppelung der Bahnbetriebswerke und Empfangsgebäude durch die damaligen Eisenbahnverwaltungen, heute Haltepunkt der S-Bahn Mitteldeutschland (S1) und Halt für Regionalbahnen, parkähnlicher Bürgerbahnhof mit Spiel- und Freizeitmöglichkeiten auf ehemaligen Bahngelände im Aufbau.

Datierung:

Eröffnung am 20.Oktober 1873

Objektgröße:

Empfangsgebäude und ca. 50 Hektar Bahngelände

Ursprüngliche Nutzung:

wichtiger Güterbahnhof zur Versorgung der Plagwitzer Industriebetriebe
Durchgangsbahnhof und Ausgangspunkt verschiedener Strecken sowie umfangreicher Anschlussbahnen

Heutige Nutzung:

Trennungsbahnhof, Personenverkehr auf folgenden Strecken:

Leipzig-Leutzsch-Gera-Saalfeld, bedient von der Erfurter Bahn

Leipzig-Plagwitz-Miltitzer Allee, bedient von der S1 S-Bahn Mitteldeutschland

Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz, kein regelmäßiger Personenverkehr, dient als Umleitungstrecke für den City-Tunnel Leipzig

Im Empfangsgebäude befindet sich noch ein Restaurant und in den angrenzenden Güterschuppen einige Firmen. Die 6 vorhandenen Stellwerke wurden 2011 durch ein elektronisches Stellwerk ESTW-A ersetzt und teilweise abgebrochen. Im preußischen Lokschuppen hat das Eisenbahnmuseum Leipzig seinen Sitz und veranstaltet Sonderfahrten und 2mal im Jahr die „Leipziger Eisenbahntage“. Der sächsische Rundlokschuppen ist ohne Drehscheibe und Gleisanbindung noch vorhanden und wird gewerblich genutzt. Vom Eisenbahnbetrieb freigegebene Flächen werden stückweise als „Bürgerbahnhof Plagwitz“ einer Freizeitnutzung zugeführt und entsprechend umgestaltet.

Bau- und Firmengeschichte:

Als am 11.11.1871 für die Strecke Leipzig-Pegau-Zeitz auf dem Gelände des heutigen Bf. Plagwitz der erste Spatenstich erfolgte, konnte noch keiner ahnen, was sich hier mal für ein wichtiger Güterknoten entwickeln sollte. Die erste Lokomotive erreichte Plagwitz am 08.03.1873 während einer Probefahrt vom damaligen Barneck, heute Bf. Leipzig-Leutzsch. Mit der Streckeneröffnung Leipzig-Gera-Saalfeld am 20.10.1873 durch die Thüringer Eisenbahn wurde in Plagwitz der erste Bahnhof in Betrieb genommen und kurze Zeit später entstand der erste Industriebahnhof Europas.

Karl Heine, ein bekannter Leipziger Industriepionier, bemühte sich um einen „Gleisanschlussvertrag“ mit der damaligen Preußischen Staatseisenbahn. So konnten die ersten Anschlussgleise und Ladestellen für die Plagwitzer Firmen errichtet werden. Der direkte Gleisanschluss für Betriebe war damals revolutionär. So konnte zum Beispiel Kohle für die Dampfmaschinen gleich bis in die Fabriken gelangen und deren Fertigprodukte direkt versandt werden. Kleinere Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss nutzten die Ladestellen für An- und Abfuhr ihrer Grundstoffe und Produkte. Ein Jahr später, also 1874, sollen bereits 37 Firmen über die Eisenbahn erreichbar gewesen sein und ein

