# Adolf Bleichert

**Adolf Bleichert Kurzbiografie**

Adolf Bleichert wurde am 31. Mai 1845 in Dessau als Sohn des Mühlenpächters August Bleichert geboren. Die Familie zog 1856 nach Gohlis bei Leipzig, nachdem der Vater auch die dortige Mühle gepachtet hat.
In den 1860er-Jahren studierte er an der Königlichen Gewerbeschule Berlin (Polytechnikum), einer Vorläuferin der heutigen Technischen Universität Berlin Maschinenbau, Abschluss als Zivilingenieur.
1870: Adolf Bleichert begann als Ingenieur in der Firma Martin, Maschinenfabrik Bitterfeld.
1872: Adolf Bleichert wechselte zur neugegründeten Halle-Leipziger Maschinenbaufabrik und Eisengießerei A.-G. Schkeuditz. Er war technischer Dirigent, dann Ober-Ingenieur. Mit seinem Studienfreund Theodor Otto entwickelte er die erste Draht(seil)bahn.
1873: Die erste Drahtseilbahn Bleicherts und Ottos – und weltweit – wurde für die Solaröl- und Paraffinfabrik Teutschenthal bei Halle errichtet. Die Anlage war 1874 vollendet und blieb 40 Jahre in Betrieb.
1874: Ziegeleibesitzer Eduard Brandt, Gohlis bei Leipzig, stellte Bleichert Gelände zur Verfügung, auf dem dieser eine Versuchsbahn anlegte, um seine konstruktiven Ideen praktisch zu erproben, u. a. die Benutzung von Drahtseilen anstelle von Rundeisen als Laufbahn, was sich als bahnbrechend erwies.
1874: 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: Erster Großauftrag durch die Fa. *Krupp*, womit die eigene Profuktion in Neuschönefeld bei Leipzig folgte.
1875: A. Bleichert konstruierte die Exzenter-Kupplung zum An- und Abkoppeln der Seilbahnwagen am Zugseil.
1876: Die geschäftlichen Wege Bleicherts und Ottos trennten sich. Bleichert tat sich mit seinem Schwager Peter Heinrich Piel zusammen und firmierte als *Adolf Bleichert & Co.*
1881: Mit dem Umzug nach Gohlis, Feldstraße, wird die Firma in eine offene Handelsgesellschaft (OHG) umgewandelt und in das Handelsregister beim Amtsgericht Leipzig neu eingetragen, die Firma verbleibt an diesem Ort. *Adolf*

*Bleichert & Co.* wurde zum größten Hersteller von Drahtseilbahnen der Welt.
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.
1894: Adolf Bleichert errichtete sein Testament, wichtige Bestimmungen: die Firma soll als Familienbetrieb fortgeführt werden, die Söhne Max und Paul werden als technische bzw. kaufmännische Leiter bestimmt.
1897: Vergrößerung des Werkes in Gohlis und Bau eines neuen Bürogebäudes, die Firma beschäftigte 200 Arbeiter.
1899: Zum 25-jährigen Jubiläum wurde die 1000. Drahtseilbahn gefertigt für den Erztransport auf Thio/Neukaledonien (Pazifik). Die Eheleute Hildegard und Adolf Bleichert unterstützten eine Stiftung für arme Gemeindemitglieder mit 25.000 Goldmark. Adolf Bleichert erkrankte an Tuberkulose, seit Frühjahr 1900 hielt er sich mehrmals zu längeren Kuren in Davos (Schweiz) auf, ohne Erfolg.
1901: Bleichert und seine Frau gründeten eine Stiftung zum Wohle kränklicher Mädchen in noch nicht konfirmiertem Alter. Am 29. Juli starb Adolf Bleichert in einem Sanatorium in Davos, nur kurz nach dem Tod seiner geliebten, 15-jährigen Tochter.
1908: Errichtung eines Adolf-Bleichert-Denkmals auf dem Firmengelände, 1950 wurde es beseitigt.
1919/22: Erweiterung des Unternehmens durch ein Zweigwerk im Leipziger Stadtteil Eutritzsch.

- Ehemaliges Werksgelände (siehe Link) im Stadtteil Gohlis, Lützowstraße 34, 04157 Leipzig.
- Heinrich-Budde-Haus (siehe Link Villa-Gohlis), Lützowstraße 19, 04157 Leipzig, erbaut 1890/91 als Wohnhaus „Villa Hilda“ für die Familie Adolf Bleicherts, heute soziokulturelles Zentrum im Leipziger Stadtteil Gohlis.
- Familiengrab Bleichert-Piel auf dem Friedhof Gohlis, südlicher Teil, Kapellenfriedhof mit Gedenktafel (Kupfer) und Text

„Im Gedenken an Adolf Bleichert 1845-1901, dem Erfinder des Deutschen Drahtseilbahnsystems“:

- Straßenname „Bleichertstraße“ in Leipzig-Gohlis
- Kleingartenverein *Seilbahn e. V.* in Leipzig-Gohlis, Max-Liebermann-

Straße 91-93, 04157 Leipzig, gegründet 1917 als Gartenkolonie Seilbahn von der Firma *Bleichert Adolf Bleichert & Co.* und von ihr geleitet, 1932 Trennung von der Firma; seit 1989 anerkanntes Naherholungsgebiet der Stadt Leipzig.

**Bedeutung der Firma Adolf Bleichert & Co. Leipzig**

Seit 1881 in Gohlis ansässig, entwickelte sich das Unternehmen in wenigen Jahrzehnten zur bedeutendsten Firma für den Bau von Drahtseilbahnen. Sie nannte sich nach 1900 selbstbewußt „Größte und älteste Drahtseilbahnfabrik der Welt“ und ihren Gründer Adolf Bleichert „Begründer des deutschen Drahtseilbahnbaues“ und „Erfinder des deutschen oder Bleichertschen Drahtseilbahnsystems“.
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 Massenbeförderung von Rohstoffen in Bergbau, Hüttenwesen, Kraftwerken, Bauwesen, Maschinenbau usw., auch in der Landwirtschaft. Die Drahtseilbahnen der Firma Bleichert waren weltweit verbreitet. Bis zum Ersten Weltkrieg wurden hinsichtlich Länge, Leistungsfähigkeit, Steigungsgrad, geografischer Verbreitung beim Bau von Lastenseilbahnen technische Höchstleistungen vollbracht, siehe 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 & Guilleaume 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 Herstellung 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. Durch intensive und kooperative Zusammenarbeit mit der Industrie/Elektroindustrie (Siemens, AEG, BBC, ABB,

ASEA DDR-E-Industrie: z.B. EAB- und EAW-Berlin, SAB-Halle/Leipzig/Cottbus/Dresden, VEM, Trafo- und Kabelwerke, u.a.) und der Wissenschaft direkt oder in Fachgremien in der Zeit der Firma Bleichert oder später in der DDR (hier z. B. die KdT, TU Dresden – Die Gründung des FUA-„Seilbahnen, Flurförderzeuge“, „Elektrik auf Kranen“, evtl. auch Standardisierung ist wesentlich auf Prof. Dr. M. Scheffler (ehem. Haupttechnologe bei *VTA*) zurückzuführen) ergaben sich Wechselbeziehung im Sinne einer fortschrittlichen Entwicklung der Produkte.
1990 zunächst zu einer GmbH umgebildet, wurde VTA nach der Herstellung der deutschen Einheit 1991 geschlossen und dann liquidiert. Protestaktionen des Betriebsrates und der Belegschaft (Besetzung des Betriebsteiles Eutritzsch und Demonstration der Belegschaft zum Leipziger Markt mit dem neu entwickelten Gabelstapler Typ DFG 3002/2 N im Frühjahr 1991) konnten das Ende von VTA nicht verhindern. Damit endete nach 110 Jahren die Tradition des Transportanlagenbaus am Stammsitz Leipzig-Gohlis und im Betriebsteil Leipzig-Eutritzsch.

Bekannte von *VTA* hergestellte Produkte in der Stadt Leipzig:

- Montage der Glocken im Glockenturm der Nikolaikirche
- Montage des Symbols der Leipziger Messe „MM“ auf dem Wohnhochhaus Wintergartenstraße gegenüber dem Hauptbahnhof
- Fußgängerbrücke (ehemals „Blaues Wunder“) Hast „Goerdeler Ring / Tröndlinring, heute gegenüber der „Höfe am Brühl“
- Eisenbahnbrücke in Großzschocher (heute am Lockschuppen „Freunde der Eisenbahn“)

**Quellen / Literatur / Links:**

- VTA Werk I, Gohlis
- VTA Werk II, Eutritzsch
- Villa Hilda / Heinrich-Budde-Haus, Gohlis
- Alfred E. Otto Paul (2012): Der Neue Johannisfriedhof in Leipzig.

**Autor/in:** Bittermann, Dieter; Dr. Hötzel, Manfred; Weidner, Werner; Töpfer, Kathrin

**Datum:** 14.11.2017 / 19.02.2018 / 24.01.2022

**Abbildung:**