

Mühle Stahmeln

- früher: Franz Lucke, Mühlenwerke
- DDR: VEB Mühlenwerke Stahmeln
- heute: Mühlenwerke Stahmeln GmbH

Adresse: Mühlenstraße 17, 04159 Leipzig

Ortsteil: Lützschena-Stahmeln

Industriezweig/Branche/Kategorie: Nahrungsgüterindustrie; Mühlenwerk

Datierung: 1893 – 2012

Objektgröße: zwei Hektar Werksgrundstück in Leipzig-Stahmeln

Bau- und Firmengeschichte:

Die Mühle in Stahmeln arbeitete als eine der letzten an der Weißen Elster, denn sie produzierte noch bis 2012. Erstmals wurde sie 1486 in einem Zinsregister erwähnt. 1647 brannte sie vollständig nieder, wurde wieder aufgebaut und mehrfach umgebaut. Beginnend 1661 sind die Namen ihrer Eigentümer bzw. Pächter bekannt. Hermann Bötiger, der am 27.03.1863 ihr alleiniger Eigentümer wurde, ließ sie nach dem erneuten Brand am 18.08.1875 wieder aufbauen. Dabei wurden anstelle des Wasserrades Turbinen eingebaut, geliefert von der *Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz*, und die meisten Mühlstein-Mahlgänge durch Walzenstühle ersetzt.

1893 kaufte Franz Lucke sen. (1857–1927) die Mühle und erweiterte sie schrittweise. Zum Betrieb der Mühle in Stahmeln sowohl bei Trockenheit als auch bei Hochwasser, wurde eine Dampfmaschine eingebaut und die Turbinen erneuert. 1896 wurde das zur Mühle gehörende Wohnhaus abgerissen und durch ein Kontorgebäude ersetzt, die neue Fabrikantenvilla in der Mühlenstraße 17 gebaut. Zur Mühle gehört auch das Obermüllerhaus Stahmelter Anger 19. Bis 1905 belieferte sie als Proviantmüllerei des Heeres in Leipzig die Garnison auf der Pleißenburg. Als der Militärfiskus eine eigene Mühle auf dem Kasernengelände in Gohlis bauen ließ war die Mühle in Stahmeln von ihren Lieferverpflichtungen befreit. Unter der Leitung von Franz Lucke wurde 1905 die

Ausstattung der Mühle verbessert, indem man neue Walzenstühle, Siebmaschinen und Reinigungsanlagen einbaute.

1912 entschloss er sich, die Mühle abzureißen und einen Neubau zu beginnen. Die Planungs- und Bauarbeiten wurden von der Firma *Max Woldemar Vogel* aus Leipzig ausgeführt, die technische Ausrüstung der neuen Mühle mit Walzenstühlen, Plansichtern, Elevatoren und Putzmaschinen übertrug er der *Amme, Giesecke & Konegen AG* aus Braunschweig. Das Getreidesilo wurde vergrößert, der Mehlspeicher erweitert und die Maschinen mit elektrischen Einzelantrieben versehen. So entstand 1912 der größte Teil der Anlage.

Da im Ersten Weltkrieg die Reichsgetreidestelle die Lagerung großer Getreidemengen verlangte, wurde 1916/17 ein achtstöckiges, 35 Meter hohes Getreidesilo angebaut. Über die Nachkriegszeit mit der Inflation 1920/21 konnte der Betrieb erhalten werden. Unter der Leitung von Franz Lucke jun. wurden die technischen Anlagen ständig modernisiert. Auf einer Betongründung wurde 1934/35 ein 1500 Tonnen fassendes, sechsteiliges Stahlsilo errichtet, ergänzt durch Trocknungs- und Areginal-Vergasungsanlage nach damals neuestem Stand. So wurden die Verluste von Getreide durch Schimmel oder Schädlingsbefall vermieden. Die markante Form der Silos dominiert das gesamte Mühlenareal, ist eine Landmarke und Wahrzeichen von Stahmeln. Zur besseren Ausnutzung der Wasserkraft ließ Franz Lucke jun. die Ufer der Elster befestigen und den Flusslauf zwischen Stahmeln und Lützschena begradigen. Damit die Turbinen immer die geplante Leistung brachten, wurde der Niveauunterschied des Wassers konstant gehalten. Ständig war ein Baggerkahn auf dem Fluss unterwegs, förderte Schlamm und Sand zutage. Damit wurden die Lachen in Stahmeln verfüllt. Wiesen entstanden und die Mückenplage wurde vermindert.