„Transport-Comptoir“ - heute simpel Büro genannt - regelte den Betriebsablauf der Anschlussbahnen. Am 01.09.1879 wurde die Strecke Plagwitz-Gaschwitz von der Sächsischen-Staatseisenbahn auf Betreiben von Karl Heine in Betrieb genommen. So erhielt Plagwitz ein zweites, sächsisches Empfangsgebäude mit der Bezeichnung „Plagwitz-Lindenau Sächsischer Staatsbahnhof“. In diesem Bahnhofsteil, später auch als „Karl-Heine-Bahnhof“ bezeichnet, wurde bis 1920 auch Personenverkehr abgewickelt. Ein wichtiger Grund für den Bau der Bahn war der Vorteil für die Industrie. Sie profitierte von gesunkenen Frachtgebühren für Kohle aus der Zwickauer Steinkohleregion, die über die Sächsische-Bayerische Staatseisenbahn nach Leipzig gelangte. Das Gleisnetz musste umfangreich erweitert werden und dabei entstand auch die noch heute als Gebäude vorhandene Ladestelle I an der Industriestraße. Das Netz der Anschlussbahnen geht am 1. April 1886 durch Kauf an den Sächsischen Staat über. Es kommt zur Errichtung weiterer Ladestellen: Ladestelle II Gleisstraße, Ladestelle III Guths-Muths-Straße.

Ab 1886 erfolgt im Gleisnetz der Anschlussbahnen der Betrieb mit Lokomotiven, vorher bewegten Pferde die Wagen. In den Jahren 1886/87 werden erneut Erweiterungen der Gleisanlagen vorgenommen. Ein wichtiger Schritt war 1887/88 der Bau der „Verbindungsbahn“ nach Connewitz, deren Reste wie Bahndämme oder Fragmente von Brückenwiderlagern noch heute erkennbar sind.

Am 17. September 1888 geht diese Strecke in Betrieb und bietet der expandierenden Industrie von Plagwitz spürbare Vorteile. So verkürzt sich die Streckenlänge zur Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn gegenüber der Bahn über Gaschwitz und damit sinken auch Fahrzeit und Frachtgebühren. 1897 wird die Strecke nach Lützen, die im folgenden Jahr Pörsten erreicht, in Betrieb genommen. 1899 ist Plagwitz der größte Güterbahnhof Leipzigs. Im Jahre 1907 wird die Strecke vom Gaschwitz in den preußischen Bahnhofsteil eingebunden. Dieser Bahnhofsteil wurde dann auch als „Zeitzer Bahnhof“ bezeichnet. Nach Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920 wurden beide Plagwitzer Bahnhöfe zusammengefasst und der Personenverkehr im ehemals preußischen Bahnhofsteil konzentriert.

Bis 1922 hieß der ehemals sächsische Bahnhofsteil „Plagwitz-Lindenau-Industriebahnhof“. Ab 1922 als „Leipzig-Plagwitz-Industriebahnhof“ bezeichnet. 1925 kommt es zur Einstellung des Verkehrs auf der „Verbindungsbahn“ nach

Connewitz. Nachdem in Leipzig im Zusammenhang mit dem Bau des Hauptbahnhofes ein leistungsfähiger Güterring entstanden ist, wurde diese eingleisige Verbindung nicht mehr benötigt und ab ca. 1930 zurückgebaut. Am 12.07.1969 wurde Leipzig-Plagwitz ein Haltepunkt der an diesem Tag in Betrieb genommen Leipziger S-Bahn. In den 1970er Jahren kam der Haltepunkt „Schwarzestraße“ an der Strecke nach Gaschwitz für den S-Bahn Verkehr hinzu. Er befand sich noch im Bahnhofsbereich von Leipzig-Plagwitz und ist heute nicht mehr in Betrieb, da es auf der Strecke keinen fahrplanmäßigen Personenverkehr gibt. Zur Erschließung von Leipzig-Grünau wurde ab 25.09.1977 in Teilabschnitten eine völlig neue Strecke für den S-Bahn Verkehr errichtet. Der Endbahnhof von Leipzigs größter Plattenbausiedlung wurde am 01.12.1985 eröffnet und ist heute als „Miltitzer Allee“ Ziel der über Leipzig-Plagwitz verkehrenden S1.

