

Rudolph Sack

Titel des Objektes:

früher: Landmaschinenfabrik Rudolph Sack, später Rudolph Sack KG

DDR: VEB Leipziger Bodenbearbeitungsgeräte (BBG)

heute: weitgehend abgerissen, nur noch da Capo und GARAGE

Adresse:

Karl-Heine-Str. 78-88, 90, 95, 99-101, 103/105

Weißenfelser Str. 67

Aurelienstraße 62/64

PLZ 04229

Stadtteil: Plagwitz

Industriezweig/Branche/Kategorie: Landmaschinenbau

Datierung: 1863

Objektgröße: 75.000 m²

Bau- und Firmengeschichte:

Eines der herausragendsten Beispiele für die beachtlichen Expansionsaktivitäten einzelner Firmen in Plagwitz ist das der *Landmaschinenfabrik Rudolph Sack*. Der erfahrene Landwirt Rudolph Sack hatte bereits 1854 in Löben bei Lützen mit dem Bau selbst entwickelter landwirtschaftlicher Geräte begonnen. Auf persönliches Betreiben Karl Heines hin siedelte Rudolph Sack, von Unternehmergeist beseelt, 1863 mit einigen Beschäftigten nach Plagwitz über und gründete seine Firma. Mit nur fünf Angestellten bezog das Unternehmen in den angemieteten Räumlichkeiten der kleinen Eisengießerei von Kaspar Dambacher in der Alten Straße vorübergehend Quartier, bevor Rudolph Sack begann, durch eine wohl durchdachte Ankaufspolitik ein riesiges Firmenareal in Plagwitz aufzubauen.

Zunächst errichtete er 1867 auf dem Grundstück der heutigen Karl-Heine-Straße 95 eigene Fabrikgebäude zur Produktion von Pflügen, Krümelwalzen, Hack- und Drillmaschinen sowie ein Wohnhaus. Bei sich bietender Gelegenheit erwarb er benachbarte Firmengelände. Das rasch expandierende Unternehmen umfasste binnen kurzer Zeit das gesamte Areal zwischen Kanal und Gießerstraße sowie Karl-Heine- und Weißenfelser Straße. In wenigen Jahren entwickelte sich die

Firma zum Großunternehmen mit 25 Gebäuden. 1891 erfolgte die Umwandlung des Unternehmens in eine Kommanditgesellschaft.

1900 verstarb der Firmengründer Rudolph Sack, die Leitung der Kommanditgesellschaft übernahmen seine Söhne Paul und Otto Sack. Infolge der Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er Jahre wurden viele Arbeiter entlassen. Durch die Umstellung auf geheime Kriegsproduktion (z.B. MG-Wagen) ab 1934 stellten sich jedoch wieder ökonomische Erfolge ein. Umfangreiche Gewinne erwirtschafteten auch die Kriegsgefangenen, die ab 1942 in der Firma arbeiteten. Aus diesem Grund wurde der Betrieb 1945 sofort stillgelegt, Otto Sack verhaftet und später als Kriegsverbrecher verurteilt. Ab 1946 verwaltete die Landesregierung Sachsen den Betrieb treuhänderisch.

Seit 1948 wurden unter dem Namen *VEB Leipziger Bodenbearbeitungsgeräte (BBG)* bis zum Ende der DDR Landmaschinen produziert. Mit über 1000 Beschäftigten war der *BBG* zu diesem Zeitpunkt der größte Landtechnikhersteller in der DDR. Ab 1983: *VEB Bodenbearbeitungsgeräte Karl Marx Leipzig (VEB BBG)*.

1990 wurde der *VEB BBG* zum *BBG Leipzig AG* umgewandelt. 1993 erfolgte die Bildung der *BBG Leipzig GmbH*. 1994 wurde die Produktion auf dem Plagwitzer Gelände eingestellt und auf einen neuen Standort, in ein Gewerbegebiet bei Großzschocher als *BBG Bodenbearbeitungsgeräte Leipzig GmbH & Co. KG* im Unternehmensverbund der *Amazonen-Werke H. Dreyer GmbH & Co. KG* verlegt. Die Verwaltung des ehemaligen Plagwitzer Firmenareals samt Bebauung übernahm die *Treuhand-Liegenschaftsgesellschaft mbH*, bis 1996 die Stadt Leipzig nach langen Verhandlungen ein ca. 4 ha umfassendes Teilgrundstück erwarb.