In der NS-Zeit waren die *Kunstmühlen-Werke Franz Lucke* ein Nationalsozialistischer Musterbetrieb. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Familie Lucke von der sowjetischen Besatzungsmacht enteignet. Die nun treuhänderisch verwalteten *Mühlenwerke* galten als zweitgrößter Mühlenbetrieb Sachsens und wurden als *VEB Mühlenwerke Stahmeln* weitergeführt. Mit der Grundinstandsetzung 1986 wurde sie auf einen guten technischen Stand gebracht, vergleichbar z.B. mit westdeutschen Mühlen. Jede der Turbinen des Wasserkraftwerks brachte 75 kW Leistung, so dass 25 % des Energiebedarfs der Mühle gedeckt werden konnten, aber auch Strom ins öffentliche Netz abgegeben wurde. Durch den Einbau lärmreduzierter Abluftanlagen wurde die

Lärmbelastung der Umgebung deutlich gesenkt.

Bis 1990 gehörte sie zum *VEB Kombinat Getreidewirtschaft Leipzig*. Danach folgten die Umwandlung in eine GmbH und mehrfache Eigentümerwechsel. Im Jahre 1999 kam es zu einem Management Buy Out, die Mühle wurde mit 30 Mitarbeitern weiterbetrieben und erzielte im selben Jahr einen Umsatz von 16,8 Millionen D-Mark. Für das Jahr 2000 wurden etwa 20 Millionen D-Mark an Erlösen erwartet. Zu der Zeit vermahlten an jedem Tag erfahrene Müller 120 Tonnen Weizen und 60 Tonnen Roggen zu Standardmehlen aller Typen oder "Mehlen nach Maß". Jährlich sind das 45.000 Tonnen Elite- und A-Weizen und 6.000 Tonnen Roggen bester Qualität, die von Betrieben im Umkreis von hundert Kilometern bezogen werden. Von 1992 bis 2012 haben die Eigentümer zehn Millionen Mark für Investitionen eingesetzt, davon zwei Drittel für die Modernisierung der Produktionsabläufe.

Am 16. September 2009 hatte die Gesellschafterversammlung zugestimmt, dass am 13. Juli 2009 die *Heyl GmbH & Co. KG* mit Sitz in Bad Langensalza die *Mühlenwerke Stahmeln GmbH* übernehmen kann. 2012 wurde die Produktion eingestellt, denn die *Saxonia Mühlenwerke Leipzig-Stahmeln GmbH* übernahm die Immobilie und wollte sie vermarkten.

Im Jahr 2016 erwarb die Firma *GRK Holding* das Objekt und begann mit dem Umbau zu einem Wohnhaus mit Miet- und Eigentumswohnungen. Der Wohnkomplex verfügt über vier Hauptgebäude sowie der Remise und dem Inselgebäude mit insgesamt 68 Wohnungen und 71 Stellplätzen. Die 2- bis 4-Raum-Wohnungen haben eine Wohnfläche zwischen 50m² und 168m², Balkon, Loggia, Terrasse oder Wintergarten.

Objektbeschreibung:

Das derzeit als Wohnanlage genutzte Ensemble steht auf einem zweieinhalb Hektar großen Grundstück und liegt nahe beim Naturschutzgebiet Leipziger Stadtforst, teilweise auf einer Insel zwischen der Weißen Elster und dem Elstermühlgraben.