Bis zur Wende waren die Gleisanlagen von Plagwitz völlig ausgelastet. Im Zuge der Wiedervereinigung Deutschlands und dem Wegbrechen der Industrie verlor der ehemals bedeutende Güterbahnhof Anfang der 1990er Jahre rasch seine Funktion und die Anschlussbahnen wurden nicht mehr bedient.

Einstellung der Strecke nach Pörsten nach Sanierung im Jahre 1994.

Eine Wildnis mitten in der Stadt begann sich auf den nun ungenutzten Gleisanlagen auszubreiten. Auch die baulichen Anlagen zeigten durch Vandalismus und Brandschäden ein trauriges Bild. Nach Rückbau und völliger Neutrassierung der Gleisanlagen ergab sich die Möglichkeit, das verlassene Gelände vom Eisenbahnbetrieb frei zu stellen und einen „Bürgerbahnhof-Plagwitz“ anzulegen. Neu angelegte Fuß- und Radwege verbinden nun Stadtteile und laden zu Freizeitbeschäftigungen im ehemaligen sächsischen Industrie- und Güterbahnhof ein. Auch konnte eine Einhausung vom ehemaligen Bahnsteig Plagwitz durch engagierte Bürger „gerettet“ werden und wurde als Unterstand neu aufgestellt. Weitere Fläche werden Parkähnlich gestaltet und ein urbaner Wald soll entstehen. Dieser neue Lebensraum soll diesem Stadtteil zu mehr Grün verhelfen sowie der Erholung dienen.

Ehemalige Zollschuppen, die der dortigen Straße ihren Namen gaben, wurden saniert und vor Jahren als Wohnungen umgebaut. So ist auch ein weiteres Gebäude im ehemals sächsischen Teil des Bahnhofs hergerichtet und trägt die Anschrift: „Güterabfertigung Leipzig-Plagwitz Versand“.

Objektbeschreibung:

Das Empfangsgebäude hat eine Ziegel-Putzfassade und auf der Straßenseite einen Turm (Treppenhaus). Es ist noch in einem recht guten baulichen Zustand.

Die beiden neu errichteten Längsbahnsteige bieten mit der fast völligen Graffiti-Bemalung leider keinen Ort, der zum Verweilen einlädt. Bahnhofsatmosphäre will bei dieser modernen Trostlosigkeit sicher nicht aufkommen.

Das Eisenbahnmuseum Leipzig im ehemaligen preußischen Lokschuppen verfügt über die letzte betriebsfähige Dampflokomotive Leipzigs (Baureihe 52) und ein Besuch lohnt sich zu den Veranstaltungen mit wechselnden Themen und interessanten Gastfahrzeugen. Auch werden mehrfach im Jahr Sonderfahrten angeboten.

Der Bürgerbahnhof wird sich noch etablieren und bietet Spiel- plus Erholungsmöglichkeiten sowie Fuß- und Radwege. Nach Fertigstellung der Antonienbrücke wird es auch neue Wegeanbindungen geben, die Anwohner und Besucher ins Grüne führen. Relikte der ehemaligen Nutzung als großer Güterbahnhof werden dem aufmerksamen Betrachter vielleicht zum Nachdenken über diesen Ort der Industrie- und Verkehrsgeschichte anregen. Was war dort mal alles los? Wer hat dort bei Wind und Wetter gearbeitet? Was für Erzeugnisse gingen von hier in viele Teile der Welt?

Vielleicht gelingt dem derzeit notgesicherten „Kontorhäuschen“ aus dem Jahre 1890 auf der Straßenseite neben dem Bahnhof Plagwitz das Überleben. So könnte ein kleines Museum und Veranstaltungsraum von der bewegten Bahn-Vergangenheit in Leipzig-Plagwitz berichten.

Quellen/Literatur/Links:

Hans Joachim Kirsche, „Bahnland DDR“ transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1981

Daten zu Streckeneröffnungen

Eigene Kenntnisse

„Plagwitz- Eine historische und städtebauliche Studie“, Verlag: PRO LEIPZIG, 2008

Autor/in:

M. Mann

Datum:

07.10.2015

Abbildungen:

M.Mann + 30.03.2005