

Alte Messe Sowjetischer Pavillon

Titel des Objekts: Sowjetischer Pavillon und Halle 12

Adresse: Straße des 18. Oktober 44, 04103 Leipzig

Stadtteil: Zentrum-Südost

Industriezweig/Branche/Kategorie: Messe, Technik, Wirtschaft, Verbraucher

Kurzcharakteristik: Seit 1952 erhebt sich auf der heute ehemaligen Technischen Messe der „Sowjetische Pavillon“, der als Startpunkt für die Messerundgänge der Staats- und Parteiführung diente. Mit goldener Spitze und rotem Stern ist er weithin sichtbar. Dem schließt sich die ehemalige Messehalle 12 für Werkzeugmaschinenbau an.

Datierung: 1924

Objektgröße: Pavillon ca. 5.300 m² / Halle 12 ca. 11.300 m²

Ursprüngliche Nutzung: Großsporthalle, Messehalle für Werkzeugmaschinen und Portikus als Sowjetischer Messepavillon

Heutige Nutzung: Leipziger Stadtarchiv

Bau- und Firmengeschichte: Die heutige Halle 12 auf dem Gelände der ehemaligen Technischen Messe Leipzig wurde in den Jahren 1923 bis 1924 nach Plänen von Oskar Pusch und Carl Krämer errichtet. In den 1920er Jahren wurden in vielen Städten neue Sportstätten gebaut und auch Leipzig wünschte sich eine Halle, jedoch hatte die Stadt kein Geld. Der Inhaber der Messehalle, der „Verband der Werkzeugmaschinen“ erklärte sich bereit, sie in den Wintermonaten als Sporthalle zur Verfügung zu stellen. Der „Verein Sportplatz Leipzig“ übernahm die Kosten für die Innenraumgestaltung. Da die Halle mit den Stadien nicht mithalten konnte, bekam sie durch die beiden ausführenden Architekten einen Portikus an die Ostseite. So konnte die neue Sporthalle am 8. Oktober 1927 mit 8000 Plätzen unter den Namen „Achilleion“ eröffnet werden. Sie blieb lange Zeit die einzige Großsporthalle in Leipzig. Während des Zweiten Weltkriegs wurde die Sporthalle stark zerstört. Ein Jahr nach Kriegsende fand die erste Messe wieder statt. 1950 bis 1952 wurden Fassade und Innenraum des

Portikus' nach dem Vorbild Moskauer Bauten aus den 1930er Jahren umgebaut und er erhielt eine goldene Spitze mit rotem Sowjetstern. Das Achilleion wurde 1950 als „Sowjetischer Pavillon“ wiedereröffnet. Er diente nun als Startpunkt für die Messerundgänge der Staats- und Parteiführung. Im Pavillon befanden sich nur Verwaltungs- und Repräsentationsräume der Messe- und Ausstellungs-AG und die Halle 12 diente als Ausstellungshalle für die Maschinenbauindustrie.

Seit dem Umzug der Leipziger Messe 1996 auf das neue Messegelände, stand der Sowjetische Pavillon lange Zeit leer. Er wird sehr gern für Besucher geöffnet, Ausstellungen und Shootings finden statt. Doch ein neuer Eigentümer ließ sich nicht so leicht finden. Die Landesbank Berlin hatte Interesse und wollte ein IMAX-Kino einbauen, ebenso die benachbarte BIO-CITY mit Erhaltung des Pavillons und einem Teil- bzw. Komplettabriss der Halle 12. Auch die Stiftung Deutsches Holocaust-Museum war am Pavillon interessiert, die ein nationales Dokumentations- und Informationszentrum über die Zeit und die Verbrechen des Nationalsozialismus einrichten wollten. Oder ein angeblich reicher Russe, der hier ein Eishockey-Stadion mit eigener Mannschaft etablieren wollte. Aber nichts von dem ist passiert. Im Sommer 2014 beschloss der Leipziger Stadtrat, dass das Leipziger Stadtarchiv in den Pavillon ziehen wird. Beim Abriss der ehemaligen Ruhmeshalle, in der eine überlebensgroße Stalin-Staue stand, wurden hinter Verkleidungen zwei große Mosaiken entdeckt, die Sehenswürdigkeiten aus Moskau zeigen. Erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurden zwei restaurierte Ausschnitte auf der Fachmesse „denkmal“ im Jahr 2016 - sie werden aber zurück nach Moskau gehen. In den oberen Räumen befindet sich ein großes Wandbild aus dem Jahr 2008, das Stalin, Putin & Co. zeigt. Über der Ruhmeshalle befand sich ein hölzerner Dachstuhl. Das neue Stadtarchiv soll Ende 2018 neueröffnet werden. In der angrenzenden Halle 12 werden die Weihnachtsmarktbuden untergestellt. Künftig ist es hier geplant, Depots für die städtischen Museen einzurichten. In direkter Nachbarschaft befindet sich auch die Deutsche Nationalbibliothek.

Objektbeschreibung: Der Sowjetische Pavillon befindet sich an der Straße des 18. Oktober, gegenüber der ehemaligen Messehalle 7 (Soccerworld). Die Halle 12 steht an der Perlick- und Puschstraße und gegenüber der ehemaligen Messehalle 11 (HIT-Markt). Der Pavillon ist mit goldener Spitze und rotem Stern von weitem sichtbar und glänzt noch heute in der Sonne. Bei der Halle 12 dagegen gibt es eingeschlagene Fenster und abfallenden Putz. An der Perlickstraße liegen zudem seit Jahren UdSSR-Buchstaben, die einst auf dem Dach montiert waren.