Quellen/Literatur/Links:

- <http://www.luetzschena-stahmeln.de/gesicht/muehle.html>
- https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Kulturdenkmale_in_Lützschena-Stahmeln

- <https://www.accept-immobilien.de/immobilien/highlights/wohnen-am-wasser-muehlenwerke-stahmeln>
- https://de.wikipedia.org/wiki/Muehlen_in_Leipzig
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Luetzschena-Stahmeln>

Autor: Horst Pawlitzky, Frank Heyme

Datum: März 2020

Abbildungen: Horst Pawlitzky, Frank Heyme

Baumberger & Co. KG

früher: Otto Baumberger & Co. KG

DDR: VEB Tachometerwellen- und Maschinenbau Leipzig

bis 2007: TAFLEXA – Biegsame Wellen GmbH / “Wellenwerk”

heute: Wohnungen

Adresse: Clausbruchstraße 5-7 (ehem. Kirchbergstraße), 04159 Leipzig

Ortsteil: Wahren

Industriezweig/Branche/Kategorie: Maschinenbau, Fahrzeugbau; heute Wohnungen

Datierung: ab 1892 (erbaut durch den Fabrikanten Richard Lindner)

Bau- und Firmengeschichte:

- 1935 Gründung der Otto Baumberger & Co. KG in Leipzig durch Otto Baumberger, Ingenieur Gottweiß und Ing. Heß. Das Unternehmen spezialisierte sich zunächst auf Pelzverarbeitungsmaschinen. Bald erweiterten sie ihr Programm auf Stahlfedern. Produktionsprogramm: Technische Federn und Maschinen für die Rauchwarenindustrie.
- 1937 Einzug von Otto Barmberger und Herrn Heß in das architektonisch interessante Fabrikgebäude Clausbruchstraße 5-7

- 1939 Die Firma Baumberger & Co kauft das Grundstück und die Gebäude in der Clausbruchstraße 5-7
- nach 1945 wurden Gebrauchsgegenstände hergestellt, wie u. a. Tiegel, Feuerhaken, Tablett, Zigarettentuis
- 1946 Statt die Anlagen zu demontieren, forderte die sowjetische Militärbehörde die Entwicklung und Produktion von Tachometerwellen, was nach Bewältigung einiger Probleme auch gelang. Zudem gab sie militärische Gegenstände in Auftrag wie Gewehrstäbe, Ölpinselbüchsen, technische Federn usw.
- 1952 begann die Fertigung von Tachometerwellen für die Fahrzeugindustrie der DDR
- 1958 wird die Firma halbstaatlich
- 1960 feierte man das 25jährige Firmenjubiläum
- 1969 Auslagerung der Federnproduktion zugunsten der Tachometerwellenproduktion
- 1972 endgültige Verstaatlichung und Weiterführung als VEB Tachometerwellen- und Maschinenbau Leipzig
- 1989 Einstellung des Maschinenbaus
- 1990 Übernahme durch die Treuhandgesellschaft als Tachometerwellen- und Maschinenbau GmbH Produktionsprogramm: Tachometerwellen
- 1993 Reprivatisierung des Unternehmens
- 1998 Gründung der TAFLEXA - Biegsame Wellen GmbH als Weiterführung des traditionsreichen Leipziger Familienunternehmens Produktionsprogramm: Biegsame Wellen, Seil- und Bowdenzüge, Druck-Zug-Betätigungen in Einzel- und Kleinserienfertigung
- 2007 Umzug an neuen Produktionsstandort in Leipzig

Objektbeschreibung:

Die Fabrikanlage mit Wohnhaus, Fabrikgebäude und Nebengebäuden wurde ab 1870 für die Richard Lindner Dampf-Rauchwaren-Färberei und Zurichterei direkt am Ufer der Weißen Elster erbaut.

Bauten zwischen 1893 bis 1902 von Polster & Höhne geplant und ausgeführt.

Die Fassade besteht aus rotem Klinker mit gelber Klinkergliederung. Das Wohnhaus weist eine Putz- und Sandsteingliederung auf. Wohn- und Fabrikgebäude haben ein aufgesetztes Türmchen.

Nach 2007 Sanierung und Umgestaltung zu einer Wohnanlage durch Hansa Real Estate unter Architekt Hohmuth & Partner,

Quellen/Literatur/Links:

- Siegfried Haustein: Das Wahre Geschichtsbuch, S.111 ff
- Gormsen, Niels; Kühne, Armin: Leipzig Stadt des Wandels, Passage-Verlag Leipzig, 3. Auflage 2015
- TAFLEXA - Biegsame Wellen GmbH; Firmenhistorie

Autor: Frank Heyme, März 2020

Überarbeitung: C. Klußmann, März 2022

Wendische Höfe

Objekt: Rauchwarenfärberei und Pelzzurichterei Theodor Kniesche

- früher: Theodor Kniesche Rauchwarenfabrik
- DDR: Theodor Kniesche Rauchwarenfabrik (KG)
- heute: Wendische Höfe (Wohnanlage)

Adresse: Rittergutstraße 11, 04159 Leipzig

Stadtteil: Wahren

Industriezweig/Branche/Kategorie: Konsumgüter, Pelzverarbeitung

Datierung: 1898

Objektgröße: 10.780 m² großes Grundstück zwischen Rittergutsstraße und im Süden dem Fluss Weiße Elster

Bau- und Firmengeschichte: Kurz vor 1900 gründete Theodor Kniesche (1847-1907) mit seinen beiden Söhnen eine Fabrik für die Pelzverarbeitung, eine Pelz-Zurichterei und Rauchwarenfärberei. Das Kontor und Lager der Kaufmannsdynastie befinden sich weiter im Brühl 71. Für die außerordentlich großen Mengen Wasser verbrauchenden Produktionsvorgänge erwies sich die gewählte Grundstückslage an der Elster mehr als günstig.

Auf dem Gelände gab es ab 1906 eine Dampfmaschine der Firma MAN als Energiequelle der Produktionsanlagen. Nach dem Tod des Firmengründers 1907 übernahmen seine Söhne das Unternehmen. Nach wechselnden Beteiligungen und staatlicher Beteiligung 1965 schenkte der letzte Inhaber Dr. Theodor Kniesche 1982 das Anwesen dem Staat. Nach dieser Zeit verfielen unter dem Pächter HO die Gebäude.

Objektbeschreibung: Die aus mehreren Gebäuden nebst einem großen Schornstein bestehende Industrieanlage wurde aus gelben Klinkerziegeln, die aus Beucha kamen, errichtet. Der nötige Sand wurde im Gebiet des heutigen Auensees gewonnen. Der Baumeister war erwähnenswerterweise Clemens Thieme (Völkerschlachtdenkmal). Direkt an der Flusskante entstand ein Klinkerbau mit Parterre, drei Geschossen und Holzzementdach. Neben dem Fabrikgebäude entstehen danach Kessel- und Maschinenhaus mit Dampfschornstein sowie ein Stallgebäude mit Hausmannswohnung. 1910 wird ein zweigeschossiger Anbau notwendig, ausgeführt von C. Brömme nach Plan von Architekt Paul Augustin.

Die Firma *BEWACON Immobilien GmbH* entwickelte auf dem Gelände ab dem Jahr 2004 die Wohnanlage „Wendische Höfe“. Das Wohnanlagenprojekt wurde 2014 fertig. Auf dem Gelände steht noch ein aufwändig restauriertes Fachwerkhaus, heute als Gaststätte *Fachwerk* genutzt.

