

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
-

DIMO

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

Adresse: Leipzig, Heinrich-Heine-Straße 35

Stadtteil: Böhlitz-Ehrenberg

Industriezweig/Branche/Kategorie: Maschinenbau/Motorenbau

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

Datierung: am Standort von 1906 bis 1998

Objektgröße: ca. 20.000 m²

Ursprüngliche Nutzung: Reform-Motorenfabrik 1906 bis 1934

Heutige Nutzung: Industriebrache/ Lagerräume/ Neuansiedlung kleiner Firmen

Bau- und Firmengeschichte:

- 01.09.1901 Wilhelm Meyer und Wilhelm Hanke gründen in Leipzig-Plagwitz Carl Heinestrasse 35, diagonal gegenüber dem gerade neu gebauten Felsenkeller, die Automobil-Werke Leipzig GmbH.
- 1904 Umfirmierung in Reform-Motoren-Fabrik G.m.b.H.
- 1906 zieht das Unternehmen nach Böhlitz-Ehrenberg in ein neu errichtetes Firmengebäude.
- 1914 bis 1918 die Firma stellt während des 1. Weltkrieges Granaten her, der Motorenbau wird eingestellt.
- 1920 Wilhelm Meyer wechselt in den Aufsichtsrat und Wilhelm Hanke ist nun alleiniger Geschäftsführer. Es werden drei Prokuristen bestellt.
- 1934 wird die Firma verkauft und heißt nun H.K. Heise GmbH Maschinenbau.
- 1935 bis 1945 H.K. Heise GmbH Maschinenbau hat auf Kriegsproduktion umgestellt und fertigt Teile für die Flugzeugindustrie (Zahnräder für die Erla Werke) und Granaten 3,7cm Flak und größere Kaliber.

- Nach Ende des Zweiten Weltkriegs arbeitete der bedeutende Motorenentwickler Prof. Alfred Jante von 1945 bis 1946 zunächst als Technischer Leiter der H. K. Heise Maschinenbau GmbH in Böhlitz-Ehrenberg bei Leipzig. Die Firma wird 1946 enteignet und wird volkseigener Betrieb. Es werden wieder Dieselmotoren hergestellt.
- 1958 im Rahmen der internationalen Hilfe werden aus dem Irak und dem Sudan junge Leute in der Dima zu Schlossern ausgebildet.
- Entwicklung der Betriebsstruktur und Produktionskapazität ab 1960 und den Folgejahren. Die Belegschaft wächst auf ca. 500 Mitarbeiter.
- Für die Steigerung der Produktivität und Effektivität erfolgt eine Arbeitsteilung zwischen den Kombinatbetrieben und eine Spezialisierung der Betriebe auf bestimmte Baugruppen bzw. Bauteile. Im DML werden die Finalerzeugnisse Dieselmotoren und Diesel-Elektroaggregate weiterhin produziert und die Spezialisierung auf Pleuelstangen und Nockenwellen ausgebaut. Die Lieferung der Teile und Baugruppen erfolgt an folgende Werke: Kombinatstammbetrieb SKL Magdeburg, Elbewerk Rosslau, Motorenwerk Berlin Johannisthal, Motorenwerk Cunewalde und Einspritzgerätewerk 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