Von den Gebäuden existieren nur noch die ehemalige Graugießerei Ecke Gießerstraße / Karl-Heine-Straße, in dem sich ein Oldtimermuseum mit dem Flugzeug IL18 auf dem Dach und eine Halle, die für das Gastronomieunternehmen da Capo der Hotel Michaelis GmbH genutzt wird. Ausgangspunkt für diese Nutzung war der Plan des Unternehmers Manfred Rübesam (+), aus Plagwitz eine Hochhauscity zu machen. Diese Gebäude sind vorwiegend Klinkerbauten mit Industrieverglasung.

Weiterhin existiert noch das als GaraGe bezeichnete Gebäude Karl-Heine-Str. 97. Die Grundstücke zwischen Karl-Heine- und Aurelienstraße sind völlig brach. Seit der Expo 2000 werden diese als Jahrtausendfeld bezeichnet und unterschiedlich kreativ genutzt. Ein Bebauungsplan ist z.Zt. nicht bekannt.

Zu erwähnen ist noch die für den Sohn Gustav Rudolph Friedrich Sack 1909

erbaute Villa in der Karl-Heine-Str.12, die heute vom 5. Strafsenat des Bundesgerichtshofes genutzt wird.

Quellen/Literatur/Links:

- Dreyer, Klaus: Die Geschichte der BBG - Von Rudolph Sack bis AMAZONE. Frankfurt/Main 2009.
- Rüstig, Manfred: BBG - Landmaschinenbau in Leipzig. Leipzig 2008.
- Verein Deutscher Gießereifachleute (VDG) e.V. (Hrsg.): 150 Jahre Leipziger Gießereigeschichte. Eine Hommage an die Region Leipzig und ihre industriellen Wurzeln. Leipzig 1999.
- Wikipedia: Bodenbearbeitungsgerätewerk Leipzig
- Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/Rudolph_Sack
- Amazone: 150 Jahre Landtechnik aus Leipzig
- <https://geheimtipp-leipzig.de/sacks-bbg-jahrtausendfeld/>

Fotos: Dave Tarassow (2007)

Autor/in: Juliane Gölzner, Nachtrag: Helmut Sander

Datum: von Juliane Gölzner : unbekannt; Nachtrag: 15.04.2018

Erla

Titel des Objekts: Erla-Maschinenwerk GmbH

Adresse: Leipzig, Wodanstraße 40

Stadtteil: Thekla

Industriezweig/Branche/Kategorie: Flugzeugbau

Kurzcharakteristik: Unternehmen zur Lizenzproduktion von Flugzeugen

Datierung: am Standort von 1935 bis 1945

Objektgröße: ca. 67 ha

Ursprüngliche Nutzung: Feld

Heutige Nutzung: Industriebrache im Wald, Verwaltungsgebäude ist ein Schulmöbellager, teilweise Nutzung durch die Firma: REWO Recycling & Rekultivierung GmbH

Bau- und Firmengeschichte: Das Leipziger Erla Maschinenwerk war eine Verlagerung der 1933 von J. S. Rasmussen und Franz Xaver Mehr gegründeten *Eisen- und Flugzeugwerk Erla GmbH* aus dem Ort Erla bei Schwarzenberg. Die Erla-Maschinenwerk GmbH (umgangssprachlich Erla) wurden am 18. Juli 1934 gegründet und Arno Fickkert zum Direktor ernannt. Zur Verschleierung der wirklichen Produktionsziele, nämlich des Flugzeug- und Tragflächenbaus, wurde die Fabrik Maschinenwerk genannt.

Die Erla-Maschinenwerk GmbH wurde mit Wirkung vom 20.6.1936 verstaatlicht. Die Kontrolle übernahm der staatliche Luftfahrtkontor als Treuhandverwalter des Deutschen Reiches.

An diesem Standort wurden unter Mithilfe der Zweigwerke und Zulieferer in den Jahren von 1935 bis 1945 ca. 11000 Stück des deutschen Jagdflugzeuges Messerschmidt Bf 109 gebaut, diese Stückzahl stellt ein Drittel der gesamten Produktion dieses Types dar. Nebenher wurden noch 24 Stück Arado Ar 65, 80 Stück Heinkel He 51 sowie 76 Stück Arado Ar 68 und 106 Maschinen der Gotha Go 145, Lastensegler DFS 230, sowie Tragflächen für die Me 110 und Fahrwerke für die Me 163 gefertigt.

Die Produktion stieg im Jahr 1944 auf 4468 Me109. Die Zahl der Belegschaftsmitglieder war 1943 mit 24991 auf ihrem Höchststand, davon waren 16032 Fremdarbeiter, Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge.

Das Werk hatte Zweig- und Zulieferbetriebe in folgenden Orten:

- Werk II: Leipzig-Mockau
- Werk III: Abtnaundorf
- Werk IV: Johannegeorgenstadt
- Werk V: Kammgarnspinnerei in der Pfaffendorfer Straße
- Werk VI: Frontreparaturwerk Brüssel

- Werk VII: Frontreparaturwerk Antwerpen-Mortsel
- Werk VIII: Frontreparaturwerk Mielec bei Krakau

Standorte weiterer Zulieferer:

Pegau, Groitzsch, Naunhof, Flöha, Oberstützengrün, Aue, Crimmitschau, Mülsen, Plauen, Greiz, Pretzsch, Oschatz, Dresden, Delitzsch, Meißen u.a.m.

Die Motoren kamen z.B. für die Me 109 von Daimler-Benz, es wurde der DB 605 eingesetzt.

Durch einen Luftangriff am 4.2.1944 wurde das Werk schwer getroffen, weitere Luftangriffe auf das Werk erfolgten am 20.2., 29.5., 29.6. und 20.7.1944.

Am 18. April 1945 wurde unter den 304 zurückgebliebenen, kranken Häftlingen und Zwangsarbeitern der Erla-Arbeitslager ein Massaker durch die SS-Wachmannschaften verübt, welches nur 67 Häftlinge überlebten.

Am 18. April besetzte die US Armee das Werk und ab Juli 1945 wurde das Werk der sowjetischen Militäradministration unterstellt. Als ehemaliger Rüstungsbetrieb sind in den Jahren 1945 bis 1946 alle noch brauchbaren Maschinen demontiert worden. Sämtliche Werkhallen, Lager, Bürogebäude usw., bis auf das Verwaltungsgebäude, wurden nach ihrer Ausräumung gesprengt, soweit sie nicht bereits vorher durch Bomben zerstört waren. Am 27. August 1949 ist die Firma laut Handelsregister erloschen.

Objektbeschreibung: Das Gelände ist ca. einen Kilometer lang und an seiner größten Nord-Süd Ausdehnung 600 Meter breit. Die nördliche Grenze bildet die Erla-Siedlung, die östliche Grenze die Wodanstraße, nach Süden dehnte sich das Werk bis zum Gelände der Straßenbahnwerke Heiterblick aus.

Quellen/Literatur/Links:

- Die Erla-Werke GmbH und das Massaker von Abtnaundorf, Karl-Heinz Rother, Jelena Rother
- DKW und die Erla Me-Flugzeuge, Karl-Dieter Seifert
- Erla Heiterblick USSB Spd 34

Persönliche Dokumente und Informationen von:

Karlheinz Schulze, Jelena Rother, Wolfgang Rumpelt, Heiko Zeidler,
www.ROG-Film.de

Autor: Roger Liesaus

Datum: 5. März 2019

Abbildungen:

- Produktion von Messerschmitt Bf 109, Bundesarchiv_Bild_101I-638-4221-06, wikimedia
 - Hauptverwaltung Erlawerk I, Enno Seifried 2014
 - Lehrwerkstatt, Roger Liesaus 2019
 - Torpfeiler Haupteingang, Roger Liesaus 2019
 - Pumpstation, Roger Liesaus 2019
 - Splitterschutzgraben, Roger Liesaus 2019
 - Splitterschutzbunker, Roger Liesaus 2019
 - Edelstahlwanne, Roger Liesaus 2019
-

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 Quadratmeter, 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 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 Mimoteich, 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