Quellen/Literatur/Links:

- Siegfried Haustein: Das Wahrener Geschichtsbuch, S.111 ff und S.152 ff
http://www.albert-gieseler.de/dampf_de/firmen4/firmadet46940.shtml
- Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen - Denkmaldokument
<https://fachwerk-wahren.de/geschichte/>

Autor: Frank Heyme

Datum: 07.03.2020

Hanns und Römer Maschinenfabrik

Titel des Objekts: Hanns und Römer Maschinenfabrik

Später: VEB Forschung und Rationalisierung Leipzig [FoRa] im VEB Kombinat Süßwaren Delitzsch

Adresse: Leipzig, Dreilindenstraße 4-6

Ortsteil: Lindenau

Industriezweig/Branche/Kategorie: Maschinenbau, Fabrikation von Maschinen für die Nahrungsmittelindustrie

Kurzcharakteristik: Mittelständisches Unternehmen zur Herstellung von Walzmaschinen und kompletter Produktionslinien für Süßwaren

Datierung: gegründet 1907

Ursprüngliche Nutzung: Gießkannenfabrik, Waschanstalt, *Buchdruckerei H. Schmidt* (nicht abschließend geklärt)

Heutige Nutzung: Industriebrache/ Ruine

Denkmalstatus: Obj.-Dok.-Nr. 09261135; "Fabrikhalle in rückwärtiger Lage; ehemals auch straßenbegleitendes Mietshaus in geschlossener Bebauung (Nr. 4, Flurstück 301, mit Läden und Tordurchfahrt, elegante Jugendstil-Putzfassade), Werkhalle bekannt als sogenannte Boxerhalle, baugeschichtliche Bedeutung"

Bau- und Firmengeschichte:

Die Firma *Hanns und Römer Maschinenfabrik* wird 1907 gegründet. Eigentümer sind Arthur Hanns und Eugen Römer. Die Firma stellt Maschinen für die Nahrungsmittelindustrie her, zur Herstellung von Bonbons bzw. Schokolade. Eine weltbekannte Spezialität entsteht durch die Entwicklung der patentierten Produktionsmaschine für "Pfeifen-Lutscher". Dieses Patent soll weltweit immer noch genutzt werden.

Im Rahmen der Verstaatlichung privatwirtschaftlicher Betriebe nach 1972 wird der Betrieb dem *VEB Kombinat Süßwaren Delitzsch: VEB Forschung und Rationalisierung Leipzig*, ein Betrieb des Rationalisierungsmittelbaues als Werksteil III zugeordnet. Die Werksräume befinden sich im Hinterhaus und die Verwaltung im Vorderhaus, Dreilindenstr. 6. Der *VEB Forschung und Rationalisierung* plant und setzt Rationalisierungsvorhaben der Süßwaren- und Dauerbackwarenindustrie der DDR um.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1988 wird der Betrieb in den *VEB Halloren Schokoladenfabrik Halle* eingegliedert und verliert seine juristische Selbstständigkeit. Nach 1990 wird die *Halloren Schokoladenfabrik* privatisiert, wann der Firmenteil Rationalisierungsbau geschlossen wurde, ist derzeit nicht bekannt. Seitdem verfallen das Gelände und die Gebäude.

Objektbeschreibung:

Das Gelände ist ca. 180 m lang und knapp 40 m breit. An der Nordseite liegt es an der Dreilindenstraße, an der Südseite schließt es an die Bebauung der Lützner Straße an. An den beiden anderen Seiten gab es dichte Bebauung. Derzeit ist auch das östliche Baufeld brach liegend. Es wird teilweise als Parkplatz und als Kinderspielplatz genutzt. Das Vorderhaus ist abgerissen worden und das Hofgebäude ist dem Verfall preisgegeben. Dieses, auch als "Boxerhalle" bekannte Gebäude, 1902 erbaut, steht unter Denkmalschutz (Obj.-Dok.-Nr. 09261135). Es sollte zu einer Gaststätte, Café oder Kneipe ausgebaut werden. Dafür wurde das Dach saniert. Das Projekt ist inzwischen abgebrochen worden.

Quellen/Literatur/Links:

- Quelle: SächsStaL, VEB Süßwarenkombinat Delitzsch, Nr. 214)
- Historie der Firma Römer Fördertechnik (<https://roemer-foerdertechnik.de/de/unternehmen/geschichte/>)
- <https://www.deutsches-architekturforum.de/thread/7983-leipzig-unterwegs-in-lindenau-und-altlindenau/>

Autor: Frank Heyme

Datum: 19.02.2020

[Zurück zur Startseite](#)

Vereinsabzeichenfabrik Helbing

W.

Firmenname: Vereinsabzeichenfabrik Wilhelm Helbing

Adresse: Birkenstraße 8

Orsteil: Lindenau

Industriezweig/Branche/Kategorie: Metallindustrie/ Metalldrückerei; 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/jüdisches-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
-

MIMO

Titel des Objekts: Mitteldeutsche Motorenwerke G.m.b.H. Taucha

Adresse: Taucha, Am Veitsberg

Industriezweig/Branche/Kategorie: Flugzeug-Motorenbau

Kurzcharakteristik: Unternehmen zur Lizenzproduktion von Junkers-Flugmotoren

Datierung: am Standort von 1935 bis 1945

Objektgröße: ca. 80 ha

Ursprüngliche Nutzung: Wald und Feld

Heutige Nutzung: Industriebrache im Wald, Teilstücke werden als Lagerräume, Schützenvereinsgelände und Paintball Areal genutzt

Bau- und Firmengeschichte:

Die Mitteldeutschen Motorenwerke GmbH (MMW, umgangssprachlich Mimo) wurden am 29. Juni 1935 von der Auto Union AG gegründet. Das Werk zum Bau von Flugmotoren befand sich ursprünglich in Zwickau auf dem Gelände des Horch-Werkes und lag dadurch zu nahe an der Grenze zur Tschechoslowakei. Für den zukünftigen Standort wurde Leipzig gewählt. Als Gegenstand des Unternehmens wurde nicht der Bau von Flugmotoren, sondern zur Verschleierung, die Herstellung von Motoren aller Art eingetragen.

Nach dem Erwerb von Land zwischen Portitz und Graßdorf begann hier der Aufbau des neuen Werkes. Das zum größten Teil bewaldete Gelände, gehörte 1936 zu etwa 80 % zur Stadt Leipzig und zu etwa 20 % zur Stadt Taucha. Das Werk dehnte sich später vor allem in südlicher Richtung aus. Am 20.1.1937 betrug seine Gesamtfläche 560200 Quadratmeters, also 56ha. Von den 2330 Beschäftigten am 10.10.1937 wohnten 1200 in Taucha und 680 in Leipzig. Der zu Leipzig gehörende Teil des Betriebsgeländes, der sich bis zum Jahre 1939 auf fast 50 % verringert hatte, wurde am 1.4.1939 von Leipzig aus- und nach Taucha eingemeindet. Von da an hieß der Betrieb Mitteldeutsche Motorenwerke GmbH

Taucha.

Die Auto Union AG mit Sitz in Chemnitz wurde mit Wirkung vom 31.12.1940 alleiniger Gesellschafter. Das Stammkapital der Gesellschaft betrug 15 Millionen RMs. In den MMW wurden in Lizenz Junkers Flugmotoren gebaut. Die Produktion stieg von 73 Motoren im Jahre 1936 auf 5327 Motoren im Jahre 1939. Den Höchststand der Belegschaftsmitglieder hatte man mit 9339 am 31.12.1942. Davon waren 3901 ausländische Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene. Durch Luftangriffe auf das Werk am 28.5., 29.5., 29.6. 7.7., 28.7. und 2.11.1944 wurden etwa 60 % der Werksanlagen zerstört. Die geschätzte Schadenssumme belief sich auf 58.240.315,00 RM. Das Fertigungsprogramm der MMW umfaßte in den letzten Kriegsmonaten im wesentlichen den Lizenzbau des Flugmotors Jumo 213, des Strahltriebwerks Jumo 004 und Motor- bzw. Triebwerksreparaturen.

Nach Kriegsende 1945 stellten sich die MMW auf eine Friedensproduktion um. Neben der Herstellung von Haushaltgegenständen wurden zunehmend Maschinenreparaturen für andere Firmen ausgeführt. Die Zahl der Belegschaftsmitglieder betrug am 1.9.1945 nur noch 521. Die MMW, die seit Anfang Dezember 1945 der Sowjetischen Militäradministration unterstellt waren, wurden als ehemaliger Rüstungsbetrieb ab Januar 1946 demontiert. Sämtliche Werkhallen, Bürogebäude usw., bis auf das Verwaltungsgebäude und die Gebäude der Fliegertechnischen Vorschule, wurden nach ihrer Ausräumung gesprengt.

Am 27. August 1948 ist die Firma laut Handelsregister erloschen.

Objektbeschreibung

Das Gelände ist ca. einen Kilometer lang und an seiner größten Nord-Süd Ausdehnung 800m breit. Die nördliche Grenze bildet die Parthe, die östliche Grenze die Grasdorfer Straße, nach Süden dehnte sich das Werk immer weiter in Richtung Tauchaer Straße aus. Im Werk wurden die meisten Straßen als Einbahnstraßen ausgeführt und somit eng gehalten, um eine Erkennung aus der Luft zu erschweren. Die Hauptanlieferungsstraßen allerdings waren auch für den Begegnungsverkehr vorgesehen.

Das Werk wurde aus luftschutztechnischen Erwägungen heraus als unorganisches Werk dem Gelände im Wald angepasst. Bei der späteren Erweiterung auf dem Feld in Richtung Tauchaer Straße wurde auf die Tarnung

keine Rücksicht mehr genommen, hier standen eindeutige technologische Betrachtungen mit einem gesteigerten Produktionsausstoß im Vordergrund. Zur Warenanlieferung und zur Versorgung der Heizkraftwerke verfügte das Werk über einen Gleisanschluß. Im nordwestlichen Bereich befand sich der sogenannte Mimateich, der sowohl Kühlwasser für die Motorenprüfstände bereitstellte, aber auch als eine Löschwasserreserve diente.

Quellen/Literatur/Links:

- Textquellen: Gerhard Jahn, Peter Kohl
- Fotos: ROG-Film Produktion
- Persönliche Dokumente und Informationen von: Harald Hoffmann, August Katz, Uwe Kober, Gertraude Kühn, Max Laube, Thomas Münch, Wolfgang Rumpelt
- Dokumente als Leihgabe des Museums Taucha

Autor: Roger Liesaus

Datum: 28.03.2018

Abbildungen:

- Verwaltungsgebäude1941; Archiv Museum Taucha Betriebszeitung „Der Motor“,
 - LehrlingeSport; Archiv Museum Taucha Betriebszeitung „Der Motor“,
 - KantineMimoGebäudeAußen; Archiv Museum Taucha Betriebszeitung „Der Motor“,
 - MimoBürogebäude; Roger Liesaus Foto 2017
 - GegenkolbenflugdieselmotorJumo205; Roger Liesaus 2017
 - Werkhallenruine; Roger Liesaus Foto 2018
 - TypenschildJumo205; Roger Liesaus Foto 2017
 - Splitterschutzbunker; Roger Liesaus Foto 2018
 - Speisehalle; Roger Liesaus Foto 2018
 - Kantinengeschirr; Roger Liesaus Foto 2018
-

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 Heinstrasse 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 Kühlzüge (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 Waggons 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 Halle2013; Enno Seifried
 - Fabrikansicht2013; Roger Liesaus
-

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/Eutritzsch.

1931/32 Konkursanmeldung, Verlust des Zweigwerkes in Eutritzsch 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 Dieselgabelstapler 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 Chicago.

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 Umschlagstechnik, ab 1957 ausschließlich von Flurförderzeugen mit Büros, Lager- und Fertigungsstätten, geprägt von der Architektur des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts und den 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, Eutritzscht
- 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 (Eutritzscht)

Adresse: ehemals Zschortauer Str. 2, heute Maximilianallee

Stadtteil: Eutritzscht

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 Vergüterei. 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: