# 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 (Industrieelle 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 Eutritzsch 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 wesentliche erweitert. Bereiche für Musterbau und Versuchswerkstatt, Werkzeugbau, Maschineninstandhaltung wurden errichtet. Hergestellt wurden Seilbahnen, Verladebrücken, Kabel- und Pratzenkrane, 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 Eutritzsch 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:**

---

# Straßenbahnhof Wittenberger Str

**Titel des Objekts:** Straßenbahnhof Wittenberger Straße

**Adresse:** Apelstraße 1, 04129 Leipzig

**Ortsteil:** Eutritzsch

**Industriezweig/Branche/Kategorie:** Betriebshof der Straßenbahn

**Kurzcharakteristik:** Die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt) errichtete 1895 an der Apelstraße den ersten Straßenbahnhof für den elektrischen Straßenbahnbetrieb. Neue Abstellanlagen und Werkstätten besaß das Areal, das fortan viele Erweiterungen erfuhr. Als 1919 die Fusion mit der Großen Leipziger Straßenbahn (GLSt) erfolgte, war dieser Standort die „Werkstätten II“, bis sie durch Inbetriebnahme der Hauptwerkstatt Heiterblick 1927 aufgelöst wurde. Hier wurden die neuen NGT8 in den 1990er Jahren beheimatet. Seit Mai 2019 ist hier das neue Straßenbahnmuseum zuhause.

**Datierung:** 1895

**Objektgröße:** 17.700 m²

**Ursprüngliche Nutzung:** Hauptwerkstatt und Straßenbahnhof

**Heutige Nutzung:** Straßenbahnmuseum und Service-Standort LSB (LVB-Tochter)

## Bau- und Firmengeschichte:

Der Straßenbahnhof Wittenberger Straße liegt im Ortsteil Eutritzsch, nordöstlich der Stadt, zwischen Wittenberger Straße und Apelstraße und wurde im Jahr 1895 eröffnet. Errichtet hat den neuen Betriebshof die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt). Als 1896 der elektrische Fahrbetrieb eingeführt wurde,

brauchte wurden neue Abstellanlagen und Werkstätten benötigt. Im Hauptdepot waren alle Einrichtungen der LESt beheimatet, bis auf die Stromversorgung. An der Wittenberger Straße wurde ein Wohn- und Verwaltungsgebäude für die Direktion gebaut.

Die “Wagenhalle I” wurde im Jahr 1896 mit 77 Metern Länge und neun Gleisen sowie einem Werkstattanbau in Betrieb genommen. Die Ausfahrten erfolgten auf die Wittenberger Straße. Im selben Jahr erfolgte der Bau der “Wagenhalle Ia” mit 105 Metern Länge und vier Gleisen. Sie besaß bis 1925 keine Seitenwände, war nur mit einer Schiebebühne verbunden und diente für die Abstellung von Beiwagen. Weiter ging es 1898, unter anderem mit einer Werkstatt für Holzräder und der “Wagenhalle II” mit fünf Gleisen und Ausfahrten zur Apelstraße. In den folgenden Jahren kamen weitere Ausbauten hinzu.

Die “Wagenhalle Ia” erhielt 1909 zur Apelstraße ein Ausfahrtsgleis. Der Straßenbahnhof Wittenberger Straße war für die LESt ihr Hauptdepot, hier konnten alle Fahrzeugtypen instandgesetzt werden. 1919 fusionierten die LESt und GLSt zur Großen Leipziger Straßenbahn und das Hauptdepot wurde in “Werkstätten II” umbenannt. Die “Werkstätten I” befanden sich in Lindenau an der Lützner Straße.

Im Jahr 1920 wurden durch den Erweiterungsbau im Straßenbahnhof Eutritzsch (Delitzscher Straße) keine Linienwagen mehr in der Wittenberger Straße beheimatet. Die “Wagenhalle II” diente nun der Instandhaltung der Transportwagen für die Gleisbauabteilung. Ab 1924 erfolgte auch die Instandhaltung der Linienwagen, da die “Werkstätten I” ausgelastet waren. Zwei Jahre später zog ein Großteil der Werkstattabteilung mit Eröffnung der Hauptwerkstatt nach Heiterblick um und die Wittenberger Straße wurde wiedereröffnet. Ehemalige Werkstattgleise wurden für die Abstellung von Straßenbahnwagen genutzt, die Schiebebühnen demontiert und Ausfahrten zur Apelstraße und Wittenberger Straße hergestellt. Aus dem Gebäude der Holzdreherei wurde ein Verwaltungsgebäude mit Sozialräumen. Der Abschluss der Umbauarbeiten erfolgte Ende 1928.

