

Vereinsabzeichenfabrik Helbing

W.

Firmenname: Vereinsabzeichenfabrik Wilhelm Helbing

Adresse: Birkenstraße 8

Orsteil: Lindenau

Industriezweig/Branche/Kategorie: Metallindustrie/ Metalldruckerei; Galvanik

Datierung: gegründet 1907

Ursprüngliche Nutzung:

- 1915 Haarnadelfabrik C. Gellermann
- 1918 Nahrungsmittel-Fabrik Rudolf Ady
- 1920 Rohproduktenhandlung von Kaufmann Samuel Markowitsch

Heutige Nutzung: Industriebrache/ begrünter Hinterhof

Bau- und Firmengeschichte:

Die Firma *Vereinsabzeichenfabrik Wilhelm Helbing* wurde 1892 vom Kaufmann Siegfried Hellinger gegründet.

Die Firma zog 1930 in die Birkenstraße 8. Sie stellte Abzeichen und Medaillen für Vereine und andere Interessenten, außerdem Orden und Ehrenzeichen für das Militär her. Hauptproduktionsmittel waren Ausrüstungen für die Bearbeitung von Metallen, wie Stanzen; unterschiedlich große Balanciers waren vorhanden. Es gab eine zentrale Transmission zum Antrieb der Maschinen. Für die Weiterbearbeitung gab es eine Galvanisier- und eine Emaillier-Einrichtung. Ab einem unbekannten Zeitpunkt wurde auch Metallbesteck aus Aluminium und Neusilber in Lohnfertigung als Halbzeug hergestellt. D. h. im Auftrag eines anderen Unternehmens wurden Besteck-Rohlinge produziert. Auftraggeber war am Ende der Firmenexistenz der *VEB Auer Besteck- und Silberwarenwerke (ABS)*.

Wahrscheinlich 1970 oder 1971 verstarb der Besitzer der Firma. Sein Erbe lebte

in der Bundesrepublik und veranlasste die Auflösung der Firma. In dieser Zeit wurden die Maschinen verkauft und aus dem Produktionsgebäude entfernt. Eine besondere Maßnahme war der Abtransport des großen Balanciers. Es musste eine sehr große Öffnung in die Wand des Gebäudes gebrochen werden, um die Maschine zum Abtransport auf den Hof zu stellen. Bedauerlich war es, dass in der Zeit zwischen Betriebsende und Beginn der Demontage die einzigartige Sammlung aller jemals produzierten Abzeichen gestohlen wurde und seitdem verschollen ist. Der Erlös der Firmenauflösung wurde, wie zu der Zeit üblich, auf ein Sperrkonto eingezahlt. Auf dieses Konto hatte der westdeutsche Erbe eingeschränkten Zugriff.

Die weitere Nutzung des Gebäudes ist derzeit noch nicht erforscht.

Objektbeschreibung: Das Werkstattgebäude (Hofgebäude) ist abgerissen. Das Vorderhaus ist ein Wohnhaus, erbaut um 1895.

Quellen/Literatur/Links:

- Der Leipziger Abzeichenhersteller Wilhelm Helbing (1. Teil): Die Abzeichen aus der Zeit 1892 bis 1913. In: Nickel, Heinz (Hrsg.): Internationales Militaria-Magazin.(IMM). Nr. 94. Das aktuelle Magazin für Orden, Militaria und Zeitgeschichte. Zweibrücken, VDM Heinz Nickel Verlag, 1999
- Der Leipziger Abzeichenhersteller Wilhelm Helbing (Teil 2): Die Abzeichen aus der Zeit 1914 bis 1935. In: Nickel, Heinz (Hrsg.): Internationales Militaria-Magazin. (IMM). Nr. 97. Das aktuelle Magazin für Orden, Militaria und Zeitgeschichte. Zweibrücken, VDM Heinz Nickel Verlag, 2000
- Der Leipziger Abzeichenhersteller Wilhelm Helbing (Teil 3): Abzeichen aus der Zeit um 1900 bis 1964. In: Nickel, Heinz (Hrsg.): Internationales Militaria-Magazin. (IMM). Nr. 105. Das aktuelle Magazin für Orden, Militaria und Zeitgeschichte. Zweibrücken, VDM Heinz Nickel Verlag, 2002
- Die Vereinsabzeichenfabrik Wilhelm Helbing (Teil IV). In: Nickel, Heinz (Hrsg.): Internationales Militaria-Magazin. (IMM). Nr. 108. Das aktuelle Magazin für Orden, Militaria und Zeitgeschichte. Zweibrücken, VDM Heinz Nickel Verlag, 2003
- Leipziger Vereinsabzeichenfabrik Wilhelm Helbing (Teil V). In: Nickel, Heinz (Hrsg.): Internationales Militaria-Magazin. (IMM). Nr. 110. Das

aktuelle Magazin für Orden, Militaria und Zeitgeschichte. Zweibrücken,
VDM Heinz Nickel Verlag, 2003

- www.lindenauerstadtteilverein.de/juedisches-leben-in-lindenau

Autor: Frank Heyme

Datum: 19.02.2020

Mitteldeutscher Feuerungsbau

Objekt: Mitteldeutscher Feuerungsbau

früher: Fränkel & Viebahn

DDR: VEB Mitteldeutscher Feuerungsbau (MIFEU) und später VEB Feuerungsanlagenbau im Kombinat Kraftwerksanlagenbau

heute: Solarpark, Kleingewerbe, Brachfläche

Adresse: Händelstr. 14, 04288 Leipzig

Ortsteil: Holzhausen

Industriezweig/Branche/Kategorie: Maschinenbau, Feuerungsanlagen

Kurzcharakteristik: Bau von Feuerungsanlagen vor allem für Braunkohle

Datierung: 1922

Objektgröße: 48000 m²

Bau- und Firmengeschichte:

Die Firma Fränkel & Viebahn ließ sich 1922 auf dem Gelände einer ehemaligen Ziegelei an der Händelstraße nieder und vergrößerte sich dort. 1945 erfolgte die Enteignung. Weiterführung der Produktion als VEB Mitteldeutscher Feuerungsbau Holzhausen (MIFEU). Im Zuge der Kombinatbildung erfolgte die Umbenennung in VEB Feuerungsanlagen Holzhausen.

Ab Juli 1990 erfolgte die Privatisierung als Mitteldeutsche Feuerungs- und Umwelttechnik GmbH.

Trotz guter Auftragslage kam es wegen Differenzen mit der Treuhand 2011 zur Einstellung der Produktion. 2012 wurden die Anlagen und die meisten Gebäude zurückgebaut. Es entstand ein Solarpark und ein Autoservice. Im ehemaligen Verwaltungsgebäude sollte 2016 eine Flüchtlingsunterkunft eingerichtet werden, dazu kam es aber nicht.

Objektbeschreibung:

Vom ehemaligen Feuerungsbau gibt es noch wenige kleinere Gebäude, die von Gewerbebetrieben genutzt werden, das mehrgeschossige ehemalige Verwaltungsgebäude und zwei Industrieschornsteine. Die größte Fläche wird von der Solaranlage genutzt, der Rest sind Brachflächen

Quellen/Literatur/Links:

- Industriegeschichte von Holzhausen (Sachs), Broschüre des Heimatvereines
- Klaus Behling, Die Treuhand - Wie eine Behörde ein ganzes Land abschaffte
- Ortschronik von Holzhausen

Autor: Helmut Sander

Datum: 03.02.2019

Abbildungen:

- Luftaufnahme, 1925, aus der Industriegeschichte des Heimatvereines
 - eigenes Foto (H. Sander) Okt. 2018: die beiden Industrieschornsteine und ein Gebäude
-

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; Fabrikgebäude um 1900 und 1905

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

Bau- und Firmengeschichte:

- 1872 entwickelt Hugo Brehmer (geb. 1844 in 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 Buchdrahtheftmaschine

- 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 zwei 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 drei 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 auf o.g. Grundstück 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 benachbarte 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 aufgrund 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 graphische 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 Weißenfelder 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 Weißenfelser 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, Walzwerkausrüstungen, 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 Zweispänner zur Stadtbahn“, LVB-Chronik, 1996

Autor: Mann, Mathias

Datum: 01.06.2018

Abbildungen:

Karl Krause

Titel des Objekts: Buchbindereimaschinenwerke Leipzig / Karl-Krause-Fabrik

Adresse: (Fabrikgebäude) Theodor-Neubauer-Str. 60 04318 Leipzig, 1905-1963:
Karl-Krause-Str. 60

Stadtteil: Anger-Crottendorf

Industriezweig/Branche: Polygrafischer Maschinenbau /
Buchbindereimaschinenbau

Datierung: Firmengründung 1855, Fabrikgebäude 1913

Objektgröße: Nutzfläche Fabrikgebäude ca. 7700 m², Fabrikgelände
(schwankende Größenangaben): ca. 63.000 m², bzw. 5ha (1892)

Ursprüngliche Nutzung: Fabrikgebäude für den Bau von
Buchbindereimaschinen und Lehrwerkstatt

Heutige Nutzung: keine, gegenwärtig Ruine

Bau- und Firmengeschichte:

- 1823 wird Karl Krause als 11. Kind der Familie in Liemehna, einem preußischem Dorf bei Eilenburg, als Sohn eines Gutsbesitzers (auch Landwirt notiert) geboren. 1838 Umzug nach Leipzig. Er arbeitet als Laufbursche des Konditors Wilhelm Felsche für das Café Français (neben der Paulinerkirche). Felsche ist in Liemehna an einer Zuckerfabrik beteiligt. Anmerkung: Café zu Beginn des 1. Weltkrieges umbenannt in Café Felsche
- 1842-1846 Schlosserlehre, anschließend Wanderschaft in SW-

Deutschland und der Schweiz

- 1848 wieder in Leipzig, bildet sich Krause autodidaktisch weiter und arbeitet als Geselle in mehreren Maschinenfabriken, auch in der Leipziger Eisenbahnbau-Werkstatt der Gebr. Harkort, wo seine Meisterwerdung erfolgt. Der Meistertitel wird ihm verwehrt, so nennt er sich Mechanicus und Maschinenbauer
- 1855 richtet sich Krause in der Erdmannstraße (heute Reichelstraße) mit geringem Kapital und der Hilfe von Felsche eine Reparaturwerkstatt für Maschinen des grafischen Gewerbes ein. Innungszwang und Schwierigkeiten als Ausländer das Bürgerrecht zu erlangen, erschweren Krause die Etablierung, ehe er seinen Bürgereid leisten kann. Im Fokus stehen bald selbstgebaute Steindruckpressen und Papierschnidemaschinen. Krause baut eine stark verbesserte Kniehebelpresse für Blinddruck und Vergoldung
- 1857 kommt eine kleine Eisengießerei hinzu
- 1859 beginnt der Export seiner Erzeugnisse
- 1861 Umzug des Betriebes in die Inselstraße 14/16 - in das Graphische Viertel (um 1900 gibt es im Graphischen Viertel ca. 2100 Betriebe der Branche, also Verlage, Druckereien, Buchbindereien, Buchhandlungen, Antiquariate und entsprechende Maschinenbaubetriebe)
- 1870 kauft Krause in Crottendorf, östlich von Leipzig gelegen, ein großes Gelände für seine neue Fabrik
- Krause bezieht seine Gussteile noch von drei fremden Gießereien
- Ab 1873 beginnt deshalb der Bau der neuen Fabrik mit der Eisengießerei, was sich zeitweise auch in der Firmenbezeichnung wiederfindet: *Maschinenfabrik und Eisengießerei Karl Krause, Leipzig*
- Schmiede und Kesselhaus folgen.
- 1877 Fabrikhallenbau längs der heutigen Zweinaundorfer Straße
- 1878 zieht die gesamte Belegschaft um - die Baumaßnahmen sind im Wesentlichen abgeschlossen. Das Pendeln zwischen Inselstraße und Crottendorf hat ein Ende. Krause wird als sozial eingestellter Patriarch charakterisiert: Auch zum Wohle der Firma lässt er Werksküche, Bibliothek, betriebseigenes Schwimmbad, Umkleideräume und Werkswohnungen bauen, sorgt für die Vergabe von Sozialleistungen und initiiert einen Sanitätsdienst. Er lässt auf dem Firmengelände fast 100 sogenannte Familiengärten nach Schreberschem Vorbild anlegen, die den Arbeitern gegen eine geringe Pacht zur Nutzung überlassen werden.

- 1887 Anschluss durch die Leipziger Pferde-Eisenbahn (LPE) an Leipzig. Das Projekt wird von Krause mit Land und Geld unterstützt. Die Konzession als Betreiber der LTE besitzt eine englische Firma. PKW und das alltagtaugliche sichere Fahrrad gibt es noch nicht! Die Fabrik ist auch für Leipzig der größte Arbeitgeber. 1883 fusionieren Anger und Crottendorf zur Gemeinde Anger-Crottendorf mit Krause als größtem Arbeitgeber.
- 1889 wird Anger-Crottendorf zur Stadt Leipzig eingemeindet, ebenso wie z.B. Reudnitz
- 1893 erhält Karl Krause für sein soziales Engagement den Ehrentitel Kommerzienrat
- 1893/94 Übergabe der Firmenleitung an Heinrich Biagosch (Schwiegersohn und Ehemann einer seiner 3 Töchter und in der Krause-Firma seit 1877 beschäftigt). Er wird Teilhaber.
- 1895 Übernahme der Falz-und Heftmaschinenfabrik Ernst Preuße
- 1896 hat die Fabrik 600 Beschäftigte und wird ein führendes Unternehmen der Branche
- 1898 lässt Krause eine Eisenbahnverbindung zum Werk errichten. Er nutzt die Nähe des Eilenburger Bahnhofes. Die Waggons können bis in die Höfe der Fabrik fahren, unmittelbar an der Westseite der benachbarten Eisenbahnbrücke (in Denkmalliste Leipzig Obj.-Dok.-Nr. 09264507), später erbaut: 1905. Auf der Zweinaundorfer Str. ergibt sich so eine kuriose Schienenkreuzung von Straßenbahngleis und Eisenbahngleis. Kurios auch der minimale Spurweitenunterschied (Straßenbahn: 1458 mm, Eisenbahn: 1435 mm. Die Differenz soll auf einem Umrechnungsfehler vom Zoll-System ins metrische System (in Deutschland ab 1872) für das Straßenbahngleis entstanden sein. Noch heute besitzt die Leipziger Straßenbahn die größte Spurweite aller deutschen Straßenbahnen. Zusätzlich hat die Fabrik aber auch einen eigenen Fuhrpark.
- 1902 stirbt Karl Krause. Heinrich Biagosch übernimmt den Betrieb.
- 1903 Ein 2.Rückschlag: Große Teile der Fabrik fallen einem Brand zum Opfer. Wiederaufbau und Brandschutzmaßnahmen folgen, z.B. Brandschutzmauern und eigene Feuerwehr
- 1906 ist die Villa Krause fertig – ein gelber Klinkerbau – ein veritabler (wahrhafter) Stilgemischtwarenladen
- Familie Biagosch wohnt zusammen mit der Witwe Karl Krauses in der

Villa auf dem Fabrikgelände.

- Ab 1918 sind alle drei Söhne von Biagosch in der Geschäftsleitung
- 1919 wird das Unternehmen in Krausewerke umbenannt
- 1922 verfügt das Werk über ca. 1600 Beschäftigte
- 1924 stirbt Vater Heinrich Biagosch
- 1929 wird die Repetier-Kopiermaschine erfunden.
- 1934 Sonderabteilungen fertigen Flugzeugteile (bis 1941)
- 1936 neuer Name *Karl Krause, Maschinenfabrik*
- Ab 1941/42 kommen auch Zwangsarbeiter zum Einsatz, besonders aus Osteuropa
- 1942/43 wird die erzwungene volle Kapazität des Betriebes zur Panzer-Ersatzteilproduktion ausgeschöpft.
- Kurz vor Kriegsende sind ca. 530 Zwangsarbeiter beschäftigt. Das Unternehmen wird durch Bombardements der Alliierten beschädigt: Die Fabrikhallen brannten zu ca. 65% aus.
- 1945 nach Kriegsende werden 70% der Werkzeugmaschinen und Betriebsanlagen demontiert und in die SU abtransportiert. Die verbleibenden 30% sollen für Reparationsaufträge genutzt werden.
- 1946 wird die Firma auf Grund des Volksentscheides in Sachsen enteignet. Die drei Söhne von Heinrich Biagosch verlassen Leipzig Richtung Westen (alle drei waren in der NSDAP). In Neuss gründen sie das Unternehmen neu.
- 1948 wird das Werk in Leipzig verstaatlicht und nennt sich nun *Polygraph Karl Krause VEB Papier-Verarbeitungsmaschinen*
- 1949 Umzug der Biagosch-Firma von Neuss nach Bielefeld, Gründung der *Krause-Biagosch GmbH Deutschland*
- 1951 Umbenennung des Leipziger Werkes zum *VEB Polygraph Buchbindermaschinenwerk Leipzig*, gängige Kurzbezeichnung: Bubima
- 1959/1960 wird die ehemalige Firma *Gebr. Brehmer* (ansässig in Plagwitz) mit dem *VEB Buchbinderei-Maschinenwerk Leipzig* zum neuen Großbetrieb *VEB Leipziger Buchbindereimaschinenwerke* fusioniert, Kurzbezeichnung *LBW*. Die Eigenständigkeit geht verloren. Zur Unterscheidung wird es Werk II genannt.
- 1970 wird das *Kombinat Polygraph Leipzig* gegründet (horizontale und vertikale Zusammenschlüsse) in Zusammenhang mit der Auflösung der *VVB Polygraph* (nur horizontale Konzentration). Das Kombinat hat ca. 16.000 Beschäftigte und liefert Erzeugnisse in mehr als 60 Länder.

Stammbetrieb wird *LBW*.

- 1990 wird das *Kombinat Polygraph Leipzig* aufgelöst und in seine einzelnen Betriebe zerlegt. Der Betrieb wird ab 1. Juli der Treuhand unterstellt. Die neue *Brehmer Buchbindereimaschinen GmbH*, letzter Anschließter am ehemaligen Eisenbahn-Anschlussgleis.
- 1994 Werksschließung (Werk II) und Abriss fast aller Gebäude – siehe auch Katalogseite *Gebrüder Brehmer* zur Entwicklung von Werk I. Die Stadt Leipzig plant ein neues Wohngebiet, das aber bis heute nicht realisiert ist. Neue Straßennamen werden festgelegt, z.B. Weidenbachplan.
- Kurz nach der Jahrtausendwende sind die letzten Gleise, die Weichen an der Abzweigstelle Anger und die Brückenüberbauten über die Zweinaundorfer Straße demontiert.
- 2013 bis 2014 werden Krause-Villa (in Denkmalliste Leipzig Obj.-Dok.-Nr.: 09264498) und Remise (Wirtschaftsgebäude) umfangreich saniert, ebenfalls das Kontorgebäude mit Tordurchfahrt (Zweinaundorfer Straße 59 = alte Firmenadresse). Neue Wohnungen entstehen, außerdem eine Klinik für Kavitation (Ziel: Gewichtsreduzierung) und eine Gemeinschaftspraxis. Im 1913 errichteten Fabrikgebäude sollen 100 Wohnungen entstehen, weitere 100 auf dem inzwischen bewaldeten Areal.

Objektbeschreibung: Fabrikgebäude (in Denkmalliste Leipzig Obj.-Dok.-Nr.: 09261088), erbaut 1911 bis 1913, am Giebel die Inschrift A.D.1913, in offener Bebauung, ein dominanter Bau, ortsbildprägend von Bedeutung, 4 bzw.5-geschossig, rote Klinkerfassade, Gebäude auch für Verwaltung und Lehrwerkstatt genutzt.

Markant: Gebäude mit vielen Türmen und pittoresker (malerischer) Dachlandschaft von der Gebäuderückseite aus sichtbar, 22 Achsen (Fensterreihen), davon mit 5 Achsen mit Halbgeschoss und Dreieckgiebel, ausgebautes Dachgeschoss. Andere Baulichkeiten an der Gebäuderückseite sind abgebrochen worden.

Blick-Tipp: Links neben dem Fabrikgebäude (Theodor-Neubauer-Straße 60) führt ein zum Schleichweg degradierter Fußweg zur 2013 stillgelegten Eisenbahnstrecke inkl. S-Bahnhaltepunkt. Von hier aus hat man eine schöne Aussicht auf das große Areal der ehemaligen Fabrik, rechts die Rückansicht des großen beschriebenen Fabrikgebäudes, hinter einem wildgewachsenem jungen

Wäldchen die Villa-Krause – gerade noch sichtbar. Die einstige Eisenbahnstrecke soll zum „Parkbogen Ost“ umgestaltet werden – so der Plan. Die bis heute existierende Industriebrache ist ein Sinnbild für den schwierigen Strukturwandel nach 1990.

Quellen/Literatur/Links:

- BAUSTEIN-Magazin 2/2015, www.netzwerk-stadtforen.de
- Wikipedia: Karl Krause:
[https://de.wikipedia.org/wiki/Karl_Krause_\(Unternehmer\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Karl_Krause_(Unternehmer))
- Wikipedia: Anger-Crottendorf
- Wikipedia: Liste der Kulturdenkmale in Leipzig
- Jubiläumsschrift: Ein Jahrhundert Buchbindereimaschinenbau 1955
- Kammergeschichte(n) – 150 Jahre IHK für Sachsen – page 32
- Gedenkblatt Karl Krause; 1902

Autoren: Dave Tarassow, Thomas Wommer

Datum: 25.04.2018

Fotos: Dave Tarassow (13.01.2013)

DIMO

Titel des Objekts: VEB Dieselmotorenwerk Leipzig (DML, DIMO) | Reformmotorenfabrik

Adresse: Leipzig, Heinrich-Heine-Straße 35

Stadtteil: Böhlitz-Ehrenberg

Industriezweig/Branche/Kategorie: Maschinenbau/Motorenbau

Kurzcharakteristik: Mittelständiges Unternehmen zur Herstellung von Dieselmotoren, später von kompletten Notstromaggregaten.

Datierung: am Standort von 1906 bis 1998

Objektgröße: ca. 20.000 m²

Ursprüngliche Nutzung: Reform-Motorenfabrik 1906 bis 1934

Heutige Nutzung: Industriebrache/ Lagerräume/ Neuansiedlung kleiner Firmen

Bau- und Firmengeschichte:

- 01.09.1901 Wilhelm Meyer und Wilhelm Hanke gründen in Leipzig-Plagwitz Carl Heinestrasse 35, diagonal gegenüber dem gerade neu gebauten Felsenkeller, die Automobil-Werke Leipzig GmbH.
- 1904 Umfirmierung in Reform-Motoren-Fabrik G.m.b.H.
- 1906 zieht das Unternehmen nach Böhlitz-Ehrenberg in ein neu errichtetes Firmengebäude.
- 1914 bis 1918 die Firma stellt während des 1. Weltkrieges Granaten her, der Motorenbau wird eingestellt.
- 1920 Wilhelm Meyer wechselt in den Aufsichtsrat und Wilhelm Hanke ist nun alleiniger Geschäftsführer. Es werden drei Prokuristen bestellt.
- 1934 wird die Firma verkauft und heißt nun H.K. Heise GmbH Maschinenbau.
- 1935 bis 1945 H.K. Heise GmbH Maschinenbau hat auf Kriegsproduktion umgestellt und fertigt Teile für die Flugzeugindustrie (Zahnräder für die Erla Werke) und Granaten 3,7cm Flak und größere Kaliber.
- Nach Ende des Zweiten Weltkriegs arbeitete der bedeutende Motorenentwickler Prof. Alfred Jante von 1945 bis 1946 zunächst als Technischer Leiter der H. K. Heise Maschinenbau GmbH in Böhlitz-Ehrenberg bei Leipzig. Die Firma wird 1946 enteignet und wird volkseigener Betrieb. Es werden wieder Dieselmotoren hergestellt.
- 1958 im Rahmen der internationalen Hilfe werden aus dem Irak und dem Sudan junge Leute in der Dima zu Schlossern ausgebildet.
- Entwicklung der Betriebsstruktur und Produktionskapazität ab 1960 und den Folgejahren. Die Belegschaft wächst auf ca. 500 Mitarbeiter.
- Für die Steigerung der Produktivität und Effektivität erfolgt eine Arbeitsteilung zwischen den Kombinatbetrieben und eine Spezialisierung der Betriebe auf bestimmte Baugruppen bzw. Bauteile. Im DML werden die Finalerzeugnisse Dieselmotoren und Diesel-Elektroaggregate weiterhin

produziert und die Spezialisierung auf Pleuelstangen und Nockenwellen ausgebaut. Die Lieferung der Teile und Baugruppen erfolgt an folgende Werke: Kombinatstammbetrieb SKL Magdeburg, Elbewerk Rosslau, Motorenwerk Berlin Johannisthal, Motorenwerk Cunewalde und Einspritzgeräthewerk Aken.

- Um die Produktionsvoraussetzungen zu schaffen und zu erweitern, werden zusätzliche Grundstücke und Gebäude erworben. In der Fabrikstraße 19 werden zunächst Hallen im Barackenstil aufgebaut und in den 1970er Jahren dann große Betonmassivbauten errichtet. In der Heinrich-Heine-Straße werden das Gelände und Gebäude der Baufirma Pfeiffer, der ehemalige Kohlenhof und das Papierverarbeitungswerk übernommen. Dort entstehen Sozial- bzw. Verwaltungsräume, sowie Produktionsräume und eine Hochregal-Lagerhalle. Zwei weitere Betriebe werden dem DML angeschlossen und ausgebaut: der Stahl- und Metallbau in Kühren (ca. 50 Arbeitskräfte) und der SKL-Betriebsteil in Oberlungwitz (ca. 190 Arbeitskräfte).

Erzeugnisentwicklung und Produktpalette

1972 bis 1989 Antriebsmotoren für Fluß- und Binnenseeschiffe, Diesel-Elektroaggregate, als Hilfsaggregate für Hochseeschiffe, Notstromaggregate mit automatischem Start für Hochseeschiffe, Krankenhäuser, Hotels und Gewächshäuser, Diesel-Elektroaggregate für Kühltzüge (diese werden im Waggonbau Dessau für den SU- Export verbaut, ca. 150-200 Stck./Jahr), Diesel-Elektroaggregate mit Motoren von ROBUR Zittau für autonome Maschinenkühlwagen (diese werden ebenfalls im Waggonbau Dessau für den SU- Export verbaut, ca. 600 – 1000 Stck./ Jahr geeignet für Startbedingungen bei minus 40 °C)

Im Jahr 1986 erfolgt vom Ministerium für DML eine Freigabe von 15 Millionen DM zum Import von Maschinen aus dem kapitalistischen Ausland, bzw. der BRD. Dafür werden von fünf Firmen aus der BRD hochproduktive, zum Teil automatisierte Sondermaschinen für die Pleuelstangen- und Nockenwellenproduktion geplant und beschafft. Diese Maschinen und Anlagen werden 1989 und 1990 geliefert und installiert. Sie kommen noch für kurze Zeit erfolgreich zum Einsatz und werden dann, wie der gesamte Betrieb, Opfer der neuen Situation.