Quellen/Literatur/Links:

- Wikipedia Achilleion: [https://de.wikipedia.org/wiki/Achilleion_\(Leipzig\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Achilleion_(Leipzig))
- BAUSTEIN-Magazin 1/2015, www.netzwerk-stadtforen.de

Autor: Dave Tarassow

Datum: 25.02.2018

Abbildungen: Dave Tarassow, 13.12.2014

Alte Messe Halle 7.11

Titel des Objekts: Alte Messe Halle 7.11 / Verwaltungsgebäude

Adresse: Deutscher Platz 4, 04103 Leipzig

Stadtteil: Zentrum-Südost

Industriezweig/Branche/Kategorie: Messe, Technik, Wirtschaft, Verbraucher

Kurzcharakteristik: Am Deutschen Platz befindet sich das ehemalige Verwaltungsgebäude, das unter anderem vom Leipziger Messamt genutzt wurde. Auch die Deutsche Post und die Stasi waren in dem Gebäude untergebracht. Heute nutzen es verschiedene Mieter.

Datierung: 1981

Objektgröße: ca. 5.600 m²

Ursprüngliche Nutzung: Verwaltungsgebäude des Leipziger Messamtes

Heutige Nutzung: Räume für unterschiedliche Mieter, Sitz der LEVG

Bau- und Firmengeschichte: In klassischer DDR-Bauweise wurde im Jahr 1981 am Deutschen Platz, am Westtor der Technischen Messe (geografisch nördlich) ein Verwaltungsgebäude (7.11) für das Leipziger Messamt errichtet. Genutzt

wurden die Räumlichkeiten vom Messe-Vortragsprogramm und dem Informationsdienst, der Messeverwaltung und ihrem Außenhandel, vom Ministerium für Staatssicherheit (MfS), der Deutschen Post mit Telefonzentrale und den Leipziger Verkehrsbetrieben, die östlich eine Wendeschleife für die Omnibusse und Straßenbahnen besaß, die auch heute noch besteht. Vorhanden war auch erstmals ein Shuttleverkehr zum Hubschrauberlandeplatz. Das Haus besitzt zwei Hausdurchfahrten.

Seit dem Umzug auf die Neue Messe 1996 stehen die Räume unterschiedlichen Nutzern zur Verfügung. Von Vereinen über Firmen hinzu Proberäumen für Bands. Genannt seien beispielsweise Inspirata und der PC-Laden Winner Computer. Auch die LEVG (Leipziger Entwicklungs- und Vermarktungsgesellschaft mbH, Tochter der Stadt Leipzig), die die heutige „Alte Messe Leipzig“ entwickelt und vermarktet, hat hier ihren Sitz. Um einen freien Blick im Zuge der Straße des 18. Oktober zwischen Neuem Rathaus und Völkerschlachtdenkmal zu haben, soll der Bau abgerissen werden, der seit der Erbauungszeit diese Blickbeziehung stört. Da der ehemalige Messebau aber sehr gut vermietet ist, sieht man davon bis 2020 ab.

Objektbeschreibung: Der Messebau mit der Nummer 7.11 befindet sich am Deutschen Platz in direkter Nachbarschaft zu den Hallen 7 und 12, dem Sowjetischen Pavillon, der Straße des 18. Oktober und der BIO-City.

Quellen/Literatur/Links:

- Sonderausgabe Leipziger Blätter, „100 Jahre Alte Messe“, 2013
- Alte Messe Leipzig-Historie, www.alte-messe-leipzig.de

Autor: Dave Tarassow

Datum: 26.02.2018

Abbildungen: Dave Tarassow, 30.05.2011

Alte Messe Halle 7

Titel des Objekts: Alte Messe Halle 7

Adresse: Curiestraße 10, 04103 Leipzig

Stadtteil: Zentrum-Südost

Industriezweig/Branche/Kategorie: Messe, Technik, Wirtschaft, Verbraucher

Kurzcharakteristik: Die Halle 7 wurde 1977 für große und schwere Anlagen und Maschinen errichtet, diente aber auch für Sportveranstaltungen und Fernsehshows. Heute erfreut sich die orangefarbene Halle mit der „Soccerworld“ und einem Fußballparadies.

Datierung: 1977

Objektgröße: ca. 12.000 m²

Ursprüngliche Nutzung: Mehrzweckhalle

Heutige Nutzung: Soccerworld mit Indoor-Fußballfeldern

Bau- und Firmengeschichte: Im Jahr 1977 wurde die Messehalle 7 errichtet, die für große Anlagen und Maschinen diente, aber auch für Sportanlagen nutzbar war. Neben der großen Halle gab es ebenerdig in Erdgeschosshöhe Räume für Büro, Sanitär und Technik. Die Außenfassade erhielt im Sockelbereich auf der Westseite eine Natursteinwand, während die anderen Seiten schlicht verputzt wurden. Darüber war die Hallenfassade mit einer geriffelten Fassade ausgebildet, vermutlich in Weiß oder hellgrau. Zur Erbauungszeit gab es auch einen einstöckigen Pavillon, der als Foyer diente und die Hallenbezeichnung 7.61 erhielt. In den 1990er Jahren wurde sie für Musikveranstaltungen genutzt, unter anderem von Tina Turner. Heute befindet sich in der ehemaligen Halle 7 die „Soccerworld“ mit zehn Fußballfeldern, die aber nicht Originalgröße sind. Äußerlich erhielt die geriffelte Fassade einen orangenen Anstrich. Die Hallennummern blieben erhalten.

Objektbeschreibung: Die Halle 7 befindet sich zwischen der Curiestraße (Halle 7.11 Verwaltungsbau), Prager Straße, Eggebrechtstraße (ehemals Hallen 3 und 6,

heute Porta- und MöbelBoss-Möbelhaus) und Straße des 18. Oktober (Sowjetischer Pavillon und Halle 12). Auf der Südseite stehen Parkplätze zur Verfügung. Die Westseite wird von der Strandbar „La Playa“ begrenzt.

Quellen/Literatur/Links:

- Sonderausgabe Leipziger Blätter, „100 Jahre Alte Messe“, 2013

Autor: Dave Tarassow

Datum: 26.02.2018

Abbildungen: Dave Tarassow, 30.05.2011

Alte Messe Doppel M

Titel des Objekts: Doppel-M

Adresse: Prager Straße/Straße Alte Messe

Stadtteil: Zentrum-Südost

Industriezweig/Branche/Kategorie: Messe, Technik, Wirtschaft, Verbraucher

Kurzcharakteristik: Das Doppel-M steht für die MusterMesse und ist weithin über die Stadtgrenzen von Leipzig bekannt. Und stand mit seiner imposanten Größe einst an drei Standorten auf dem Messeareal, wovon nur noch eins übrig ist, welches nun an der Prager Straße seinen Platz hat. Entworfen hat das Doppel-M der Grafiker Erich Gruner im Jahr 1917.

Datierung: 1917

Objektgröße: 27 Meter hoch

Ursprüngliche Nutzung: Eingangstor zur Technischen Messe

Heutige Nutzung: Eingangstor zur „Alten Messe Leipzig“

Bau- und Firmengeschichte: Der Grafiker Erich Gruner (1881-1966) war Mitglied des künstlerischen Beirats der Leipziger Messe und entwarf 1917 das Logo der Leipziger Messe: das Doppel-M. In seiner ersten Idee dachte er an drei M's, wovon das dritte Messamt bedeuten sollte, sich jedoch nicht durchsetzte. Die beiden anderen M's stehen für Muster und Messe. Also für die Leipziger Mustermesse. Im Laufe der Zeit wurde sein Logo mehrmals geändert, aber so, dass immer noch deutlich war, dass zwei M's zu sehen sind. Laut einer Abbildung, die viele Doppel-M's zeigt, sind 36 Änderungen vorzufinden. Das Leipziger Messelogo wurde international bekannt und ist noch heute mit der weltweit ersten Messestadt verbunden. Zur 800-Jahr-Feier von Leipzig im Jahr 1965 - hier wurde das Stadt- und Messeprivileg von 1165 gewürdigt - wurden auf dem Gelände der „Technischen Messe Leipzig“ drei 27 Meter hohe Doppel-M's errichtet. Sie sind eine Stahlkonstruktion mit Aluminium verkleidet. Entworfen wurden sie von den Architekten Martin Lehmann und Manfred Weigend.

Heute erhalten ist nur noch ein Doppel-M, das sich an der Prager Straße befindet (Nordtor, geografisch östlich), zwischen der Prager Brücke und dem Möbelhaus Porta. Es markiert die Zufahrt zum Gelände über die Straße Alte Messe. Nach 1990 wurde an der Richard-Lehmann-Straße (heute Mini-/BMW-Niederlassung Leipzig; Ostseite, geografisch südlich) und in der späten DDR-Zeit für den Neubau des Verwaltungsgebäudes 7.11 am Deutschen Platz (Westtor, geografisch nördlich) ein weiteres Doppel-M zurückgebaut. Wo diese beiden geblieben sind, also eingelagert worden, weiß die Betreibergesellschaft LEVG (Leipziger Entwicklungs- und Vermarktungsgesellschaft mbH) nicht. Mit Eröffnung der Neuen Messe 1996 im Norden der Stadt, prangt dort ein kleineres Doppel-M auf den vier Schornsteinen, das nachts zudem in verschiedenen Farben leuchtet. Ein weiteres Doppel-M befindet sich auf dem 1970-1972 errichteten Wintergartenhochhaus am Hauptbahnhof, das sich dreht und über die Stadtgrenzen hinaus sichtbar ist. 2017 konnte „100 Jahre Doppel-M“ gefeiert werden.

Objektbeschreibung: Das letzte erhaltene Doppel-M auf dem ehemaligen technischen Messegelände an der Prager Straße ist eine Stahlkonstruktion, die mit Aluminium verkleidet ist. Unter dem Doppel-M führen zwei Fahrbahnen der Straße Alte Messe hindurch. Diese werden von Lieferanten, Mitarbeitern und Besuchern sowie von Stadtrundfahrbussen genutzt. Bis 2012 dominierte das Doppel-M zusammen mit den ehemaligen Messehallen 1-3 das Messe-Ensemble an der Prager Straße. Diese Hallen, bis auf den Portikus von Halle 2, wurden für

einen Möbelhaus-Neubau abgerissen.

Quellen/Literatur/Links:

- Sonderausgabe Leipziger Blätter, „100 Jahre Alte Messe“, 2013

Autor: Dave Tarassow

Datum: 25.02.2018

Abbildungen: (Dave Tarassow, 30.05.2011)

Straßenbahndepot Stötteritz

Titel des Objekts: Straßendepot Stötteritz

Adresse: Holzhäuser Straße 113, 04299 Leipzig

Ortsteil: Stötteritz

Industriezweig/Branche/Kategorie: Betriebshof und Depot der Straßenbahn

Kurzcharakteristik: Der an der Holzhäuser Straße gelegene, ehemalige Straßenbahnhof wurde im Jahr 1898 in Klinkern, Stahlgerüst und Oberlichtern errichtet und 1957 stillgelegt. Bis Herbst 2018 wurden vier Stadthäuser integriert.

Datierung: 1898

Objektgröße: ca. 960 m²

Ursprüngliche Nutzung: Straßenbahndepot

Heutige Nutzung: Ab Herbst 2018 Wohnungen

Denkmalstatus: Obj.-Dok.-Nr.: 09263116

Bau- und Firmengeschichte:

Am 15. Mai 1898 wurde der Straßenbahnhof Stötteritz von der Leipziger Elektrischen Straßenbahn (LESt) an der Holzhäuser Straße in Betrieb genommen. Die zunächst dreigleisige Wagenhalle diente zum Abstellen von Straßenbahnwagen. In den Jahren 1906 bis 1908 schloss sich die Errichtung einer kleinen Wagenhalle mit zwei Gleisen an. Während die große Wagenhalle drei Ein- und Ausfahrten besaß, hatte die kleine Wagenhalle nur eine Ein- und Ausfahrt. Im selben Zeitraum wurden beide Hallen in Richtung Sommerfelder Straße verlängert, sodass nun mehr Fahrzeuge abgestellt werden konnten. 1917 wurde das Depot geschlossen, als die Straßenbahn zur Weißestraße eingekürzt wurde.

1924 erfolgte die Reaktivierung und der Straßenbahnhof Stötteritz wurde Außenstelle des Straßenbahnhofs Reudnitz. Zwei Jahre später wurden Schad- und ausgemusterte Fahrzeuge abgestellt. 1929 erfolgten neue Ausfahrten zur neuen Wendeschleife Stötteritz. Das Gleis 5 erhielt keine Ausfahrt und wurde vermutlich stillgelegt. Auf dessen Hofbereich wurde ein Flachbau errichtet. Der Bau wurde aus Klinker errichtet und besitzt ein Stahlgerüst im Inneren mit Oberlichtern.

1957 erfolgten die Stilllegung und die Übergabe an den "VEB Intron", der industrielle Elektronik herstellte. Vier Jahre später wurden auch die Ein- und Ausfahrten im Hof- und Straßenbereich entfernt. Nach 1990 fand das Depot verschiedene Nutzungen bis zum zeitweiligen Leerstand.

Im Februar 2018 begannen die Umbauarbeiten für die Errichtung von Stadthäusern, dabei soll die Straßenfassade erhalten bleiben und integriert werden. Ein Bezug der vier Stadthäuser ist im Herbst desselben Jahres vorgesehen gewesen.

Objektbeschreibung:

Das ehemalige Straßenbahndepot befindet sich an der Holzhäuser Straße, direkt an der stadteinwärtigen Haltestelle Kolmstraße, die von der Straßenbahnlinie 4 bedient wird und in einem teils geschlossenem Wohngebiet liegt. Seitlich grenzen Mehrfamilienhäuser an. Das optische Erscheinungsbild ist eine Klinkerfassade mit Klinker- und Kunststeingliederungen. Der Hofbereich (ehemaliges Gleisvorfeld) besitzt betonierte Belagflächen.

Quellen/Literatur/Links:

- Buch: Leipziger Verkehrsbetriebe: „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996
- www.bimmelbus-leipzig.de

Autor: Dave Tarassow

Datum: 25.02.2018

Abbildungen: Dave Tarassow, 18.02.2018

VTA Werk 1

Titel des Objektes: VTA (Verlade- und Transport- Anlagen) in Leipzig, Werk I (Gohlis); Hauptwerk, auch “Bleichertwerke”

Adresse: Lützowstr. 34, 04157 Leipzig

Stadtteil: Gohlis

Industriezweig / Branche / Kategorie: Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaues; Betrieb des DDR Schwermaschinenbaukombinates TAKRAF mit Sitz in Leipzig, Barfußgäßchen 12

Kurzcharakteristik:

Unternehmen für die Fertigung von Ausrüstungen und Anlagen für die Schwerindustrie, Transport- und Fördertechnik besonders Lasten- und Personenseilbahnen, Kabelkrane, Verladebrücken, Kesselbekohlungsanlagen, batterieelektrisch betriebene Flurförderzeuge.

Nach Umbau ab 1957 nur noch Fertigung von sogenannten Serienerzeugnissen wie Elektro- Gabelstapler, Elektroschlepper und Diesel- Gabelstapler. Anlagenfertigung nur im Werk II. An Bauten waren dazu vorhanden: Direktions- und Bürogebäude, Materiallager, Fertigungsbereiche für Zerspanungstechnik,

Kleinstahlbau, Schweißerei, Montagehallen, ab 1957 auch die Fertigung von Elektromotoren und Schaltgeräten. Des Weiteren Betriebsküche, Garderoben, Medizinischer Punkt, Versandabteilung und Malerei sowie Werkstoffprüflabor, Werkzeugbau, Maschinen-Instandhaltung.

Datierung:

1874 Gründung des Unternehmens als Ingenieurbüro für Drahtbahnen durch die Ingenieure Bleichert und Otto in Schkeuditz bei Leipzig. Nach 1874 Umzug nach Leipzig und Anmietung einer kleinen Firma für den Bau von Lastenseilbahnen. Sieben Jahre später Umzug in einen Fabrikneubau in der heutigen Lützowstr.. Fertigung von Lastenseilbahnen. 1898 Gründung eines Büros für Konstruktion und Fertigung von Schiffsentladern, Lagerplatzgeräten und Drehkränen, 1903 des Bereiches Elektrohängebahnen und 1904 Gründung der Abteilung „Allgemeiner Transportmaschinenbau“. Gründung von Zweig- und Tochterunternehmen u. a. in Charkow (Ukraine), 1912 in Neuss am Rhein und 1920 in Leipzig/Eutritzsch.

1931/32 Konkursanmeldung, Verlust des Zweigwerkes in Eutritzsch und am 30.06.1932 Gründung der Bleichert Transportanlagen GmbH Leipzig. Von 1946 bis Ende 1953 sind beide Werkteile zwecks Erfüllung der Reparationsleistungen gegenüber der Sowjetunion im Besitz der sowjetischen Aktiengesellschaft Transmasch. Ab 01.01.1954 werden sie ein volkseigener Betrieb. 1985 werden in der DDR neue Wirtschaftsstrukturen eingeführt und VTA wird Stammbetrieb des Kombines TAKRAF Leipzig. Die Umwandlung der Firma in eine GmbH im Jahre 1990 schützt sie nicht vor der Liquidation ab 01.04.1993. Das weltbekannte Unternehmen VTA vormals Bleichert, hat aufgehört zu bestehen.

Objektgröße: Das Werk I umfasst die Fläche von ca. 2,5 Hektar. Die Mitarbeiterzahl im Jahr 1908 betrug 1160 Personen. Die höchste Beschäftigtenzahl hatten das Werk I und II im Jahr 1953 mit ca. 6600 Mitarbeitern. 1990 waren noch 2946 Arbeitnehmer in beiden Werkteilen beschäftigt.

Ursprüngliche Nutzung:

Mit der Einrichtung einer eigenen Fabrik in Leipzig/Gohlis legte Adolf Bleichert den Grundstein für eine industriemäßige Fertigung von Anlagen und Geräten der Transport- und Fördertechnik. Firmenprinzip war nur die sogenannten

„intelligenten Baugruppen“ zu produzieren, die wertmäßig einen hohen Einsatz an geistigen und handwerklichem Können erforderten. Also vor allem Antriebe, Kabinen, Seilbahnwagen, Hub- und Drehwerke, Laufwerke, Fahr- und Schwenkwerke usw.. Man fertigte u. a. Lasten und Personenseilbahnen, Elektrohängebahnen, Kabelkrane, Verladebrücken, Bekohlungsanlagen, Drehkrane, ab 1923 auch batterieelektrische angetriebene Fahrzeuge - die „Eidechse“, sowie ab 1938/39 den legendären Kugelschaufler, ein mobiles fördertechnisches Erzeugnis.

Nach 1945 kamen auf Forderung der Sowjetunion dazu die Grubenlokomotive „Karlik“, Walzwerksausrüstungen, Prätzenkrane. Ab 1955 wurde schrittweise die Anlagenproduktion nach Eutritzsch verlagert und 1957 das Werk Gohlis als „Serienwerk“ weitergeführt. Es wurden Elektrogabelstapler und Elektroschlepper sowie Dieselgabelstapler bis 4,0t Tragfähigkeit produziert. Eine Herausforderung dabei war die komplette Verlagerung des Elektromotoren- und Schalterbaus vom Werk Eutritzsch nach Gohlis. Auch der Aufbau einer neuen Abteilung für die Getriebefertigung musste gelöst werden. Auf dem Gelände des Werkes Gohlis befanden sich dazu technische und kaufmännische Bereiche, die erforderlichen Werkstätten und die gesamte Werkleitung. Für die Fertigung standen u. a. die Hallen B11 - Mechan. Fertigung, die B25 - Kleinstahlbau und Schweißerei, Schalter- und Motorenbau, sowie die B12 - Staplermontage, zu Verfügung.

Heutige Nutzung:

Bereits 1991 werden Maßnahmen zur Einstellung der Fertigung und Entlassung von Mitarbeitern veranlasst. Eine Suche von Interessenten für das Werk erwies sich erfolglos, so dass ab 01.04.1993 die offizielle Liquidation eingeleitet wurde. Werkhallen und Bürogebäude waren danach jahrelang Verfall und teilweisen Brandstiftungen ausgesetzt. Lediglich das parallel zur Lützowstr. befindliche Direktionsgebäude wurde ansehnlich und denkmalgerecht saniert und vollständig vermietet.

Für den Erhalt der übrigen Gebäude und Werkhallen ergab sich 2008 wieder Hoffnung. Die CG- Gruppe, ein Bauinvestor mit Erfahrung für die Sanierung ehemaliger Fabrikanlagen, kaufte das Gelände. Trotz weiterer Zerstörung der Bausubstanz begann das Unternehmen mit der Dekontaminierung der Hallenfußböden und Abriss nicht mehr zu rettender Gebäude. Die CG- Gruppe hatte vor, auf dem Werksgelände Wohnungen, Kleingewerbe und

Einfamilienhäuser zu errichten. 2017 sind die ersten Mieter in der Wilhelm-Sammet-Str. eingezogen. Bei anderen Gebäuden ist erheblicher Baufortschritt zu erkennen. Entsprechend dem Denkmalschutz werden von der CG- Gruppe Erinnerungen an das ehemalige Unternehmen Bleichert/VTA erhalten.

Bau- und Firmengeschichte:

1. Der Firmengründer Adolf Bleichert:

Adolf Bleichert wurde am 31. Mai 1845 in Dessau geboren. Er studierte an der Gewerbeakademie Berlin, heute Technische Universität, Maschinenbau, Abschluss als Zivilingenieur.

1872: Adolf Bleichert ist Oberingenieur bei der Halle-Leipziger Maschinenfabrik und Eisengießerei AG Schkeuditz. Er konstruierte die erste Draht(Seil)bahn für die Solaröl- und Paraffinfabrik Teutschenthal bei Halle. Die Anlage war 1874 vollendet und blieb 40 Jahre in Betrieb.

1874: Anlegung einer Versuchsbahn, um konstruktive Ideen praktisch zu erproben, u. a. die Benutzung von Drahtseilen anstelle von Rundeisen als Laufbahn, was sich als bahnbrechend erwies. 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: konstruierte A. Bleichert die Exzenter-Kupplung zum An- und Abkoppeln der Seilbahn-Wagen am Zugseil.

1881: Mit dem Umzug nach Gohlis, Feldstraße (heute Lützowstr.), wird die Firma in eine offene Handelsgesellschaft (OHG) umgewandelt und in das Handelsregister beim Amtsgericht Leipzig neu eingetragen, die Firma verbleibt an diesem Ort.

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.

1897: Vergrößerung des Werkes in Gohlis und Bau eines neuen Bürogebäudes,

die Firma beschäftigte 200 Arbeiter.

1899: zum 25-jährigen Jubiläum wird die 1000. Drahtseilbahn gefertigt für den Erztransport auf Thio/Neukaledonien (Pazifik). Adolf Bleichert erkrankt an Tbc, am 29. Juli

1901 stirbt Adolf Bleichert in Davos-Platz.

1908: Errichtung eines Adolf-Bleichert-Denkmal auf dem Firmengelände, 1950 wurde es beseitigt.

Ab April 2001 erinnert wieder im Leipziger Stadtteil Gohlis eine Bleichertstr. an einen der größten Techniker und Erfinder unserer Heimatstadt.

2. Bedeutung der Firma Adolf Bleichert & Co. Leipzig sowie des Nachfolgeunternehmens:

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 auf allen Kontinenten verbreitet.

Bis zum 1. Weltkrieg wurden hinsichtlich Länge, Leistungsfähigkeit, Steigungsgrad, geographischer Verbreitung beim Bau von Lastenseilbahnen technische Höchstleistungen vollbracht, s. 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 Produktion 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.

Objektbeschreibung:

Ehemaliges Firmengelände, erbaut in den Jahren von 1881 bis 1911 mit ca. 20 Gebäuden und Werkhallen, für die Fertigung von Erzeugnissen für die Transport-, Lager- und Umschlagtechnik, ab 1957 ausschließlich von Flurförderzeugen mit Büros, Lager- und Fertigungsstätten, geprägt von der Architektur des 19. und Anfang de 20. Jahrhunderts und den technisch-technologischen Erfordernissen eines großen Industrieunternehmens.

Architekten, wie Max Bösenberg, Richard Welz, die Büros Pfeifer und Händel sowie Händel und Franke haben ein überwiegend denkmalgeschütztes Areal geschaffen. Nach 1990 gab es wenig Hoffnung, diesen Wert für die Stadt Leipzig zu erhalten. 2016 jedoch wurden die ersten Baugerüste auf dem Gelände sichtbar. Ein Investor, die CG- Gruppe, begann mit der denkmalgerechten Sanierung dieses einzigartigen Industriedenkmals. Das Konzept „Umbau von Werkhallen zu Wohnungen“ sollte Erfolg haben.

Quellen / Literatur:

- Gohliser Hefte 8: Manfred Hötzel und Stefan W. Krieg (Hrsg.), „Adolf Bleichert und sein Werk; Sax-Verlag 2012.
- Leipziger Industriekultur, VTA, vorm. Bleichert, Werk II (Eutritzsch)
- Bürgerverein (Leipzig) Gohlis e. V., Veröffentlichungen im Gohlis Forum zu Bleichert/VTA Leipzig

Links:

- VTA Werk II, Eutritzsch
- Villa Hilda / Heinrich-Budde-Haus, Gohlis
- Kurzbiografie Adolf Bleichert

Autor/in: Dieter Bittermann, Dr. Manfred Hötzel, Werner Weidner - Sächsisches

Datum: 18.11.2017/19.02.2018

Abbildung:

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 (Industrielle 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 wesentlich erweitert. Bereiche für Musterbau und Versuchswerkstatt, Werkzeugbau, Maschineninstandhaltung wurden errichtet. Hergestellt wurden Seilbahnen, Verladebrücken, Kabel- und Prätzenkrane, 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:

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.

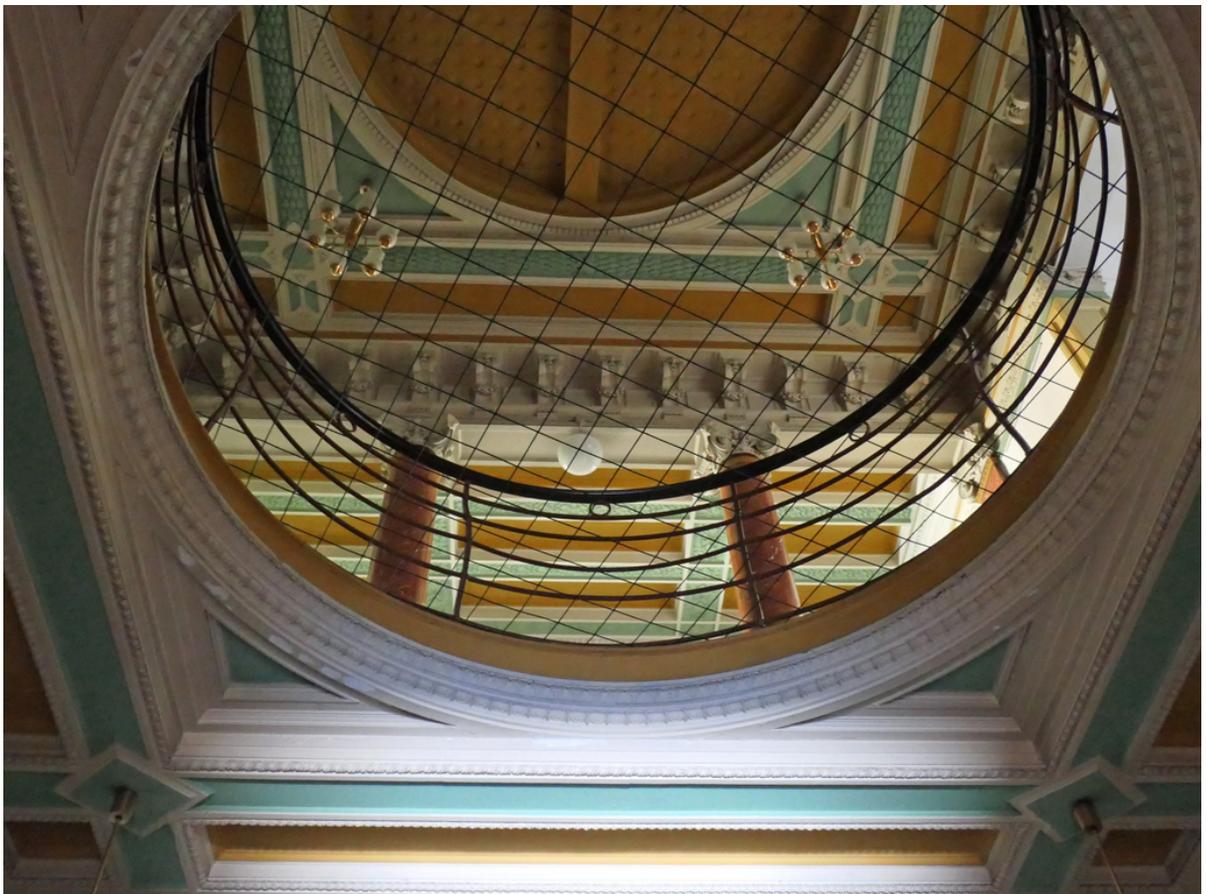
1990 gib es Rückgabeansprüche der Familie Mende, Anfang 1993 erhält ein Erbe das Grundstück zurück. Da er an einem Verkauf interessiert ist, nimmt die Stadt Leipzig ihr Vorkaufsrecht wahr. Im Mai 1993 kam es zur Neueröffnung des Hauses unter Beibehaltung des Namens „Heinrich-Budde-Haus“. Der Förderverein „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

LVB-Kraftwerk

Titel des Objekts: LVB-Kraftwerk (GLSt-Kraftwerk Floßplatz)

Adresse: Floßplatz 3-4, 04107 Leipzig

Stadtteil: Zentrum-Süd

Industriezweig/Branche/Kategorie: Bahnstromversorgung

Kurzcharakteristik: Am Floßplatz befand sich ein Kraftwerk, um die Straßenbahnen im Zentrum und im Süden der Stadt mit Strom zu versorgen. Heute ist sie unter anderem eine Spielstätte des Schauspiel Leipzig.

Datierung: zwischen 1895 und 1897

Objektgröße: ca. 2500 m²

Ursprüngliche Nutzung: Kesselhaus

Heutige Nutzung: Spielstätte des Schauspiel Leipzig

Bau- und Firmengeschichte: Zwischen 1895 und 1897 wurde am Floßplatz ein Kraftwerk für die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) errichtet, um die Straßenbahnen mit Strom zu versorgen, die im Umfeld fahren. Im Einsatz waren vier Compo- und Dampfmaschinen mit direkt gekuppelten Gleichstrommotoren. Zwei 750 PS-Dampfmaschinen kamen von der Sächsischen Maschinenfabrik zu

Chemnitz und zwei 300 PS-Maschinen von der Leipziger Dampfmaschinen- und Motorfabrik (vorher Philipp Swiderski). Im Kesselhaus befanden sich fünf Wasserröhrenkessel. Zum Verbrennen wurde Meuselwitzer Braunkohle verwendet. 1905 wurde eine Lentz-Verbunddampfmaschine mit 800 PS und einem gekoppelten Gleichstromgenerator mit 550 Volt eingebaut. Das Kühlwasser wurde vom Rohrbrunnen und dem nah liegenden Pleißemühlgraben benutzt.

Im Jahr 1913 beschloss die GLSt, das Kraftwerk in ein Umformerwerk mit Motorgeneratoren umzubauen. Jedoch verzögerte sich der Umbau durch den Ersten Weltkrieg bis März 1916. Im Februar 1919 versorgte das GLSt-Unterwerk nicht nur die eigenen Straßenbahnen, sondern auch jene der Leipziger Elektrischen Straßenbahn (LESt), die als Konkurrenz galt, da ihr Kraftwerk in der Brüderstraße geschlossen wurde. 1919 erfolgte die Fusion beider Unternehmen. Zum Kollaps kam es dann 1924 und in den folgenden Jahren. Größere Motoren mussten her, die aber nicht immer funktionieren.

Später wurde das Unterwerk Roßplatz (1987 bis 1996 Bowlingtreff, seitdem Leerstand) eröffnet und übernahm die Leistungen für den Straßenbahnverkehr. Das Kraftwerk Floßplatz war bis 1947 in Betrieb. Danach erfuhr es verschiedene Nutzungen. Heute befinden sich hier unter anderem eine Spielstätte des Schauspiel Leipzig und ein großes Anwaltskanzleibüro.

Objektbeschreibung: Das ehemalige Kesselhaus und Kraftwerk am Floßplatz ist ein Klinkerbau. Dazu gehört ein Schornstein, der vor einigen Jahren jedoch von seiner ursprünglichen Größe von 55 Metern reduziert wurde. Um das Gebäude befinden sich Freiflächen. Einbezogen ist der ehemalige Industriebau in ein Wohngebiet und der Grünanlage Floßplatz. Unweit verkehren die Straßenbahnlinien 10 und 11, die ihren Bahnstrom heute aber von woanders erhalten.

Quellen/Literatur/Links:

Buch „Vom Zweispänner zur Stadtbahn“, 1996

Autor/in: Dave Tarassow

Datum: 22.02.2018

Abbildungen: Dave Tarassow, 22.02.2018

Dietzold-Werke

Titel des Objekts: Dietzold-Werke

Adresse: Franz-Flemming-Straße 9, 04179 Leipzig

Stadtteil: Leutzsch

Industriezweig/Branche/Kategorie: Metallverarbeitung, Metallwaren; Ateliers

Kurzcharakteristik: Das 1905 errichtete Fabrikgebäude diente zunächst für die Metallverarbeitung und zuletzt vom „VEB Maiswerk Zerbst“. Seit den 1990er Jahren stand das Gebäude leer, bis sich 2013 ein neuer Eigentümer fand, der das Areal für Ateliers und als Location umnutzt.

Datierung: 1915

Objektgröße: ca. 3.600 m²

Ursprüngliche Nutzung: Fabrik für Metallwaren

Heutige Nutzung: Ateliers

Bau- und Firmengeschichte: Im Auftrag des Unternehmers J. Arthur Dietzold wurde nach Plänen des Architekten Emil Franz Hänsel in der heutigen Franz-Flemming-Straße ein Fabrikgebäude errichtet. Zunächst hatte es nur vier Stockwerke und ein Flachdach, auf dem man dann einen Dachstuhl mit weiteren Räumen setzte. So entstand vermutlich dann auch der Giebel mit den großen DIETZOLD-Buchstaben. Hergestellt wurden unter anderem Nägel, Schrauben, Drähte, Springfedern und Kellerfenstergewebe.

Ab 1912 zog hier eine Kürschnerei ein, die Tierfelle zu Pelzbekleidung verarbeiteten. Darauf folgte die Produktion von Elektroschaltgeräten. Die Dietzold-Werke gehörten ab 1969 zum Mitteldeutschen Maiswerk und wurden 1974 eine Außenstelle des „VEB Maiswerk Zerbst“. Mit der Wiedervereinigung Deutschlands schloss diese Fabrik ihre Tore und die Bausubstanz wurde sich selbst überlassen.

Im Juli 2010, um halb vier nachts, stand der Dachstuhl in Flammen. Die Feuerwehr ließ ihn kontrolliert abbrennen. Seitdem fehlt der Dachstuhl und der Giebel steht frei. 2013 dann, kauft ein Investor das ehemalige Fabrikgebäude und öffnet die Räume für Ateliers, die zwei Jahre später erstmals bezogen worden. Der neue Eigentümer saniert das Gebäude, erneuert die Sanitäreanlagen, möchte aber den alten Charme der Fabrik behalten. Im Erdgeschoss plant er eine Galerie mit Restaurant und Freisitz. Der Dachstuhl soll teilweise mit Glas überdacht und für Veranstaltungen genutzt werden.

Objektbeschreibung: Das Fabrikgebäude besitzt eine Klinkerfassade mit abfallendem Putz, das zudem sanierungsbedürftig ist. Es befindet sich in einem Gewerbegebiet, zwischen der Eisenbahnstrecke Leipzig-Weißenfels und der Franz-Flemming-Straße, direkt gegenüber der Theater-Fabrik-Sachsen.

Quellen/Literatur/Links:

www.dietzoldwerke.de

LVZ Lost Places www.multimedia.lvz.de/dietzold#114

Autor/in: Dave Tarassow

Datum: 22.02.2018

Abbildungen: (Dave Tarassow, 05.09.2015.)