Im Jahr 1935 kam der Einbau der ersten Unterflurradsatzschleifmaschine hinzu – 1946 kam eine zweite daneben. Bei Luftangriffen am 4. Dezember 1943 wurde die “Wagenhalle I” und einige Fahrzeuge beschädigt. Im Februar und April 1945 folgten weitere Luftangriffe und die “Wagenhalle Ia”, die “Wagenhalle II”, die

ehemalige Holzdreherei und Werkstatt sowie das Direktionsgebäude wurden komplett zerstört.

Im Mai 1945 begann der Wiederaufbau. Die “Wagenhalle I” wurde repariert und die “Wagenhalle Ia” und “Wagenhalle II” aufgebaut. Das neue Verwaltungsgebäude wurde bezogen, die Sozialräume blieben erhalten, Werkstatt und Direktionsgebäude wurden nicht wiederaufgebaut. Neben der “Wagenhalle II” befand sich ein Freiabstellanlage mit vier Gleisen, die um ein fünftes Gleis erweitert wurde. Im Januar 1949 konnte der Betriebshof mit Werkstatt wieder vollständig genutzt werden. Im hinteren Teil der “Wagenhalle I” erfolgte der Bau einer Werkstatt mit vier Gleisen für die Instandhaltung der Gothagelenkzüge.

In den Jahren 1966-1968 wurde der Betriebshof rekonstruiert: Das Gleisdreieck Berliner-/Wittenberger Straße zweigleisig ausgebaut, die “Wagenhalle II” mit Arbeitsgruben und einer Waschanlage versehen. Damit konnten die einrückenden Straßenbahnen zur Instandhaltung nun mit einem Lauf durch den Betriebshof fahren. Über die Wendeschleife Bitterfelder Straße war es jetzt möglich, zu den Gleisen der “Wagenhalle I” und der ehemaligen “Wagenhalle IIb” einzurücken. In der Betriebswerkstatt konnten nun auch Tatrawagen instandgehalten werden. 1980 wurde auf der vorhandenen Freiabstellanlage eine Anlage mit elf Gleisen und Ausfahrten zur Apelstraße in Betrieb genommen. Die “Wagenhalle II”, auch Apelhalle genannt, wurde 1992 in eine neue Betriebswerkstatt mit drei Gleisen (vorher fünf Gleisen) für die Instandhaltung der NGT8 umgebaut.

Von 2011-2016 war der Betriebshof nur noch Außenstelle des Straßenbahnhofs Dölitz. Nach den Umbauarbeiten im Straßenbahnhof Dölitz und der Wiedereröffnung im Juli 2016, wurde am 16. Oktober 2016 die Wittenberger Straße für Linienwagen geschlossen. Bis August 2017 fanden auf der Freiabstellanlage ausgemusterte Tatrawagen ihre letzte Ruhe, die dort schließlich auch verschrotten wurden. 2012 wurde die “Wagenhalle I” saniert und die Gleisabstände vergrößert, sodass nur noch sieben statt neun Gleise vorhanden sind. Im Sommer 2017 zog auf der Freiabstellfläche und in der “Wagenhalle II” samt dem Verwaltungsgebäude die LVB-Tochter Leipziger Service-Betriebe (LSB) mit ihren Einsatzfahrzeugen ein. Dabei wurden die Gruben in der Apelhalle verfüllt. Im Mai 2019 eröffnete im Bereich der “Wagenhalle I” und “Wagenhalle Ia” das neue Straßenbahnmuseum, das seinen Sitz zuvor im Betriebshof Möckern hatte.

**Objektbeschreibung:** Zwischen der Bitterfelder Straße, Apelstraße, Berliner Straße und Wittenberger Straße befindet sich das Straßenbahnhofareal. Die Ein- und Ausfahrten erfolgen an der Wittenberger Straße und Apelstraße. Über die sogenannte Sommerhalle ist eine Durchfahrt möglich. Die originale Bausubstanz aus Klinker wurde weitestgehend erhalten.

**Quellen/Literatur/Links:**
– Buch „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996
– Buch „Von Stadtbahn und Bus“, 2007
– Leipziger Stadtverkehr www.bimmelbus-leipzig.de

**Autor/in:** Dave Tarassow

**Datum:** 12.02.2018

**Abbildungen:** Dave Tarassow, April 2010

---

# Castellum

**Titel des Objekts:**
Castellum

**Adresse:**
Dessauer Straße 36-40, 04129 Leipzig

**Stadtteil:**
Eutritzsch

**Industriezweig/Branche/Kategorie:**
– ursprünglich: Lagerhaus und Wohngebäude der *Rudolph Karstadt A.-G.*
– aktuell: Wohngebäude (nach Sanierung 2017)