- 1990 aus dem VEB wird eine GmbH.

- 1998 Gesamtvollstreckung.
- Seitdem verfallen das Gelände und die Gebäude.
- 2014 wird anlässlich des Tages der Industriekultur in der Industriebranche eine Veranstaltung mit Filmen, Vorträgen, Lesungen, Foto und Videoshow, die 140 Besucher anlockte, durchgeführt.
- 2016 im Zuge von Neuansiedlungen wird begonnen, die große Halle wieder auszubauen.

Objektbeschreibung: Das Hauptgebäude wurde um 1906 errichtet. In den darauffolgenden Jahrzehnten wurden verschiedene Nebengebäude errichtet, die wiederholt wechselnder Nutzung unterlagen. Das Gelände ist ca. 250 m lang und knapp 100m breit. An der Nordostseite liegt es an der Heinrich-Heine-Straße, an der Südwestseite befindet sich ein Gleisanschluss, der vor allem für die Belieferung mit Rohmaterial wichtig war. Der Direktexport von Motoren oder Diesel-Elektroaggregaten in die Sowjetunion, und andere sozialistische Länder, aber auch ins kapitalistische Ausland wurde im Betrieb vom Zoll abgenommen, in Kisten verpackt und auf Waggonen verladen.

Quellen/Literatur/Links:

- Persönliche Dokumente und Informationen von Helmut Liesaus, Ernst Burghardt, Manfred Winkler, Manfred Eidner
- Dokumente als Leihgabe des Heimatmuseums Böhlitz-Ehrenberg

Autoren: Helmut Liesaus, Roger Liesaus

Datum: 26.03.2018

Abbildungen:

- Reformmotorenfabrik1919; Archiv Heimatmuseum Böhlitz-Ehrenberg
- ReformmotorenfabrikKarlHeineStr2013; Roger Liesaus
- Reformmotor1910; Roger Liesaus
- Reformmotor1910Schild; Roger Liesaus
- ReformmotorenAufDerMesse1918; Archiv Heimatmuseum Böhlitz-Ehrenberg
- FlakMunition3,7cmIm2WK; Bundesarchiv
- MaschinenhalleFabrikstr1970erJahre; Archiv Manfred Winkler
- ProspektDieselmotor1970erJahre; Archiv Ernst Burghardt

- Dieselmotorenwerke, große Halle 2013; Enno Seifried
 - Fabrikansicht 2013; Roger Liesaus
-

Bahnhof Stötteritz

Titel des Objekts: Bahnhof Leipzig-Stötteritz

Adresse: Güntzstraße 2, 04299 Leipzig

Stadtteil: Leipzig-Stötteritz

Industriezweig/Branche/Kategorie: Verkehrswesen/Eisenbahn

Kurzcharakteristik: ehemals Güterabfertigung und Personenbahnhof, heute Halte- und Endpunkt im Mitteldeutschen S-Bahn Netz

Datierung: Bahnhof seit 1. Mai 1905

Objektgröße: nicht ermittelbar, Grundfläche Empfangsgebäude ca. 160m²

Ursprüngliche Nutzung: als Ladestelle für Güter am 1. Dezember 1891 eröffnet, ab 1. Mai 1893 auch Haltestelle für Personenverkehr

Heutige Nutzung: nach völliger Umgestaltung der Anlagen seit 13. Dezember 2013 nur noch Personenverkehr, Empfangsgebäude und Güterschuppen ungenutzt.

Bau- und Firmengeschichte: *Wie die Eisenbahn Stötteritz erreichte...* Mit Inbetriebnahme der 2. Verbindungsbahn am 20. August 1878 wurde auch die damals selbstständige Gemeinde Stötteritz von der Eisenbahn „berührt“. Diese 2gleisige Strecke verband die Bahnhöfe die sich vorher anstelle des Leipziger Hauptbahnhofs befanden mit dem Bahnhof Leipzig-Connewitz sowie dem Bayrischen Bahnhof. Gut 13 Jahre fuhren die Züge nur an Stötteritz vorbei. Dann wurde am 1. Dezember die bereits genannte Ladestelle für den Güterverkehr mit Schuppen eröffnet, der in den Folgejahren mehrfach erweitert wurde. Somit ergaben sich gute Grundlagen für die Ansiedelung von Betrieben. Auch der Bau

eines Anschlussgleises nach Probstheida hatte die Gemeinde vorgeschlagen. Doch dort stieß der Vorschlag auf weniger Gehör. Die Realisierung unterblieb. Am 1.Mai 1893 wurde dann auch eine „Haltestelle für den Personenverkehr“ errichtet.

Weiterer Ausbau der Anlagen... Der wachsende Verkehr machte bald Erweiterungen der Gleisanlagen notwendig. Anschlussgleise zum Städt. Bauhof u. Desinfektionsanstalt (hinter Prager/Kregelstr.) entstehen. Als Bahnhof wird Stötteritz ab 1.Mai 1905 bezeichnet und ein Jahr später (1906) ist das Empfangsgebäude aus gelben Klinkern vollendet. Durch die Errichtung des Leipziger Hauptbahnhofes werden auch hier Umbauten erforderlich. So errichtet die Sächsische Staatseisenbahn den Güterring von Stötteritz nach Engelsdorf/Güterbahnhof (Sächs. Staatsbahn) (4,7Km) sowie nach Schönefeld/Güterbahnhof (Preuss. Staatsbahn) Diese Verbindung geht 1906 in Betrieb. In die gleiche Zeit fällt auch nach einer Straßenverbreiterung der Stötteritzer Straße der Bau der Eisenbahnbrücken (5 Stück) mit Mittelstützen als genietete Eisenkonstruktion. Diese haben über 100 Jahre ihren Dienst versehen und wurden 2012 außer Betrieb genommen. Außerdem wird neben dem bestehenden Bahnsteig östlich ein weiterer baulich vorbereitet, (Bahndamm und Brückenwiderlager) jedoch niemals in Betrieb genommen. Die technische Messe wird ebenfalls vom Bahnhof Stötteritz einen Gleisanschluss erhalten. Messegüter sowie Eisenbahnfahrzeuge selbst als Exponate gelangen nun in das Ausstellungsgelände. Zwei Stellwerke übernehmen die Zugsicherung.

Moderne Zeiten... Im Zuge der Elektrifizierung des sogenannten Sächsischen Dreiecks Leipzig, Dresden, Chemnitz, Zwickau erhält in den 1960er Jahren der Bahnhof Fahrleitungen. Das Stellwerk B1 wird durch einen Neubau ersetzt. Bedingt durch die günstige Lage am Güterring errichtet die damalige Deutsche Reichsbahn einen Groß-Container Umschlagplatz in Stötteritz. Fertig ist die Anlage am 2.Dezember 1968. Zwei Kranbahnen erledigen den Container Umschlag Schiene/Straße und Stapelplätze wurden angelegt. Im Zuge der Eröffnung der Leipziger S-Bahn am 12.Juli 1969 wird Leipzig-Stötteritz ein Haltepunkt und auch der Haltepunkt „Messegelände“ befindet sich betrieblich zu Stötteritz gehörig. Bereits am 03.03.1968 wurde ein „Messeschnellverkehr“ vom Hauptbahnhof zu diesem neu errichteten Haltepunkt „Technische Messe“ aufgenommen. Bis zum Jahr 2012 hat sich wenig am Bahnhof Stötteritz geändert. S-Bahnen sowie Regionalzüge der Relationen Hauptbahnhof-Borna – Geithain, Altenburg – Zwickau sowie Hof und Güterzüge erreichten diesen Bahnhof.

Ein Bahnhof verändert sein Gesicht... Am 24.11.2012 wurde der Abschnitt

Leipzig-Hauptbahnhof – Stötteritz nach 134 Jahren für immer stillgelegt. Die Deutsche Bahn hat kein Geld um den Rietzschke-Viadukt bei Sellerhausen zu sanieren. Der Bau des City-Tunnels ist auch hier folgenreich. Netzergänzende Baumaßnahmen beginnen und der Verkehr wird für über 1 Jahr vollkommen eingestellt. Es folgt ein kompletter Neubau der Gleisanlagen mit geänderter Trassierung. Der Bahnsteig wird nach Westen, auf die ehemalige „Güterseite“ verlegt. Ein Fahrstuhl sorgt nun für einen barrierefreien Zugang des neuen Mittelbahnsteiges mit innerem Kopfgleis für endende S-Bahn Züge. Die restlichen Gleisanlagen wie der alte Bahnsteig werden zurückgebaut. Nach Anbindung an das elektronische Stellwerk erfolgt der Abriss der örtlichen Stellwerksgebäude. Die letzte Aufgabe des Containerbahnhofes war die Verladung der Tübbinge für den City-Tunnel von der Eisenbahn auf LKW. Vorher verschwanden auch die beiden Portalkräne, 2013 folgten die alten Eisenbahnbrücken. Letztere wurden durch 3 jeweils 27m lange Brücken ohne Mittelstützen ersetzt. Ein Stück der Natursteinstützwand an der Papiermühlstraße konnte erhalten werden.

Am 13.12.2013 wurde der Bahnhof Stötteritz mit der Eröffnung des City-Tunnels für den Personenverkehr im Mitteldeutschen S-Bahn Netz wieder in Betrieb genommen. Güterschuppen und das Empfangsgebäude stehen seit Jahren leer und warten auf neue Nutzer. Der Stillgelegte Abschnitt zum Leipziger Hauptbahnhof soll mit dem Rietzschke-Viadukt bei Sellerhausen als „Höhenweg“ in das Konzept „Parkbogen-Ost“ eingebunden werden. Eine attraktive Fuß-Radwegverbindung soll damit in den nächsten Jahren entstehen und östliche Stadtteile mit dem Zentrum verbinden. Eine Modernisierung des Streckenabschnittes nach Engelsdorf steht noch bevor. Eisenbahnbrücken wie auch der Haltepunkt Anger-Crottendorf sollen neu erreicht werden. Ziel ist unter anderem eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf dieser nun in Mischverkehr betriebenen Strecke. Eine bessere Verknüpfung mit der Straßenbahn, als direkter Halt unter den Eisenbahnbrücken wäre sehr wünschenswert!

Quellen/Literatur/Links:

- Eigenes Wissen,
- Stötteritz : ein Leipziger Stadtteillexikon / [hrsg. vom Pro Leipzig e.V.,2014]
- Gerhild Schwendler

Autor: M. Mann

Datum: 19.03.2018

Abbildungen: (M. Mann, Zeitraum 2005-2016)

Straßenbahndepot Stötteritz

Titel des Objekts: Straßendepot Stötteritz

Adresse: Holzhäuser Straße 113, 04299 Leipzig

Ortsteil: Stötteritz

Industriezweig/Branche/Kategorie: Betriebshof und Depot der Straßenbahn

Kurzcharakteristik: Der an der Holzhäuser Straße gelegene, ehemalige Straßenbahnhof wurde im Jahr 1898 in Klinkern, Stahlgerüst und Oberlichtern errichtet und 1957 stillgelegt. Bis Herbst 2018 wurden vier Stadthäuser integriert.

Datierung: 1898

Objektgröße: ca. 960 m²

Ursprüngliche Nutzung: Straßenbahndepot

Heutige Nutzung: Ab Herbst 2018 Wohnungen

Denkmalstatus: Obj.-Dok.-Nr.: 09263116

Bau- und Firmengeschichte:

Am 15. Mai 1898 wurde der Straßenbahnhof Stötteritz von der Leipziger Elektrischen Straßenbahn (LESt) an der Holzhäuser Straße in Betrieb genommen. Die zunächst dreigleisige Wagenhalle diente zum Abstellen von Straßenbahnwagen. In den Jahren 1906 bis 1908 schloss sich die Errichtung einer kleinen Wagenhalle mit zwei Gleisen an. Während die große Wagenhalle drei Ein- und Ausfahrten besaß, hatte die kleine Wagenhalle nur eine Ein- und Ausfahrt. Im

selben Zeitraum wurden beide Hallen in Richtung Sommerfelder Straße verlängert, sodass nun mehr Fahrzeuge abgestellt werden konnten. 1917 wurde das Depot geschlossen, als die Straßenbahn zur Weißestraße eingekürzt wurde.

1924 erfolgte die Reaktivierung und der Straßenbahnhof Stötteritz wurde Außenstelle des Straßenbahnhofs Reudnitz. Zwei Jahre später wurden Schad- und ausgemusterte Fahrzeuge abgestellt. 1929 erfolgten neue Ausfahrten zur neuen Wendeschleife Stötteritz. Das Gleis 5 erhielt keine Ausfahrt und wurde vermutlich stillgelegt. Auf dessen Hofbereich wurde ein Flachbau errichtet. Der Bau wurde aus Klinker errichtet und besitzt ein Stahlgerüst im Inneren mit Oberlichtern.

1957 erfolgten die Stilllegung und die Übergabe an den "VEB Intron", der industrielle Elektronik herstellte. Vier Jahre später wurden auch die Ein- und Ausfahrten im Hof- und Straßenbereich entfernt. Nach 1990 fand das Depot verschiedene Nutzungen bis zum zeitweiligen Leerstand.

Im Februar 2018 begannen die Umbauarbeiten für die Errichtung von Stadthäusern, dabei soll die Straßenfassade erhalten bleiben und integriert werden. Ein Bezug der vier Stadthäuser ist im Herbst desselben Jahres vorgesehen gewesen.

Objektbeschreibung:

Das ehemalige Straßenbahndepot befindet sich an der Holzhäuser Straße, direkt an der stadteinwärtigen Haltestelle Kolmstraße, die von der Straßenbahnlinie 4 bedient wird und in einem teils geschlossenem Wohngebiet liegt. Seitlich grenzen Mehrfamilienhäuser an. Das optische Erscheinungsbild ist eine Klinkerfassade mit Klinker- und Kunststeingliederungen. Der Hofbereich (ehemaliges Gleisvorfeld) besitzt betonierte Belagflächen.

Quellen/Literatur/Links:

- Buch: Leipziger Verkehrsbetriebe: „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996
- www.bimmelbus-leipzig.de

Autor: Dave Tarassow

Datum: 25.02.2018

VTA Werk 1

Titel des Objektes: VTA (Verlade- und Transport- Anlagen) in Leipzig, Werk I (Gohlis); Hauptwerk, auch "Bleichertwerke"

Adresse: Lützowstr. 34, 04157 Leipzig

Stadtteil: Gohlis

Industriezweig / Branche / Kategorie: Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaues; Betrieb des DDR Schwermaschinenbaukombinates TAKRAF mit Sitz in Leipzig, Barfußgäßchen 12

Kurzcharakteristik:

Unternehmen für die Fertigung von Ausrüstungen und Anlagen für die Schwerindustrie, Transport- und Fördertechnik besonders Lasten- und Personenseilbahnen, Kabelkrane, Verladebrücken, Kesselbekohlungsanlagen, batterieelektrisch betriebene Flurförderzeuge.

Nach Umbau ab 1957 nur noch Fertigung von sogenannten Serienerzeugnissen wie Elektro- Gabelstapler, Elektroschlepper und Diesel- Gabelstapler. Anlagenfertigung nur im Werk II. An Bauten waren dazu vorhanden: Direktions- und Bürogebäude, Materiallager, Fertigungsbereiche für Zerspanungstechnik, Kleinstahlbau, Schweißerei, Montagehallen, ab 1957 auch die Fertigung von Elektromotoren und Schaltgeräten. Des Weiteren Betriebsküche, Garderoben, Medizinischer Punkt, Versandabteilung und Malerei sowie Werkstoffprüflabor, Werkzeugbau, Maschinen-Instandhaltung.

Datierung:

1874 Gründung des Unternehmens als Ingenieurbüro für Drahtbahnen durch die Ingenieure Bleichert und Otto in Schkeuditz bei Leipzig. Nach 1874 Umzug nach

Leipzig und Anmietung einer kleinen Firma für den Bau von Lastenseilbahnen. Sieben Jahre später Umzug in einen Fabrikneubau in der heutigen Lützowstr.. Fertigung von Lastenseilbahnen. 1898 Gründung eines Büros für Konstruktion und Fertigung von Schiffsentladern, Lagerplatzgeräten und Drehkränen, 1903 des Bereiches Elektrohängebahnen und 1904 Gründung der Abteilung „Allgemeiner Transportmaschinenbau“. Gründung von Zweig- und Tochterunternehmen u. a. in Charkow (Ukraine), 1912 in Neuss am Rhein und 1920 in Leipzig/Eutritzsches.

1931/32 Konkursanmeldung, Verlust des Zweigwerkes in Eutritzsches und am 30.06.1932 Gründung der Bleichert Transportanlagen GmbH Leipzig. Von 1946 bis Ende 1953 sind beide Werkteile zwecks Erfüllung der Reparationsleistungen gegenüber der Sowjetunion im Besitz der sowjetischen Aktiengesellschaft Transmasch. Ab 01.01.1954 werden sie ein volkseigener Betrieb. 1985 werden in der DDR neue Wirtschaftsstrukturen eingeführt und VTA wird Stammbetrieb des Kombines TAKRAF Leipzig. Die Umwandlung der Firma in eine GmbH im Jahre 1990 schützt sie nicht vor der Liquidation ab 01.04.1993. Das weltbekannte Unternehmen VTA vormals Bleichert, hat aufgehört zu bestehen.

