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 Drehkranen, 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 Kombinates 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, Pratzenkrane. 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 gelöste 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 denkmalsgerecht 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 Chikago.

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-Denkmals 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 & 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 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 Wirtschaftsarchiv

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 (Industrieelle 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 67500m^2,

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 wesentliche erweitert. Bereiche für Musterbau und Versuchswerkstatt, Werkzeugbau, Maschineninstandhaltung wurden errichtet. Hergestellt wurden Seilbahnen, Verladebrücken, Kabel- und Pratzenkrane, 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:

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:

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 ≈ 90 m²

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 teilwiese 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