**Kurzcharakteristik:**
Buntklinkerbau mit charakteristischer Fassade

**Datierung:**

1928-1930

**Objektgröße:**
Grundstücksgröße: ca. 5.180 m²
Wohnfläche: ca. 6.270 m²

**Ursprüngliche Nutzung:**
Lager, Wohnungen, Reparaturstätten der Fa. Karstadt

**Heutige Nutzung:**
Einst ein Lagergebäude für das Warenhaus *Karstadt*, in den 20er/30er Jahren gebaut, bietet der Buntklinkerbau heute Raum für 71 Wohneinheiten und 4 Penthäuser. Die 2-bis 5-Zimmer-Wohnungen, in Größen von 53 bis 166 qm, sind alle mit großzügigen Loggien ausgestattet, die Erdgeschosswohnungen ergänzen begrünte Sonnenterrassen. Die Innenfensterbänke wurden gemäß dem historischen Bestand und den Forderungen des Denkmalschutzes aus profiliertem Holz gefertigt und eingebaut. Hochwertige Parkettböden aus Naturholz wurden bewusst verlegt, da sie zeitlose Schönheit sowie Wärme und Behaglichkeit ausstrahlen.

**Bau- und Firmengeschichte:**
Der schnelle Warenumschlag in dem 1912–14 erbauten *Kaufhaus Rudolph Karstadt* in der Petersstraße machte wenige Jahre nach der Eröffnung die Errichtung eines Lagergebäudes erforderlich.
Die im Oktober 1928 fertiggestellte Planung der *Rudolph Karstadt A.-G.* umfasste ein „Lagerhaus mit anschließendem Garagen-, Wohnhaus- und Reparaturgebäude“. Architekt war Philipp Schaefer (Bauleitender Architekt: Julius Günther, Leipzig). Das Grundstück am Rande eines Industriegeländes in Leipzig-Eutritzsch verfügte über einen Gleisanschluss und war durch die Lage an einer Straßenkreuzung gut erschlossen. Zusammen mit dem Lager beabsichtigte der Kaufhauskonzern die Errichtung eines Angestelltenwohnhauses mit 12 Dreizimmerwohnungen.

Bis Mai 1929 überarbeitete die Bauabteilung des Unternehmens die Planung. Wohnhaus und Lager erhielten eine Buntklinker-Verblendung, nachdem ursprünglich Putzfassaden vorgesehen waren. Nach schnellem Baubeginn im Sommer 1929 fand am 20. Juni 1930 die Schlussprüfung statt. Die Ingebrauchnahme verzögerte sich bedingt durch die Weltwirtschaftskrise; noch

im November 1930 beschränkte sich die Nutzung lediglich auf das Erdgeschoss. Schon zwei Jahre später fertigte Julius Günther Ideenskizzen für den Umbau zu einem Wohnhaus, der jedoch unausgeführt blieb. Im März 1937 übernahm der Papiergroßhändler Ferdinand Flinsch das Gebäude als Lager.

**Objektbeschreibung:**
Das hoch gelegene Erdgeschoss des Wohnhauses diente als Garage und Werkstatt und war nur zum Hof hin geöffnet. Das fünfgeschossige Lager ist um reichlich fünf Meter von der vorderen Bauflucht zurückgesetzt. Die Eisenbetonkonstruktion mit einem annähernd quadratischen Stützenraster von knapp sechs Metern Seitenlänge ist im Inneren über die gesamte Fläche aller Geschosse ungeteilt. Lastenaufzüge befinden sich als separate Anbauten an der Hofseite. Hier lagen auch die Entladerampen für die Eisenbahnwagons. Das Lager verfügte in der an das Wohnhaus angrenzenden Achse über einen Kraftwagenaufzug, der es erlaubte, mit den Lieferfahrzeugen bis in die einzelnen Lagerabteilungen vorzufahren.

Wohnhaus und Lager haben ein flaches Dach, doch wurde ihre moderne Anmutung durch den Wechsel vom Außenputz zum Ziegelmauerwerk spürbar gemildert. Trotz der großen Tiefe des Gebäudes von fast 25 m sind die einzelnen Geschosse durch die nahezu raumhohen Stahlrahmenfenster an beiden Seiten gut belichtet.
Nach Sanierung und der Umnutzung zu Wohnraum stehen ab 2016 75 Wohneinheiten, davon 4 Penthäuser zu Verfügung. Weiterhin sind insgesamt 73 PKW-Stellplätze, ein gemeinsamer Fitnessraum sowie gestaltete Außenanlagen vorhanden.

**Quellen/Literatur/Links:**
– Archivalien: ABD: Akten des Rates der Stadt Leipzig in Baupolizeisachen, Dessauer Straße 36/40
– Instone Real Estate Leipzig GmbH, 2017
https://www.instone.de/abgeschlossene-projekte/castellum-leipzig

**Autor/in:**
Instone Real Estate Leipzig GmbH, 2017

**Datum:**
September 2017

**Abbildungen:**
Instone Real Estate Leipzig GmbH, 2017