Objektgröße: Das Werk I umfasst die Fläche von ca. 2,5 Hektar. Die Mitarbeiterzahl im Jahr 1908 betrug 1160 Personen. Die höchste Beschäftigtenzahl hatten das Werk I und II im Jahr 1953 mit ca. 6600 Mitarbeitern. 1990 waren noch 2946 Arbeitnehmer in beiden Werkteilen beschäftigt.

Ursprüngliche Nutzung:

Mit der Einrichtung einer eigenen Fabrik in Leipzig/Gohlis legte Adolf Bleichert den Grundstein für eine industriemäßige Fertigung von Anlagen und Geräten der Transport- und Fördertechnik. Firmenprinzip war nur die sogenannten „intelligenten Baugruppen“ zu produzieren, die wertmäßig einen hohen Einsatz an geistigen und handwerklichem Können erforderten. Also vor allem Antriebe, Kabinen, Seilbahnwagen, Hub- und Drehwerke, Laufwerke, Fahr- und Schwenkwerke usw.. Man fertigte u. a. Lasten und Personenseilbahnen, Elektrohängebahnen, Kabelkrane, Verladebrücken, Bekohlungsanlagen, Drehkrane, ab 1923 auch batterieelektrische angetriebene Fahrzeuge – die „Eidechse“, sowie ab 1938/39 den legendären Kugelschaufler, ein mobiles fördertechnisches Erzeugnis.

Nach 1945 kamen auf Forderung der Sowjetunion dazu die Grubenlokomotive „Karlik“, Walzwerksausrüstungen, Prätzenkrane. Ab 1955 wurde schrittweise die Anlagenproduktion nach Eutritzsch verlagert und 1957 das Werk Gohlis als „Serienwerk“ weitergeführt. Es wurden Elektrogabelstapler und Elektroschlepper sowie Diesलगabelstapler bis 4,0t Tragfähigkeit produziert. Eine Herausforderung dabei war die komplette Verlagerung des Elektromotoren- und Schalterbaus vom Werk Eutritzsch nach Gohlis. Auch der Aufbau einer neuen Abteilung für die Getriebefertigung musste gelöst werden. Auf dem Gelände des Werkes Gohlis befanden sich dazu technische und kaufmännische Bereiche, die erforderlichen Werkstätten und die gesamte Werkleitung. Für die Fertigung standen u. a. die Hallen B11 - Mechan. Fertigung, die B25 - Kleinstahlbau und Schweißerei, Schalter- und Motorenbau, sowie die B12 - Staplermontage, zu Verfügung.

Heutige Nutzung:

Bereits 1991 werden Maßnahmen zur Einstellung der Fertigung und Entlassung von Mitarbeitern veranlasst. Eine Suche von Interessenten für das Werk erwies sich erfolglos, so dass ab 01.04.1993 die offizielle Liquidation eingeleitet wurde. Werkhallen und Bürogebäude waren danach jahrelang Verfall und teilweisen Brandstiftungen ausgesetzt. Lediglich das parallel zur Lützowstr. befindliche Direktionsgebäude wurde ansehnlich und denkmalsgerecht saniert und vollständig vermietet.

Für den Erhalt der übrigen Gebäude und Werkhallen ergab sich 2008 wieder Hoffnung. Die CG- Gruppe, ein Bauinvestor mit Erfahrung für die Sanierung ehemaliger Fabrikanlagen, kaufte das Gelände. Trotz weiterer Zerstörung der Bausubstanz begann das Unternehmen mit der Dekontaminierung der Hallenfußböden und Abriss nicht mehr zu rettender Gebäude. Die CG- Gruppe hatte vor, auf dem Werksgelände Wohnungen, Kleingewerbe und Einfamilienhäuser zu errichten. 2017 sind die ersten Mieter in der Wilhelm-Sammet-Str. eingezogen. Bei anderen Gebäuden ist erheblicher Baufortschritt zu erkennen. Entsprechend dem Denkmalschutz werden von der CG- Gruppe Erinnerungen an das ehemalige Unternehmen Bleichert/VTa erhalten.

Bau- und Firmengeschichte:

1. Der Firmengründer Adolf Bleichert:

Adolf Bleichert wurde am 31. Mai 1845 in Dessau geboren. Er studierte an der Gewerbeakademie Berlin, heute Technische Universität, Maschinenbau, Abschluss als Zivilingenieur.

1872: Adolf Bleichert ist Oberingenieur bei der Halle-Leipziger Maschinenfabrik und Eisengießerei AG Schkeuditz. Er konstruierte die erste Draht(Seil)bahn für die Solaröl- und Paraffinfabrik Teutschenthal bei Halle. Die Anlage war 1874 vollendet und blieb 40 Jahre in Betrieb.

1874: Anlegung einer Versuchsbahn, um konstruktive Ideen praktisch zu erproben, u. a. die Benutzung von Drahtseilen anstelle von Rundeisen als Laufbahn, was sich als bahnbrechend erwies. Am 1. Juli eröffneten Adolf Bleichert und Theodor Otto in Schkeuditz bei Leipzig ein Ingenieurbüro „Bleichert & Otto“, mit dem sie im gleichen Jahr nach Leipzig umzogen.

1875: konstruierte A. Bleichert die Exzenter-Kupplung zum An- und Abkoppeln der Seilbahn-Wagen am Zugseil.

1881: Mit dem Umzug nach Gohlis, Feldstraße (heute Lützowstr.), wird die Firma in eine offene Handelsgesellschaft (OHG) umgewandelt und in das Handelsregister beim Amtsgericht Leipzig neu eingetragen, die Firma verbleibt an diesem Ort.

1889: Wegen der stark angewachsenen Geschäftstätigkeit, die er allein nicht mehr bewältigen konnte, setzte A. Bleichert vier neue Prokuristen ein, u a. die Ingenieure und späteren Direktoren Rudolf Pfaffenbach und Karl Streitzig.

1893: A. Bleichert reiste in die USA, u. a. zum Besuch der Weltausstellung in Chikago.

1897: Vergrößerung des Werkes in Gohlis und Bau eines neuen Bürogebäudes, die Firma beschäftigte 200 Arbeiter.

1899: zum 25-jährigen Jubiläum wird die 1000. Drahtseilbahn gefertigt für den Erztransport auf Thio/Neukaledonien (Pazifik). Adolf Bleichert erkrankt an Tbc, am 29.Juli

1901 stirbt Adolf Bleichert in Davos-Platz.

1908: Errichtung eines Adolf-Bleichert-Denkmal auf dem Firmengelände, 1950 wurde es beseitigt.

Ab April 2001 erinnert wieder im Leipziger Stadtteil Gohlis eine Bleichertstr. an einen der größten Techniker und Erfinder unserer Heimatstadt.

2. Bedeutung der Firma Adolf Bleichert & Co. Leipzig sowie des Nachfolgeunternehmens:

Die Drahtseilbahn als Lastenseilbahn war vom letzten Viertel des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg neben der Eisenbahn und vor der Erfindung von Auto und Flugzeug das wichtigste Transportmittel für die Massenförderung von Rohstoffen in Bergbau, Hüttenwesen, Kraftwerken, Bauwesen, Maschinenbau usw., auch in der Landwirtschaft. Die Drahtseilbahnen der Firma Bleichert waren weltweit auf allen Kontinenten verbreitet.

Bis zum 1. Weltkrieg wurden hinsichtlich Länge, Leistungsfähigkeit, Steigungsgrad, geographischer Verbreitung beim Bau von Lastenseilbahnen technische Höchstleistungen vollbracht, s. die sog. Bleichertschen Rekordbahnen in Chilecito (Argentinien), Flamanville (Frankreich), Usambara (Deutsch-Ostafrika, heute Tansania), Thio (Neukaledonien) und auf Spitzbergen. Insgesamt hat die Firma Bleichert über 4000 Drahtseilbahnen hergestellt. Die Erfolge beim Bau von Drahtseilbahnen beruhten technisch auf ständiger Vervollkommnung des Systems und wirtschaftlich auf Rationalisierung in der Herstellung.

Nach 1900 wurde außerdem das Produktionsprogramm um weitere Transportanlagen ständig erweitert: Elektrohängebahnen, Elektrokarren „Eidechse“, Kabelkrane, Kabelbagger, Kesselbekohlungsanlagen, Kugelschaufler u. a.. Im 20. Jahrhundert hat die Drahtseilbahn als Personenseilbahn eine überragende Bedeutung als Transportmittel für den Massentourismus vor allem bei der Erschließung alpiner Skigebiete gespielt.

Bis zum Zweiten Weltkrieg war die Firma Bleichert auf der Grundlage des Systems Bleichert-Zuegg führend beim Bau von Personenseilbahnen. Von ca. 100 Bahnen wurden 37 von Bleichert gebaut (davon in Deutschland 6, Österreich 10, Frankreich 7, Schweiz 3, Italien 4, Polen und Spanien je 2 USA sowie Norwegen und Südafrika je 1). Von diesen Bahnen laufen bis heute z. gr. T. noch mit Originalausrüstung: Burgbergbahn Bad Harzburg (ca. 1970 Kabinenwechsel), Predigtstuhlbahn Bad Reichenhall, Miramar-Bahn im Hafen von Barcelona,

Montserrat-Bahn bei Barcelona. Die restlichen Anlagen von 25 verschiedenen Firmen.

