

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-Denkmal 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“:

- Straßename „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 & 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 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:

Villa Hilda

Auch bekannt als: Heinrich-Budde-Haus,

Ursprüngliche Nutzung:

ab 1890/1891: Wohnhaus der Familie Bleichert (ursprüngliche Bezeichnung **Villa Hilda**) und deren Nachbesitzer (Familie Mende);

ab 1956: Kultur- und Klubhaus „Heinrich Budde“ des VEB Verlade- und Transportanlagen Leipzig (VTA),

Heutige Nutzung: „Soziokulturelles Stadtteil-Zentrum“, Freisitz - Cafe und Biergarten

Adresse: Lützowstr. 19, 04157 Leipzig; ehemals Gohliser Feldstraße gegenüber dem Werk Gohlis des VEB VTA Leipzig oder damals dem Werk I der Bleichert-Werke

Ortsteil: Leipzig-Gohlis

Industriezweig / Branche / Kategorie: VTA Leipzig ist ein Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaues, Betrieb des DDR - Schwermaschinenbaukombinates TAKRAF mit Sitz in Leipzig, Barfußgässchen 12

Datierung: Kauf des Geländes um 1880 durch Adolf Bleichert, Bau der Villa 1890/91

Objektgröße: Größeres Anwesen bebaut mit Villa und Gartenhaus sowie parkähnlichem Garten, Saal für Veranstaltungen $\approx 90 \text{ m}^2$

Obj.-Dok.-Nr.: 09294340

Bau- und Firmengeschichte:

Nach der Inbetriebnahme seiner Seilbahnfirma im Jahr 1881 beschäftigt sich Adolf Bleichert mit der Errichtung eines standesgemäßen Wohnsitzes. Nach den Plänen des Architekturbüros Pfeifer & Händel konnte die Familie Bleichert ab 01.01.1892 in die neue komfortable Villa in Gohlis einziehen. In Verehrung seiner Ehefrau Victoria Emilie Hildegard Bleichert nannte Adolf Bleichert den Wohnsitz „Villa Hilda“. Der Schriftzug, ist am Gebäude heute noch zu sehen. Das Gartenhaus entstand nach Plänen von Max Bösenberg (1847 - 1918), einem in Leipzig tätigen Architekten. 1927 wird die Villa an den Glasfabrikanten und Kaufmann Mende verkauft.



Hauptfassade | Foto: Ralf Meisel, September 2023



Südseite | Foto: Ralf Meisel, September 2023



Seiteneingang und Tordurchfahrt | Foto: Ralf Meisel, September 2023

Außenansichten Villa Hilda

Im Januar 1953 wird die Familie Mende enteignet; Villa Hilda, Gartenhaus und Garten kommen unter Verwaltung durch den Rat der Stadt Leipzig. Anfang 1956 übergibt die Stadt das Objekt an den VEB VTA Leipzig. Dieses Unternehmen öffnet am 01.08.1956 die Villa als Klub- und Kulturhaus „Heinrich Budde“ für seine Mitarbeiter und Einwohner von Leipzig-Gohlis. Das Klubhaus wird bekannt durch öffentliche Veranstaltungen, Musik- und Tanzangebote, aber auch als Ort für Betriebsfeiern, Tagungsstätte für betriebliche Organisationen. Klubhausleitung und VTA sorgen für einen erfolgreichen Betrieb des Hauses.

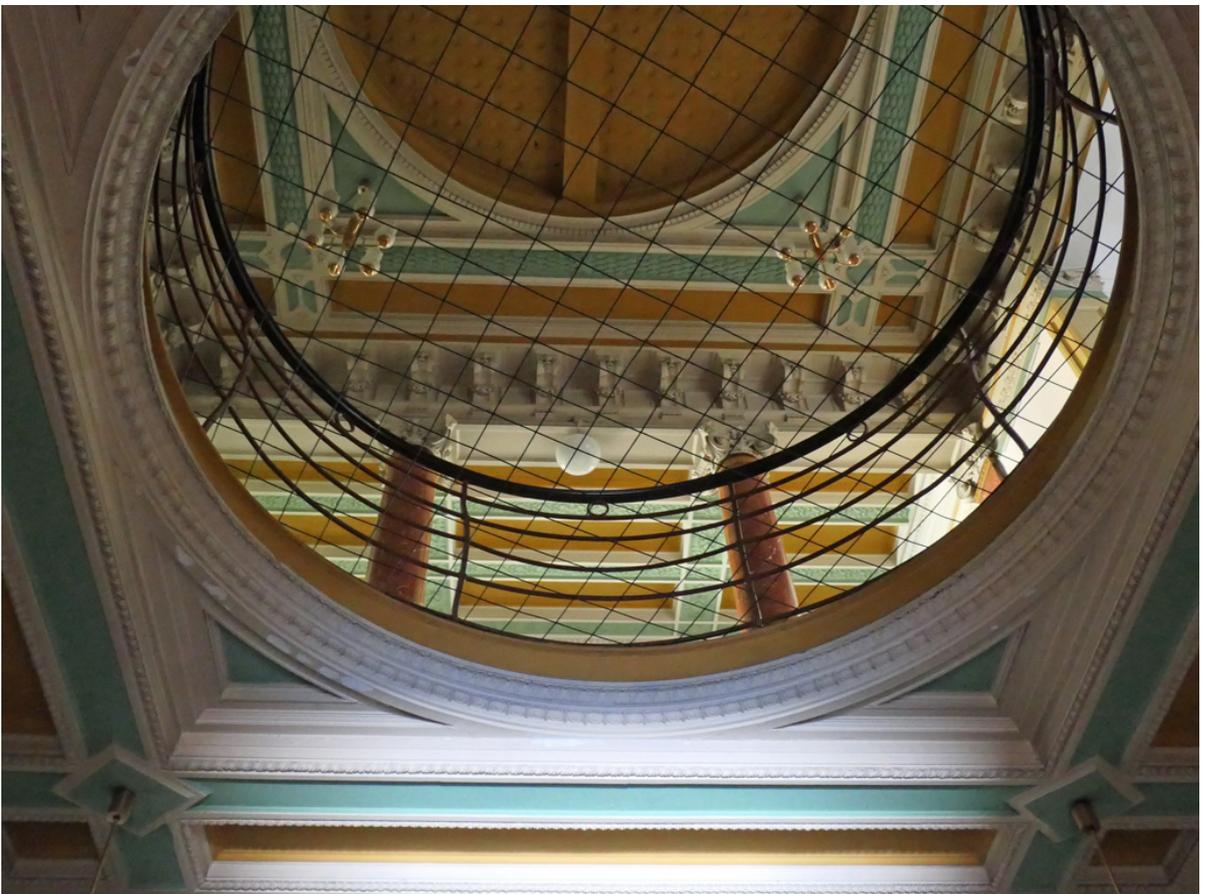
1990 gib es Rückgabeansprüche der Familie Mende, Anfang 1993 erhält ein Erbe das Grundstück zurück. Da er an einem Verkauf interessiert ist, nimmt die Stadt Leipzig ihr Vorkaufsrecht wahr. Im Mai 1993 kam es zur Neueröffnung des Hauses unter Beibehaltung des Namens „Heinrich-Budde-Haus“. Der Förderverein „Heinrich-Budde-Haus e. V.“ (Gründung 1993) führte mit dem Bürgerverein Gohlis e. V., anderen im Haus ansässigen Vereinen und Gruppen das ehemalige VTA- Klubhauses zum soziokulturellen Zentrum von Gohlis. Viele Kulturangebote von VTA wurden weitergeführt und Neues mit Erfolg angeboten.

Die größte Leistung des Fördervereins war die Sanierung (Architekturbüro Appel & Bohne Leipzig, Generalauftragnehmer Steinmetzfirma F. X. Rauch Leipzig, Projektsteuerung LESG Leipzig (Gesellschaft zur Erschließung, Entwicklung und Sanierung von Baugebieten) der Fassade, Balkon und Wiederaufbau des Gartenhauses in den Jahren 2001 bis 2004. Die Kosten von ca. 1 Million Euro wurden durch Förder- und Eigenmittel sowie Spenden aufgebracht. Im Jahr 2017 übernimmt der FAIRbund e. V. die Führung des Hauses.

Zu Heinrich Budde (1897 - 1944): 1909 als Techniker und 1923 bis 1932 als Eisenkonstrukteur (Stahlbaukonstrukteur) angestellt, 1930 Mitglied der Betriebsvertretung der Arbeitnehmer (Betriebsrat), 1944 vom nazistischen Volksgerichtshof zum Tode wegen Hochverrat verurteilt und am 27.11.1944 hingerichtet.



Foyer mit Treppen | Foto: Ralf Meisel, September 2023



Blick vom Treppenaufgang nach oben | Foto: Ralf Meisel, September 2023



■ Brunnen an Freitreppe | Foto: Ralf Meisel, September 2023

Detail-Ansichten der Villa

Objektbeschreibung: Mehrstöckige Villa mit teilweise attraktiven Räumen und prächtig gestaltetem Treppenhaus, für Veranstaltungen von Vereinen, Firmen, Familien geeignet; Kulturangebote für Gohliser Bürger jeden Alters; ansehnlich saniertes Gartenhaus

Quellen / Literatur:

- Dr. Manfred Hötzel u. Stefan W. Krieg, „Adolf Bleichert und sein Werk“, Gohliser Historische Hefte 8, Sax-Verlag Beucha 2012
- Dr. Manfred Hötzel, Von der „Villa Hilda“ zum Klubhaus „Heinrich Budde“, Beiträge zur Geschichte des „Heinrich-Budde-Hauses“ Leipzig Gohlis, Gohliser Historische Hefte 4, Sax-Verlag Beucha 1999
- Stefan W. Krieg, „Max und Paul von Bleichert, Unternehmen und ihre Villen“, Gohliser Historische Hefte 9, Sax-Verlag Beucha, 2004

Links:

- VTA Werk I, Gohlis

- VTA Werk II, Eutritzsch
- Kurzbiografie Adolf Bleichert

Autor/in: Dieter Bittermann, Dr. Manfred Hötzel, Werner Weidner (alle Chronikgruppe im Sächsischen Wirtschaftsarchiv Leipzig)

Datum: 12.02. / 19.02.2018

Fotos ergänzt Januar 2023