Der Anteil der Firma an der Kriegsproduktion (Feldseilbahnen im 1. WK, und Granaten) während der beiden Weltkriege war hoch und ist kritisch zu bewerten. In der Weltwirtschaftskrise nach 1929 geriet die Firma 1931 in die Insolvenz. Die unter dem Einfluss von Felten & Guillaume Carlswerk AG Köln 1932 erfolgte Neugründung als Bleichert-Transportanlagen GmbH bei gleichzeitigem Ausschluss der Familie Bleichert erwies sich als erfolgreich. In den Jahren als SAG Bleichert (1946-1953 Sowjetische Aktien-Gesellschaft) wurden umfangreiche Reparationsleistungen für die UdSSR erbracht. Es wurden die Kriegsschäden in den Werksteilen Gohlis und Eutritzsch beseitigt und in Eutritzsch neue Werkhallen errichtet. Die Belegschaft erreichte einen Höchststand von 6600 Beschäftigten. Die Produktion neuer Produkte wurde aufgenommen: Autokrane, Kabelkrane, u. a. für die Werften in Warnemünde und Wismar, sowie die Elektro-Grubenlok „Karlik“.

In der Zeit als VEB Verlade und Transportanlagen Leipzig, Kurzform VTA (1954-1990) gehörte VTA zu den größten Betrieben des Schwermaschinenbaus in der DDR. VTA war wichtiger Lieferant für die RGW-Länder, verkaufte aber auch in das westliche Ausland. Hauptprodukte waren vor allem Gabelstapler, große Bandanlagen für den Braunkohle-Tagebau sowie Containerkrane für den Hafenumschlag.

Ab 1985 war VTA Stammbetrieb des Schwermaschinenbaukombinates TAKRAF (=Tagebauanlagen, Krane, Förderanlagen). Mit dem Übergang vom 19. in das 20. Jahrhundert hatte die elektrotechnische Industrie eine Leistungsfähigkeit erreicht, so dass auch maßgeblich die Transport- und Umschlagstechnik einen starken Entwicklungsschub erhalten konnte. Im Elektromaschinen- und Schaltanlagenbau standen technische Lösungen und Geräteausführungen zur Verfügung, die zahlreiche Anforderungen erfüllen konnten. So konnten durch die Firma Bleichert Anlagen weltweit in alle Klimabereiche, also in Kältegebiete, wie z. B. auf Spitzbergen oder den Kordilleren, sowie in tropische oder maritime Klimagebiete, wie z. B. auf Neukaledonien mit Erfolg geliefert werden. Diese Erfahrungen und Traditionen setzten sich im Nachfolgeunternehmen, dem VTA-Leipzig, mit Lieferungen nach Sibirien (z. B. Archangelsk, Ust Kut an der Lena) oder Wüstenregionen (z. B. Tunesien, Ägypten) fort.

Objektbeschreibung:

Ehemaliges Firmengelände, erbaut in den Jahren von 1881 bis 1911 mit ca. 20 Gebäuden und Werkhallen, für die Fertigung von Erzeugnissen für die Transport-, Lager- und Umschlagtechnik, ab 1957 ausschließlich von Flurförderzeugen mit Büros, Lager- und Fertigungsstätten, geprägt von der Architektur des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts und den technisch-technologischen Erfordernissen eines großen Industrieunternehmens.

Architekten, wie Max Bösenberg, Richard Welz, die Büros Pfeifer und Händel sowie Händel und Franke haben ein überwiegend denkmalgeschütztes Areal geschaffen. Nach 1990 gab es wenig Hoffnung, diesen Wert für die Stadt Leipzig zu erhalten. 2016 jedoch wurden die ersten Baugerüste auf dem Gelände sichtbar. Ein Investor, die CG- Gruppe, begann mit der denkmalgerechten Sanierung dieses einzigartigen Industriedenkmals. Das Konzept „Umbau von Werkhallen zu Wohnungen“ sollte Erfolg haben.

Quellen / Literatur:

- Gohliser Hefte 8: Manfred Hötzel und Stefan W. Krieg (Hrsg.), „Adolf Bleichert und sein Werk; Sax-Verlag 2012.
- Leipziger Industriekultur, VTA, vorm. Bleichert, Werk II (Eutritzsches)
- Bürgerverein (Leipzig) Gohlis e. V., Veröffentlichungen im Gohlis Forum zu Bleichert/VTA Leipzig

Links:

- VTA Werk II, Eutritzsches
- Villa Hilda / Heinrich-Budde-Haus, Gohlis
- Kurzbiografie Adolf Bleichert

Autor/in: Dieter Bittermann, Dr. Manfred Hötzel, Werner Weidner – Sächsisches Wirtschaftsarchiv

Datum: 18.11.2017/19.02.2018

Abbildung:

VTA Werk 2

Titel des Objektes: VTA vormals Bleichert in Leipzig, Werk II (Eutritzsch)

Adresse: ehemals Zschortauer Str. 2, heute Maximilianallee

Stadtteil: Eutritzsch

Industriezweig / Branche / Kategorie: Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaues; Betrieb des DDR Schwermaschinenbaukombinates TAKRAF mit Sitz in Leipzig, Barfußgäßchen 12

Kurzcharakteristik: Betriebsteil mit Konstruktionsgebäude für ca. 350 Mitarbeiter; mit Werkhallen zur Fertigung von Ausrüstungen und Anlagen für die Schwerindustrie, Transport- und Fördertechnik, wie Großkrane für Montagezwecke und Containerumschlag, Tagebauausrüstungen, Raupen- und Autokrane, Personen- und Lastenseilbahnen, Flurförderzeuge mit Elektro- und Dieselantrieb; Lagereinrichtungen sowie Lehrwerk, Betriebsberufsschule, Poliklinik, Garderoben und Betriebsküche

Datierung: Im Juli 1920 kauft der in Leipzig ansässige Seilbahn- und Anlagenbauer Adolf Bleichert und Co. ein Flurstück an der Zschortauer-Str. und der Eisenbahnlinie nach Berlin für den Aufbau eines Zweigwerkes. Um 1924 existieren auf diesem Gelände mehrere Fertigungshallen. Infolge des Insolvenzantrages vom März 1932 verliert Bleichert das Gelände an das spätere Rüstungsunternehmen ATG - Allgemeine Transportanlagen Gesellschaft in Leipzig.

Nach 1945 werden Maschinen und Ausrüstungen der ATG demontiert, die Hallen gesprengt und das Gelände von der sowjetischen Militärverwaltung wieder Bleichert zugeordnet. Von 1946 bis 1953 ist das Unternehmen als SAG Bleichert unter sowjetischer Verwaltung; durch Bau neuer Montage- und Fertigungshallen, Erweiterung der Erzeugnispalette wird das Zweigwerk ein bedeutender Arbeitgeber und erwirtschaftet ca. 85 % der IWP (Industrielle Warenproduktion) des Gesamtunternehmens VTA-Leipzig. Die Gründung einer GmbH rettete das

Werk II von VTA auch nicht vor der Liquidation ab 01.04.1993.

Objektgröße: Das 1920 gekaufte Grundstück hatte eine Größe von 67500m², davon wurden bis Ende 1922 42600m² bebaut, der Rest wurde als sogenanntes Rohland vorrätig gehalten. Nach der Insolvenz kaufte das Nachfolgeunternehmen Bleichert Transportanlagen GmbH erneut Flächen an der Zschortauer Str. im Jahr 1934. Mit Angliederung des an die ATG verlorenen Geländes stieg die Größe des Werkes II in Eutritzsches auf etwa 75000m² an.

Ursprüngliche Nutzung: Das Werk war anfangs nur als Ergänzung des im Gohliser Hauptwerk vorhandenen Fertigungsbereiches vorgesehen. Zur Realisierung der vorhandenen Aufträge reichte die in Gohlis vorhandene Fertigungskapazität nicht mehr aus. Außerdem benötigte man Platz für den Bau von Einrichtungen zum Prüfen von Seilen und Bremseinrichtungen für Personen-Seilbahnen. Mit dem Neukauf von Flächen 1934 wurde auf dem Gelände die „Eidechsen“-Fertigung und der dazugehörige Anhängerbau eingerichtet.

Nach 1945 wurde durch Hallenneubauten für die Fertigung von Großgeräten Stahlbau- und Maschinenbau- Montagehallen, Großdreherei, Verzahnungsabteilungen der Fertigungsbereich wesentlich erweitert. Bereiche für Musterbau und Versuchswerkstatt, Werkzeugbau, Maschineninstandhaltung wurden errichtet. Hergestellt wurden Seilbahnen, Verladebrücken, Kabel- und Pratzekrane, Schaufelradbagger, Raupenkrane, Autokrane, Gurtbandförderer, Flurförderzeuge, Haldenschütt- und Rückgewinnungsgeräte, Containerkrane u. a. m.. Die Reparationsleistungen für die Sowjetunion in Höhe von etwa 500 Millionen Mark werden im Wesentlichen vom Werk Eutritzsches erbracht.

Heutige Nutzung: Nach der Produktionseinstellung im Januar 1992 war auf dem Gelände des Werkes II der Aufbau eines Industrie- und Gewerbeparks geplant. Dazu wurden der Montageplatz, die Stahlbaumontagehalle B75, das Konstruktionsgebäude, der Montageplatz sowie weitere Werkhallen zurückgebaut. Entstanden ist ein Gewerbegebiet mit überwiegender Mischnutzung durch Großhandel, Kfz- Wesen, Büro- und Verwaltungseinrichtungen. Von Bedeutung sind: SELGROS-Großhandel Leipzig, Audi- Zentrum Leipzig-Nord, ATU Autoteile Unger, Business Park Maximilianallee 2/4, HTR Bau GmbH, MSL Metall- und Stahlbau GmbH Ullrich, Zahntechnik Leipzig Dentallabor. Der ehemalige Betriebskindergarten existiert noch als Teil des Vereins FAIRBUND e. V. in der Thaerstr..

Bau- und Firmengeschichte:

Von Bedeutung für das Bleichert-Zweigwerk in Eutritzsch war ab 1920 der Bau von vier Werkhallen in Stahlskelettbauweise mit roten Klinkern ausgemauert, sowie ein Heizwerk, Bahnanschluss und die Straßenanbindung über die Thünenstr./Thaerstr. an die Delitzscher Str. in Leipzig. Wie das Hauptwerk entwickelte sich das Werk II wirtschaftlich recht gut bis Ende 1928. Auftragsrückgang und Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise führten im März 1932 zur Liquidation und Übernahme des Eutritzscher Werkes etwa ab 1934 durch die ATG Allgemeine Transportanlagen Gesellschaft Leipzig (Fertigung von Baugruppen für Militärflugzeuge).

Die aus der Insolvenz hervorgegangene Bleichert Transportanlagen GmbH errichtete auf neu gekauftem Grundstück an der Zschortauer Str. Mitte der 1930er Jahre Hallen für die Teileherstellung und den Zusammenbau der „Eidechse“, einst Bleicherts berühmte Elektrokarren. Angeboten wurden diese batterieelektrischen Transportgeräte mit Tragfähigkeiten von 750 bis 2000 kg, max. Fahrgeschwindigkeit 20 km/h und als Sonderausführungen für vielfältigen Einsatz. Auch Elektrolieferwagen bis 6 t Tragfähigkeit und Anhänger gehörten zum Fertigungsprogramm.

Der Zweite Weltkrieg ging an dem Eutritzscher Werk auch nicht vorüber. In der Dreherei wurden kaum noch Eidechsenteile, sondern Granatenhülsen größeren Durchmessers, bearbeitet. Teilweise hat es auch Bombenschäden gegeben. Fehlende Geldmittel und Aufträge sowie Materialmangel führten nach Ende des Krieges 1945 wie im Hauptwerk nur zur Aufnahme von in handwerklicher Arbeit hergestellten Verbrauchsgütern. Mit der Übernahme des gesamten Bleichert-Werkes ab 01.07.1946 in die sowjetische Vermögensverwaltung und der Lieferung von Anlagen und Ausrüstungen als Reparationsleistungen für die Sowjetunion erhielt das Eutritzscher Werk wieder über Jahre genügend Aufträge und eine Perspektive.

Als SAG-Betrieb (Betrieb der Sowjetischen Aktiengesellschaft für Maschinenbau) wurde der Bau neuer Werkhallen und des Kraftwerkes forciert. Im Zeitraum von 1947 bis 1952 entstanden die Halle B63 für Stahlbau- und Maschinenbaumontagen (105m x 70m), die B75 mit etwa 10.000m² Montagefläche für Stahlbauten und die B60 als Großdreherei und Verzahnungshalle. Da diese Montageflächen nicht reichten, wurde 1952 ein

Freimontageplatz kurzfristig mit Krananlagen bis 40t Tragfähigkeit aufgebaut. Mit der Nutzung des Montageplatzes begann auch die Fertigung von weiteren Großgeräten, wie Schaufelradbagger, Verladebrücken, für Kohle- und Erzumschlag, Turmdrehkrane, später die Container-Umschlaggeräte für See- und Binnenhäfen sowie Lagerplätze der Eisenbahn.

Ab etwa 1960 wird das Werk II in die sogenannte Konsumgüterproduktion einbezogen. Es entstehen Fertigungsbereiche für Wohnraumleuchten und die berühmten VTA- Gasherde. Der erste Containerkran wird 1975 in einem ukrainischen Hafen in Betrieb genommen. Im Zeitraum von 1976 bis 1980 kommt es zur Neuentwicklung von Haldenschütt- und Rückgewinnungsgeräten, Bandanlagen mit Gurtbreiten bis 2,75m werden entwickelt und u. a. nach Greifenhain, Welzow, Bärwalde geliefert. Für den Ausbau des Schiffbaues der DDR und den Bau von Eisenbahnfähren werden 1985 die schweren Werftkrane „Pelikan“ mit max. Tragfähigkeit von 170t geliefert. 1986/87 wird nochmals eine größere Investition getätigt: für die Konsumgüterfertigung, eine PKW-Radbremsen-Produktion wird in der Halle B53 an der ehemaligen Zschortauer Str. eingerichtet.

1991/92 werden die Schiffsentlader Brunsbüttel und Containerkran CPP Gerd-Buss- Hamburg als letzte Großgeräte geliefert. Neue Marktentscheidungen führten zu Liquiditätsproblemen und Kurzarbeit ab 1990/91 im Werk Eutritzsch, Einstellung der Fertigung ab Januar 1992 und schrittweise Kündigung von Arbeitnehmern und offizielle Liquidation ab 01.04.1993. Damit war die Geschichte des Zweigwerkes, eines weltbekannten Leipziger Unternehmens, zu Ende.

Objektbeschreibung:

Zum Werk II der damaligen Firma Adolf Bleichert gehörten mehrere Werkhallen für die Fertigung und Vormontage von Teilen und Baugruppen für die Erzeugnispalette des Unternehmens. Diese Hallen waren in Stahlskelettbauweise errichtet worden und mit roten Klinkern ausgemauert. Der Stahlbau für diese am Anfang der 1920er Jahre errichteten Bauten wurde von der Leipziger Stahlbaufirma und Eisengießerei Franz Mosenthin angeliefert und montiert. Auch ein Kesselhaus gehörte zum Objekt.

Ab 1947/48 kam es zu einer aktiven Bautätigkeit, die Großmontagehallen B60,

B63 und B75 wurden zur Erweiterung der Fertigungskapazität unbedingt benötigt. Sie wurden ebenfalls in Stahlskelettbauweise errichtet. Das Werk II prägte auch ein neues Kraftwerk, moderne Schweiß- und Brennschneidtechnik, eine Vorkonservierungsanlage, Montageplatz, Verzahnungsabteilung, Großdreherei und Vergütereier. Das Konstruktionsgebäude von 1958/59 war ein 10-geschossiger Stahlbetonskelettbau, das erste Bürohochhaus der DDR. Für die Aus- und Weiterbildung war ein Lehrwerk mit Betriebsberufsschule für 350 Auszubildende und eine Betriebsakademie für Erwachsenenqualifizierung bis zur Ingenieurausbildung vorhanden. Als soziale Einrichtungen gehörten zum Werk II Küchen, Garderoben, Betriebskindergarten und eine Betriebspoliklinik.

Nach der Insolvenz kam es zum Rückbau (z. B. die B75, Betriebsberufsschule) nicht mehr benötigter Hallen und Flächen zu Gunsten von Neuansiedlungen im Rahmen eines Industrie- und Gewerbeparks. Ein Kennzeichen des heutigen ehemaligen VTA-Geländes ist die Trassierung der Maximilianallee, die zwischen Thünen- und Theresienstr. über das einstige Betriebsgelände führt und eine Leipziger Hauptverkehrsachse geworden ist.

Quellen / Literatur:

- Manfred Findeisen; Die Außenmontage des VEB Verlade- und Transportanlagen Leipzig (VTA), Herausgeber Bürgerverein Gohlis e. V., 2009
- Manfred Hötzel, Werner Weidner; Drahtseilbahnen der Firma Bleichert in Sachsen,
- Bürgerverein Gohlis e. V., Leipzig 2014
- Horst Butzeck, Veröffentlichungen zu VTA im „Gohlis Forum“ (Informationen des Bürgervereins Gohlis e. V.)

Links:

- VTA Werk I, Gohlis
- Villa Hilda / Heinrich-Budde-Haus, Gohlis
- Kurzbiografie Adolf Bleichert

Autor/in: Dieter Bittermann, Dr. Manfred Hötzel, Werner Weidner – Sächsisches Wirtschaftsarchiv Leipzig

Datum: 18.11.2017 / 19.02.2018

Abbildung: