



Industriearchitektur in Magdeburg

Maschinenbauindustrie



46/1
1999

Stadtplanungsamt Magdeburg

Bisher erschienene Dokumentationen und Gutachten des Stadtplanungsamtes

| | | | |
|------------------------|-------------------------|-----------|--|
| Hans-Reinhard Adler | Dietrich Weyland | 990 | Workshop • |
| Heike Albrecht | Hubert Wiesmann | | Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums |
| Christa Anger | Christine Wolf | 1/93 | Strukturplan |
| Peter Anger | Burkhard Wrede-Pummerer | 2/93 | Verkehrliches Leitbild |
| Birgit Arend | Marietta Zimmermann | 3/93 | Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs - ein Beitrag zum Flächennutzungsplan |
| Heidrun Bartel | | 5/93 | Sanierungsgebiet Buckau - Städtebaulicher Rahmenplan |
| Roswitha Baumgart | | 5/93 | Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau |
| Monika Bohnert | | 6/93 | Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz Magdeburg • |
| Sylvia Böttger | | 7/93 | Workshop • Nordlicher Stadteingang • |
| Wolfgang Buchholz | | 8/93 | Städtebaulicher Denkmalschutz |
| Britta Buschermöhle | | 9/93 | Radverkehrskonzeption |
| Klaus Danneberg | | 10/93 | Öffentlicher Personennahverkehr (OPNV-Konzept) |
| Renate Dilz | | 11/93 | Workshop • Kaiserpfalz • |
| Sybille Dirschka | | 12/94 | Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg |
| Wilma Ebeling | | 13/94 | Hermann-Beims-Siedlung |
| Anja Egold | | 14/94 | Siedlung Cracau |
| Ulrich Ernst | | 15/94 | Städtebauliche Entwicklung 1990-1994 |
| Michael Ertl | | 16/95 | Gartenstadtkolonie Reform |
| Klaus Eschke | | 1 7/94 | Schlachthofquartier |
| Jutta Fittkau | | 18/I/94 | Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs - Sozio-urbane Untersuchungen |
| Hannelore Friedrich | | 18/II/94 | Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs - Zur Baugeschichte in der Neuen Neustadt |
| Jürgen Gippert | | 18/III/94 | Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs - Zur Baugeschichte in der Sudenburg |
| Margot Gottschalk | | 19/94 | Die Anger-Siedlung |
| Katrin Grögor | | 20/94 | Bruno-Taut - eine Dokumentation |
| Marlies Grunert | | 21/95 | Stadtteilentwicklung Ottersleben |
| Andrea Hartkopf | | 22/94 | Die Curie-Siedlung in Neustadt |
| Annette Heinicke | | 23/94 | Gartenstadtsiedlung Westernplan |
| Ingrid Heptner | | 24/95 | Fachwerkhäuser in Magdeburg |
| Stephan Herrmann | | 25/95 | Stadtteilentwicklung Rothensee |
| Thomas Herrmann | | 26/95 | Gartenstadt Hopfengarten |
| Wolfgang Jäger | | 27/95 | Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg |
| Heinz Jasniak | | 28/94 | Magdeburg Bundesgartenschau 1998 - Rahmenplan |
| Bernd Kapelle | | 29/94 | Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt Magdeburg |
| Heinz Karl | | 30/95 | Südwestliche Stadterweiterung |
| Sabine Keller | | 31/I/95 | Parkanlagen der Stadt Magdeburg |
| Krista Kinkeldey | | 32/I/95 | Stadtfeld Nord |
| Hannelore Kirstein | | 32/II/95 | Stadtfeld Süd |
| Jutta Klose | | 33/95 | Magdeburger Märktekonzept |
| Claudia Klostermann | | 34/98 | Städtebau in Magdeburg 1945-1990 Teil 1 |
| Helga Körner | | 34/98 | Städtebau in Magdeburg 1945-1990 Teil 2 |
| Dr. Günther Korbelt | | 35/95 | Siedlungsentwicklung Westerhüsen |
| Peter Krämer | | 36/95 | Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg |
| Christa Kummer | | 37/95 | Siedlung Farmersleben |
| Thomas Lemm | | 38/95 | Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen Lindenweiler, Kreuzbreite, Eulegraben |
| Gisela Lenze | | 39/I/95 | Kommunalgeschichte Magdeburgs - Weimarer Republik |
| Marlies Lochau | | 39/II/95 | Magdeburgs Aufbruch in die Moderne |
| Christiane Mai | | 41/95 | Stadtteilentwicklung Olvenstedt |
| Konrad Meng | | 42/95 | Stadtsanierung Magdeburg-Buckau |
| Angelika Meyer | | 43/III/95 | Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau |
| Heike Moreth | | 44/95 | Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs - ein Beitrag zum Flächennutzungsplan |
| Ute Neumann | | 45/95 | Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften im Wandel |
| Bernd Niebur | | 47/95 | Workshop • Universitätsplatz • |
| Doris Nikoll | | 48/III/95 | Symposium BRUNO TAUT |
| Corina Nürnberg | | 49/95 | Gutacherverfahren Elbe-Bahnhof |
| Heinz-Joachim Olbricht | | 50/95 | Stadtteilentwicklung Cracau-Prester |
| Dr. Carola Perlich | | 51/95 | Gründerzeitliche Villen Magdeburgs |
| Dr. Eckhart W. Peters | | 52/95 | Vom Luftbild zur Biotopkartierung |
| Dirk Polzin | | 53/96 | Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf |
| Liane Radike | | 54/96 | Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg |
| Jörg Rehbaum | | 56/97 | Stadtsanierung Magdeburg-Buckau Die Sanierung des Volksbades Buckau |
| Karin Richter | | 57/98 | Rahmenplanung Neu Olvenstedt |
| Dirk Rock | | 58/99 | Genossenschaft als Bauherr - Chancen für die Zukunft |
| Burkhard Rönick | | 59/97 | Stadtteilentwicklung Diesdorf |
| Jens Rückriem | | 60/98 | Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten |
| Karin Schadenberg | | 61/97 | Dorferneuerungsplan Randau |
| Hannelore Schettler | | 64/97 | Verkehrskonzeption „Innenstadt“ |
| Gabriele Schmidt | | 67/98 | Dorferneuerungsplan Pechau |
| Monika Schubert | | 68/98 | Gestaltungsfibel Alt Olvenstedt |
| Helga Schröter | | 70/98 | Magdeburgs Innenstadt lebt |
| Klaus Schulz | | 73/98 | Städtebaulicher Denkmalschutz |
| Anja Schulze | | 74/99 | Hauseingänge, Südliches Stadtzentrum |
| Hans-Joachim Schulze | | | |
| Hannelore Seeger | | | |
| Rudolf Sendt | | | |
| Siegrid Szabó | | | |
| Heike Thomale | | | |
| Judith Ulbricht | | | |
| Edgar Voigtlander | | | |
| Wolfgang Warnke | | | |
| Rolf Weinreich | | | |
| Martina Welle | | | |
| Astrid Wende | | | |

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Industriearchitektur in Magdeburg

Maschinenbauindustrie

Sabine Ullrich



INHALT

| | Seite | | Seite |
|---|-------|--|-------|
| 1. Vorwort | 3 | 7. Anmerkungen zur Industriearchitektur | 70 |
| 2. Einleitung | 5 | 8. Baudenkmale des Magdeburger Maschinenbaus | 71 |
| 3. Industrie- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt Magdeburg | 9 | 9. Firmenverzeichnis der Magdeburger Maschinen-, Apparatebau- und metallverarbeitenden Betriebe | 162 |
| 3.1. Die wirtschaftliche Entwicklung seit dem Mittelalter und die besondere Bedeutung Magdeburgs als Stadt des Handels. | 9 | Pläne Industriestandorte | 175 |
| 3.2. Vorläufer der industriellen Produktion. | 9 | 10. Finissage, Fotografien von Maurice Korbel | 185 |
| 3.3. Entwicklung der Magdeburger Industrie bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts. | 12 | Literaturauswahl | 189 |
| 3.4. Magdeburger Industrie nach 1945. | 20 | Abbildungsnachweis | 193 |
| 4. Geschichte des Maschinenbaus und der metallverarbeitenden Industrie in Magdeburg | 21 | | |
| 5. Beispiel Buckau: Aufstieg eines Dorfes zum wichtigen Industriestandort, seine Entwicklung bis zur Eingemeindung durch die Stadt Magdeburg im Jahre 1887 | 26 | | |
| 6. Magdeburger Firmengeschichten | 30 | | |
| 6.1. Maschinenfabrik H. Gruson / Friedr. Krupp Grusonwerk / SKET - VEB Schwermaschinenbau „Ernst Thälmann“ | 30 | | |
| 6.2. Eisen- und Stahlwerk Otto Gruson & Co., Magdeburg-Buckau / VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“ / SKET. | 35 | | |
| 6.3. Koch, Bantelmann & Paasch. | 36 | | |
| 6.4. Maschinenfabrik Richard Langensiepen. | 37 | | |
| 6.5. A. W. Mackensen / FAM Förderanlagen „7. Oktober“ | 38 | | |
| 6.6. Maschinenfabrik Buckau AG / Maschinenfabrik Buckau R. Wolf AG Magdeburg-Buckau und Salbke / VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“ | 40 | | |
| 6.7. Polte Armaturen- und Maschinenfabrik / VEB Schwerarmaturenwerk „Erich Weinert“ / MAW - VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“ | 47 | | |
| 6.8. Reichsbahnausbesserungswerke Buckau und Salbke (RAW) | 51 | | |
| 6.9. Röhrig & König | 53 | | |
| 6.10. C. Rudolph & Co. | 53 | | |
| 6.11. Schäffer und Budenberg / VEB Meßgeräte- und Armaturenwerk „Karl Marx“ / VEB Meßgerätewerk „Erich Weinert“ | 56 | | |
| 6.12. Maschinen- und Armaturenfabrik C. L. Strube .. | 62 | | |
| 6.13. Lokomobilfabrik R. Wolf / SKL - VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ | 65 | | |

1. VORWORT

Magdeburg ist ohne seine Industriegeschichte nicht denkbar, jedoch fällt es schwer, den genauen Zeitpunkt der Industriellen Revolution festzulegen. Wohl aber gibt es eine Reihe wichtiger Erfindungen, überwiegend aus dem 18. Jahrhundert, ohne die das Zeitalter der Industriellen Revolution undenkbar gewesen wäre.

1705 Thomas Newcomen, erste zuverlässige Dampfmaschine

1713 Abraham Darby, Herstellung von Koks aus Steinkohlen und erstes Betreiben eines Hochofens

1733 John Kays, mechanisch bewegte Weberschiffchen in der Textilindustrie

1745 Christian August Hansen, Erzeugung elektrischen Stroms an der Elektrisiermaschine

1754 Henry Cort, Walzen von Blechen und Profilen mit dem ersten Eisenwalzwerk

1769 Richard Arkwright, erste wassergetriebene Spinnmaschine

1778 Inbetriebnahme der ersten Newcomer Dampfmaschine im Regierungsbezirk Magdeburg

1779 Abraham Darby III und John Wilkinson, erste vollständig eiserne Brücke über den Severn bei Coalbrookdale

1783 Henry Cort, Puddelverfahren zur Herstellung großer Stahlmengen

1784 Beginn der Produktion mit dem ersten mechanischen Webstuhl von Edmund Cartwright

1793 Inbetriebnahme der ersten vor Ort gefertigten Dampfmaschine im Gradierwerk Eimen

1801 James Watt und Matthew Boulton, erstes in der neuen Gußeisentechnik entworfenes Fabrikgebäude: Baumwollspinnerei der Firma Philipp & Lee in Salford

1803 Richard Trevithick, Bau der ersten funktionierenden Dampflokomotive

1823 erste Maschinenfabrik in Magdeburg

Die Dampfmaschine gilt allgemein als das Symbol des Fortschritts und der Industriellen Revolution. Versuche, eine Kraftmaschine herzustellen, führten schon Ende des 17. Jahrhunderts zu erfolgreichen Ergebnissen. Hohe Betriebskosten verhinderten jedoch ihre Ausbreitung bis etwa 1830. Durch das Sinken der Kohlenpreise und den Ausbau des Eisenbahnnetzes gehörte die Dampfmaschine dann aber ab der Mitte des 19. Jahrhunderts zum Alltäglichen.

Ungefähr in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts wird der Anfang der industriellen Revolution gesehen. Sie begann mit der Einführung von Maschinen in die Tex-

tilindustrie und dehnte sich dann auf Bergbau und Eisenbearbeitung aus. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts betraf sie zudem die Revolutionierung des Verkehrswesens. Gesellschaftliche Strukturen änderten sich mit der Industrielentwicklung grundlegend. Während einerseits durch die Industrielle Revolution die Massenarmut beseitigt werden konnte, entstanden andererseits neue Gegensätze zwischen Bürgertum und sich bildender Arbeiterklasse. Großbritannien gilt unbestritten als Mutterland der Industriellen Revolution und blieb bis zum ersten Weltkrieg die Industrienation schlechthin, wenngleich es mit der Zeit vom Ausland in einigen Bereichen überflügelt wurde, so zum Beispiel von Deutschland in der optischen und chemischen Industrie, in der Elektrotechnik und im Werkzeugmaschinenbau. In Deutschland kam der Industrialisierungsprozeß erst ein halbes Jahrhundert später in Gang und war anfänglich abhängig vom Technologietransfer anderer westeuropäischer Länder, insbesondere Großbritanniens. Die industrielle Entwicklung unseres Landes erhielt erst durch verbesserte Rahmenbedingungen gestärkten Auftrieb, zum einen durch die Gründung des deutschen Zollvereins 1833/34, zum anderen durch die Reichsgründung 1871. Bis um 1880 hatte sich die deutsche Industrie erfolgreich vom britischen Know-how emanzipiert. Dennoch lebten immer noch mehr Menschen auf dem Land als in der Stadt, und die Landwirtschaft übertraf die Industrie bei weitem.

Der Magdeburger Maschinenbau ist nicht, wie vielfach angenommen, der älteste und schon immer bedeutendste Industriezweig dieser Stadt. Jedoch haben einige Unternehmen dieser Branche in der letzten Hälfte des 19. Jahrhunderts weitverbreitete Anerkennung, ja sogar Weltrum erlangt. Sie haben die Entwicklung unserer Stadt sowohl gesellschaftlich und politisch als auch städtebaulich bedeutend beeinflusst und geprägt.

An dieser Stelle sei auch ein Gedanke zu den letzten 150 Jahren Magdeburgs als Stadt des Schwermaschinenbaus erlaubt, da die Wohnviertel vorzugsweise in der Nähe der Arbeitsstätten errichtet wurden. Häuser und Fabriken stießen oft wie zum Beispiel in Buckau und Salbke aneinander und behinderten sich gegenseitig. Die Fabriken hüllten die Wohnhäuser in ihren Rauch und verunreinigten den Boden, das Grundwasser, die Flüsse und Bäche, die oftmals giftigen Produktionsrückstände belasten noch heute die Umwelt.

Die Wohnungsnot stieg, die hygienischen Verhältnisse waren katastrophal und immer wieder wurde die Stadt von Seuchen heimgesucht. Bis in die Neuzeit wurden jedoch auch von einzelnen Fabriken umfangreiche Wohnungsneubauten, kulturelle und besonders fabrikbezogene soziale Einrichtungen geschaffen.

Die Geschichte des Sozialismus vor und nach dem kommunistischen Manifest, Marx und Engels, die politischen Ereignisse vor und nach 1848 stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung Magdeburgs und der Vorstädte an der Elbe. Die Eisenbahn, die Schifffahrt auf der Elbe und dem Mittellandkanal, die Autobahnen und der Flughafen - schon in den 30er Jahren - haben ebenso daran ihren Anteil wie die verschiedensten politischen Systeme wie Kapitalismus, Sozialismus oder soziale Marktwirtschaft.

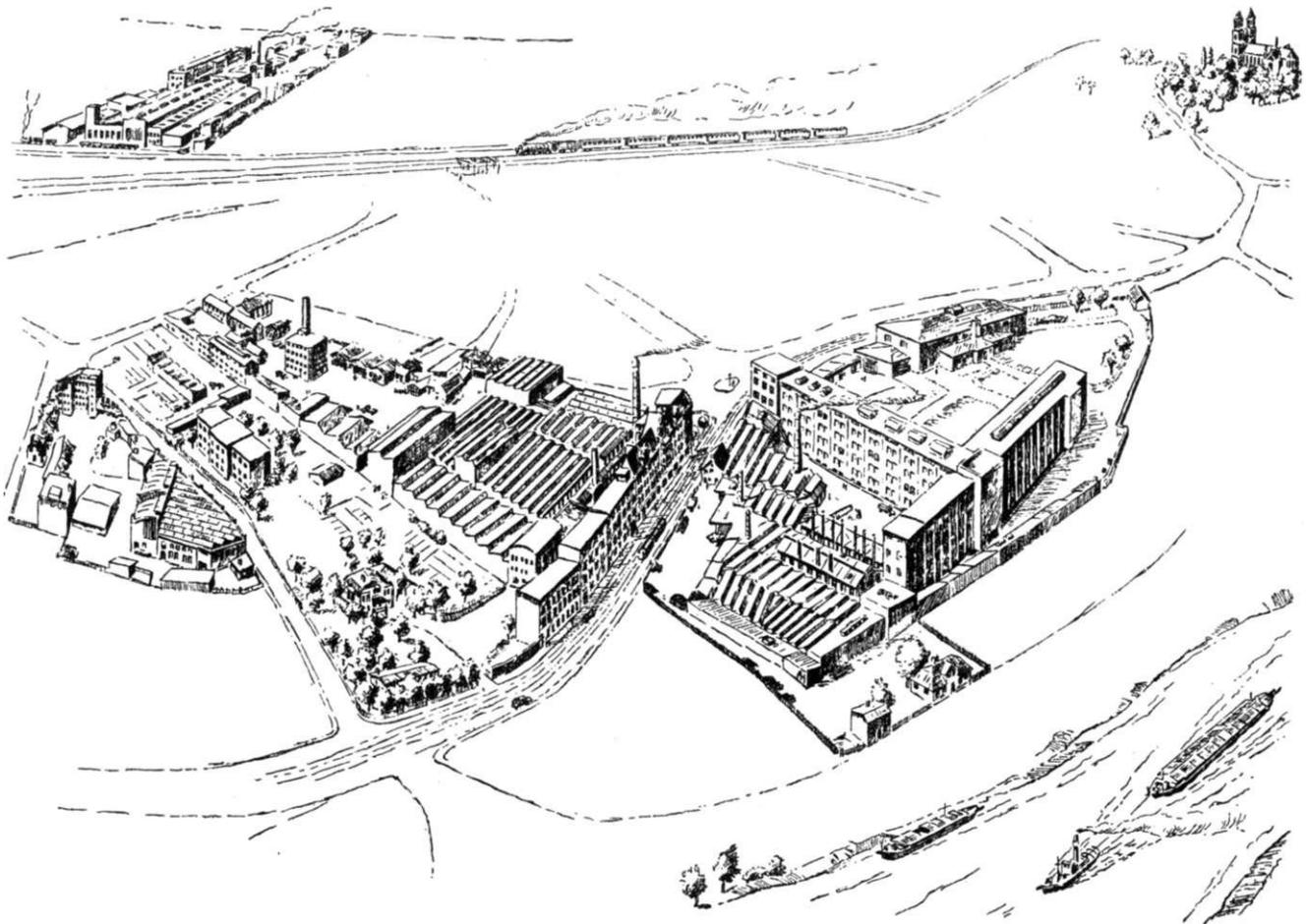
Auch heute befindet sich die Stadtplanung oft im Rückstand gegenüber den Erscheinungen, die sie eigentlich kontrollieren sollte. Trotz des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland und trotz der gesetzlichen Möglichkeiten vorausschauend zu handeln, haftet ihr der Charakter eines nachträglichen Korrektivs an. Wir versuchen heute die seit über einhundertfünfzig Jahren bestehenden Konflikte zwischen den unterschiedlichsten Interessen wie Industrie und Wohnen, Denkmalpflege und neuer funktioneller Nutzung, Naturschutz und anderen wirtschaftlichen Horizonten, Altlasten und geänderten Produktionsmethoden zu lösen. Gerade die komplexen Lösungsversuche scheitern oftmals an dem Wunsch, alle Konflikte zu bewältigen. Die Folge ist oft der Verlust hervorragender Beispiele der Industriearchitektur.

Werner Kaleschky

Beigeordneter für Bau und Stadtentwicklung

Eckhart W. Peters

Stadtplanungsamt



Meißgeräte- und Armaturenwerk Magdeburg, Schäffer + Budenberg

2. EINLEITUNG

Beständig und besonders seit der größeren Nutzung von Computern und Robotern haben sich viele alte Fertigkeiten und Fähigkeiten überholt und werden nicht mehr weitergegeben. Ebenso ersetzen neuere und bessere Maschinen alte Anlagen. Unsere Aufgabe ist es, diese als Wissen und Technologie der Vergangenheit zu bewahren. Sie helfen, die Alltagskultur des Industriezeitalters zu kennzeichnen. Das gleiche gilt für Gebäude, welche nicht mehr in der alten Art und Weise zu gebrauchen sind. Obwohl sie gebaute Zeugnisse der frühindustriellen und hochindustriellen Phase in Deutschland sind, wurden und werden sie noch massenhaft beseitigt und zu häufig als Relikte der Vergangenheit und zu selten als Zeugen einer bestimmten Periode bewertet. Ihre lokalhistorische, technik-, kultur- und architekturgeschichtliche Bedeutung ist der Öffentlichkeit nicht immer ganz leicht zu vermitteln, da sie in weiten Kreisen der Bevölkerung im Kontext von Arbeit und Schmutz stehen und als unschön und häßlich betrachtet werden. Auch ihre Formgebung spricht nicht immer unmittelbar an und bedarf der Erklärung, um verständlich zu werden. Dahingegen wird der Erhalt anderer, etwa gleich alter Gebäude wie zum Beispiel der bayerischen Schlösser Ludwig II. unbestritten und allgemein akzeptiert und werden diese zum nationalen Denkmal hochstilisiert. Es sollte jedoch das Ziel von Kommunen und Ländern sein, wenigstens einige der seinerzeit bedeutenden oder architektonisch interessanten Objekte aus der Geschichte der Industrie für die Nachwelt zu erhalten. Denn auch Fabrikhallen und Verwaltungsgebäude überzeugen oft mit anspruchsvoller Architektur. Und auch ein Fabrikschornstein wie der 1921/22 errichtete lange Heinrich mit seinen ca. 108 m Höhe kann ähnlich wie die Türme des Magdeburger Domes zum identitätsstiftenden Symbol einer ganzen Stadt werden. Dies ist besonders für eine Stadt wie Magdeburg wichtig, in welcher von Seiten der Einwohner bereits eine starke Verbindung mit den ehemaligen Industriebetrieben besteht. Nicht selten hört man aus dem Mund eines älteren Herren einen Satz wie: *„Ich habe 40 Jahre bei SKET gearbeitet“* Die enge Beziehung Magdeburgs zur Industrie ist nicht erst in den letzten Jahrzehnten erkannt worden. 1927 schrieb E. Feldhaus in: Deutschlands Städtebau, Magdeburg, *„Dieses Magdeburg ist immer etwas ganz Eigenartiges und Eigenwilliges gewesen. Von Geschick und Gestalt die besondere unter den Hauptstädten im Lande. (...) Es ist keine Stadt der verwinkelten Romantik, etwa wie Nürnberg, Braunschweig oder Rothenburg. Es ist eine Stadt neuen Lebens. Denn wir dürfen ja die Zeit seit dem Wiederaufbau Magdeburgs, die praktisch erst um*

1700 beginnt, schon als der unsrigen verwandt betrachten. In ihr entstand das gegenwärtige Magdeburg: Stadt des Handels und des Verkehrs zu Wasser und zu Lande, und schon in sehr früher Zeit, der Industrie, die heute mit Riesenwerken Weltruf erlangte.“ Ähnlich formulierte es der damalige Syndikus der IHK Magdeburg, H. Leonhard: *„Die Magdeburger sind stolz auf diese Entwicklung, die sie vornehmlich der Industrie verdanken, und manches Auge leuchtet in Zufriedenheit auf, wenn es in heller Sommernacht über den Häusermassen die dunklen Schornsteine aufragen sieht, die der Stadt ihre eigenartige Silhouette verleihen.“*

Bauten der Industrie und Technik sind Teil unseres kulturellen Erbes und ebenso prägend für Deutschlands Kulturlandschaften wie historische Dörfer und Städte, Kirchen und Klöster. Ihr Schutz bedeutet die Identität und die Geschichte eines Ortes zu bewahren. Industriedenkmalpflege ist demnach sowohl Angelegenheit der Landes- und kommunalen Denkmalschutzbehörden als auch lokaler und regionaler Gesellschaften. Aktive Erfassung, Bewertung und Erhaltung der technischen und industriellen Denkmale wird in Deutschland, abgesehen von einigen Ausnahmen, erst seit ca. 25 Jahren betrieben und begann mit kleinen und vor allem in der Zeit vor der Industriellen Revolution entstandenen Objekten wie Wind- und Wassermühlen, Weinpressen und Schmiedehämmer, denen oftmals eine nostalgische Aura anhaftet. Daraus entwickelte sich die Auseinandersetzung mit einer großen Zahl von Industrialisierungszeugnissen, vom kleinen Dorfbahnhof bis zu Komplexen der Montanindustrie. Bauten und Anlagen technischen Charakters fehlt, je jünger sie sind, der Beigeschmack des Altherwürdigen und macht eine Unterschutzstellung deshalb nicht einfach. Während bei einem mittelalterlichen Ziehbrunnen dies nicht in Frage gestellt wird, muß z. B. bei einer Tankstelle wesentlich mehr Überzeugungsarbeit geleistet werden. Dennoch ist der überwiegende Teil unserer Industriebauten erst in den letzten 200 bis 250 Jahren entstanden, d. h. im Zeitraum der Industriellen Revolution, die in Deutschland ab dem Ende des 18. Jahrhunderts, intensiver ab 1835 anzusetzen ist.

¹ Feldhaus, E., Die Hauptstadt Mitteldeutschlands, vom unbekanntem und bekannten Magdeburg, in: Deutschlands Städtebau, Magdeburg, Berlin-Halensee 1927, S. 7.

² Leonhard, H., Die wirtschaftliche Entwicklung Magdeburgs, in: Deutschlands Städtebau, Magdeburg, Berlin-Halensee 1927, S. 152.

Denkmäler wie das Schiffshebewerk in Rothensee und das Pretziener Wehr (1871-1875) am Umflutkanal der Elbe sind heute noch in Gebrauch und gelten als attraktive Ausflugsziele für technikinteressierte Besucher. Für den Erhalt und die Umnutzung von stillgelegten Industriedenkmalen sind in Deutschland in der letzten Zeit einige beispielhafte Vorbilder entstanden, so etwa verschiedene Schaubergwerke, die internationale Bauausstellung Emscher Park und der Landschaftspark Duisburg-Nord im Ruhrgebiet. Nicht jede stillgelegte Produktionsstätte oder jedes Technikdenkmal eignet sich jedoch für eine Umwandlung in einen Erlebnispark mit Freizeit- und Erholungswert oder zur Umnutzung als Museum oder Ausstellungshalle. Sinnvollen Weiternutzungskonzepten stehen gerade bei diesen Objekten bundesweit und besonders in den neuen Ländern seit der Wende massiver Veränderungsdruck und Aufräummentalität entgegen, mit dem eine gezielte Aufnahme, Erfassung und Bewertung von Industriezeugnissen nur schwer Schritt halten kann. Die ehemaligen Produktionsstätten verschwinden zusehends und mit rasendem Tempo. Hier gilt es massiv Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, wozu die vorliegende Broschüre einen Beitrag leisten soll. Dennoch gibt es in Deutschland bereits eine Reihe funktionierender Umnutzungskonzepte, die ebenfalls für Magdeburg in Frage kommen könnten. Gerade in großen Fabrikhallen oder Speichern mit ihrem umfassenden Platzangebot lassen sich bequem Institute, Fachschulen, Künstler- und Filmateliers, Restaurants, Archive, Bürokomplexe, Gewerbehöfe, Lager, Begegnungszentren, Diskotheken und Jugendzentren, aber auch Wohnungen, wie vor kurzem in einem alten Lagerhaus Goethestraße 11 und im großen Speicher an der Elbe geschehen, unterbringen. Kleine Denkmale eignen sich mitunter als reine Schauanlagen, wie der 1912 errichtete Schrotgießturm der Fa. G. C. Dornheim im Industriegebiet (Karpenlake).

Was ist überhaupt ein Denkmal der Technik- und Industriegeschichte, womit beschäftigen sich Industriedenkmalpfleger? Die Industriedenkmalpflege kümmert sich um Objekte, die eine Bedeutung für die Geschichte der Technik und Industrie haben. Entgegen der althergebrachten Meinung muß ein Denkmal nicht unbedingt ein künstlerisch wertvolles Objekt sein. Es kann ebenfalls sowohl geschichtlicher als auch technischer Natur sein. Die Frage nach der Zweckbestimmung läßt drei Hauptkategorien technischer Bauten und Anlagen zu: 1. Produktion, 2. Verkehr, 3. Versorgung. Dabei findet sich unbestritten die größte Vielfalt unter den Bauten und Anlagen der Produktion. Zu Punkt 1 gehören unter anderem auch die administrativen Bereiche, d. h. die Verwaltungsgebäude industrieller Anlagen und manchmal ebenso die Versorgung der Arbeiter mit Wohnraum. Wie wird

jedoch der Denkmalwert eines Objektes bestimmt? Unter der Vielzahl industrieller Bauwerke und Anlagen qualifizieren sich:

1. historisch typische Objekte, im Gegensatz zur Kunstdenkmalpflege, wo die Einmaligkeit eine große Rolle spielt,
2. historisch einzigartige Objekte, nach Superlativen oder Sonderform,
3. Anfangs- oder Endglieder einer technischen Entwicklungsreihe,
4. sozialgeschichtliche Strukturen aufzeigende Objekte und
5. für geistes- und kulturgeschichtliche Sachverhalte repräsentative technische Objekte.

Gibt ein Technikdenkmal Hinweise über wirtschaftliche, politische, rechtliche oder künstlerische Zusammenhänge seiner Entstehungszeit, so stehen dennoch sein technischer Charakter und seine Zweckzuordnung an erster Stelle.

Die Termini Technik- und Industriedenkmale bezeichnen für manchen Denkmalinteressierten lediglich eine zeitliche Unterteilung derselben in Zeugnisse vor und nach der Industriellen Revolution. Schon lange vor dem industriellen Zeitalter hat die Tradition der Technikbauten begonnen. So sind zum Beispiel schon frühe, archäologische Zeugnisse der Eisenherstellung aus römischer Zeit vorhanden, ebenso Technikbauten zur Wasserversorgung mit Aquädukten. Die beginnende Neuzeit knüpfte nach dem Mittelalter an den technologischen Stand der römischen Antike an und verbesserte diesen. Gleichzeitig entwickelte sich mit dem Studium antiker, auf die Technik bezogener Schriften auf intellektueller Ebene eine Technik- und Maschinenbegeisterung, die der göttlichen Schöpfungskraft nachzueifern suchte und den Menschen aus dem mittelalterlichen Determinierungsglauben befreite. Aus der langen Zeit des Vor-Dampfmaschinenzeitalters sind uns vor allem Wind- und Wassermühlen, Schmieden, Schmelzen, Gießereien, Hammerwerke, Ziegeleien und Brennereien, Manufakturgebäude (Bauten und Anlagen des Verlegersystems besonders im Textilgewerbe), Zeugen industrieller Bergbaureviere im Harz, im Erzgebirge und in Bayern und Bauten der Wasserversorgung wie das Augsburger Brunnenwerk am Roten Tor (1416) überliefert. Die Vorläufer industrieller Produktionsstätten waren in Gebäuden im Stil der Zeit aus Naturstein, Ziegel, Holz oder Fachwerk untergebracht und beherbergten in der Regel auch den Wohnraum für die Handwerker. Im 18. Jahrhundert errichtete große Manufakturen sprengten zwar die Größenvorstellung der bäuerlich-handwerklichen Kleinbetriebe, wiesen im Grundriß jedoch keine Spezialisierung auf. Ihre Fassaden richteten sich nach höfischer oder bürgerlicher Architektur, so daß die Funktion der Gebäude nach außen hin nicht sicht-

bar war. Ein Beispiel hierfür bietet der häufig abgebildete, nicht erhaltene Magdeburger Packhof.

Der Übergang von Manufakturarbeit zur maschinellen Produktion verlangte neue Bauformen. Ihre erste spezifische Bauaufgabe fand die Industriearchitektur in der Unterbringung von Dampfmaschinen. Die Maschinenhäuser entwickelten sich immer mehr zu Hallen mit anfangs konventioneller Mauerarchitektur. Formal sind bei der frühen Industriearchitektur zwei wichtige Strömungen zu unterscheiden. Zum einen der Rückgriff auf sakrale Bauformen wie bei der Gießhütte zu Sayn, welche in der Form einer dreischiffigen Basilika die geistige Überhöhung der Arbeit symbolisieren und den Herrschaftsanspruch einer an Wissenschaft und Technik orientierten bürgerlichen Klasse manifestieren sollte, zum anderen eine sich an Schloßarchitektur anlehrende Ziegelbauweise mit Türmen wie bei der Neustädter Brauerei in Magdeburg.

Mit der Planung und Realisierung der frühesten Industriebauten beschäftigten sich keine Architekten, sondern Mechaniker und Ingenieure. So errichteten zum Beispiel John Wilkinson, der Erfinder der Zylinderbohrmaschine, und der Eisengießer Abraham Darby III die erste eiserne Brücke. Auch James Watt und Matthew Boulton, die Erbauer des ersten, in Gußeisentechnik entworfenen Fabrikgebäudes, waren ihrer Ausbildung nach Techniker. Bis dato bestanden Fabrikationsgebäude aus einer Kombination von Mauerwerk und engständigen Holzkonstruktionen, deren Innenausbau statisch bedingt sehr dicht ausfiel. Die enge Bauweise und begrenzte Anzahl von Stockwerken sowie die hohe Brandgefahr ließen sich durch das neu erfundene Gerüst aus gußeisernen Säulen und Doppel-T-Trägern in Verbindung mit massiven Außenmauern wesentlich verbessern. Somit entwickelte sich dieser Typus zum Musterfabrikbau im 19. Jahrhundert. Trotz neuer Konstruktionsmethoden blieben die Gebäude bis um 1900 nach außen hin traditionell und an die Ausdrucksweise des Historismus gebunden. Zahlreiche Industriebauten sind als Ziegelrohbau mit Verblendersteinen konzipiert. Die Wiederbelebung der Ziegelarchitektur begann im 19. Jahrhundert, insbesondere für Industriearchitektur. Eine stereotype, oft schlichte Ziegelbauweise verbreitete sich in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts in ganz Europa. Ziegelsteinreliefs lieferten eine plastische Gliederung der Fassaden mit Archivolten, Wandvorlagen, Eckstabtürmen, Staffelgiebeln, Friesen und Blendarkaden und erzeugten eine Spannung von Vertikalen und Horizontalen. In Magdeburg gab es zusätzlich die rayonbedingte Fachwerkbauweise mit Ziegelausfachung.

Erst am Anfang unseres Jahrhunderts entstand die Forderung nach Einheit von Form und Idee. Industriear-

chitektur sollte den Sinn des Produktionsganges veranschaulichen. Die Dauerhaftigkeit der Unternehmen sollte nicht mehr durch den Rückgriff auf die Vergangenheit, sondern im Vorgriff auf die Zukunft ihren Ausdruck finden. Der Gedanke des Funktionalismus und nüchterner Monumentalität als Ausdruck einer gewissen Macht beherrschten die Industriearchitektur. Großen Anteil an dieser Entwicklung hatte der 1907 gegründete Deutsche Werkbund, dessen Anhänger hervorragende Beziehungen zur deutschen Großindustrie besaßen. Für die Befreiung der Ziegelarchitektur vom Historismus sorgten Architekten wie F. Schumacher oder F. Höger. Mit den 20er Jahren setzte sich der Stahlbetonbau mit vorgefertigten Bauelementen und mit den Vorzügen einer erhöhten Stabilität und eines besseren Bandschutzes durch. Typisch für die im wesentlichen in Deutschland und auch in Magdeburg vertretene expressionistische Formensprache vor dem 2. Weltkrieg sind schlichte, nüchterne Baukörper mit abgerundeten Ecken und glatte Fassaden mit langen Fensterbändern. Die planen Klinkerfassaden dieser Zeit sind mit Tekturen versehen, Fenster liegen ohne oder nur mit geringer Laibung in der äußersten Wandfläche.

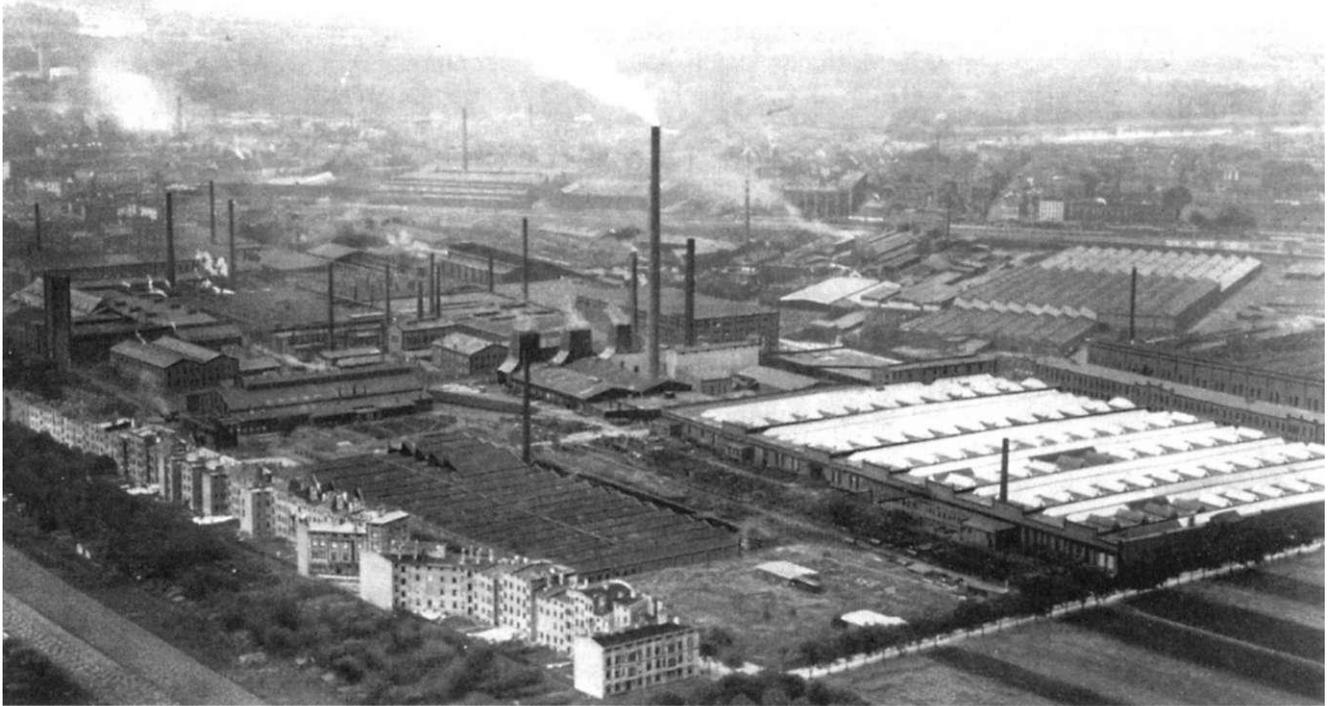


Abb. 1: Luftaufnahmen des Friedr. Krupp Grusonwerkes/SKET (1926 ▲ /1996 ▼) mit dem eine Landmarke darstellenden „Langen Heinrich“



3. INDUSTRIE- UND WIRTSCHAFTSGESCHICHTE DER STADT MAGDEBURG

3.1. Die wirtschaftliche Entwicklung seit dem Mittelalter und die besondere Bedeutung Magdeburgs als Stadt des Handels

Wie jedem geschichtlich interessierten Magdeburger bekannt sein dürfte, ist Magdeburg seit karolingischer Zeit als Ort des Handels bekannt. Die erste Erwähnung findet der Marktflecken 805 in einem Kapitulare Karls des Großen. Schwerpunkt des Magdeburger Wirtschaftslebens über das ganze Mittelalter hinweg bis in die Anfänge des industriellen Zeitalters blieben der Handel und später auch die Schifffahrt. Damals wie heute war und ist Magdeburg das bedeutendste städtische Zentrum im Bördegebiet. Seit der Mitte des 12. Jahrhunderts kam es unter der Mitwirkung von Kaufleuten und Handwerkern verstärkt zum Ausbau des Städtewesens. Wichtig und für die wirtschaftliche Entwicklung von weitreichender Bedeutung waren hierbei das Magdeburger Stadtrecht und die seit dem 13. Jahrhundert bestehende Verbindung zur Hanse. Im 16. Jahrhundert erreichte der Magdeburger Handel seine höchste Blüte, welche durch die Zerstörung der Stadt im Dreißigjährigen Krieg ein jähes Ende fand.

Die wichtigste Rolle im Magdeburger Handel spielte das fruchtbare Hinterland. Im 18. Jahrhundert galt das Herzogtum Magdeburg als die preußische Kornkammer. Zu einem weiteren bedeutenden Teil bestimmte seit dem Mittelalter der Zwischen- und Durchgangshandel das Magdeburger Handelsgeschäft. Hierfür boten sich die verkehrsgünstige Lage im Netz der Fernhandelsstraßen Mitteleuropas und die wegen der Elbteilung bestehende Brückenfunktion der Stadt an. Es gab einen händlerischen Anschluß in alle vier Himmelsrichtungen, im Westen bis nach Flandern und an die See. Das bis ins Jahr 1821 aufrechterhaltene Stapelrecht zwang alle durchreisenden Kaufleute, ihre Waren den Magdeburgern anzubieten.

Einen Eindruck von der Vielseitigkeit der im Laufe der Zeit durch Magdeburg transportierten Handelsgüter vermittelt die folgende Aufstellung:

- von Hamburg elbaufwärts und weiter nach Sachsen und Böhmen: Materialwaren, Kaffee, Reis, Zucker, Tabak, Rosinen, Heringe, Fischwaren, Tran, Baumwolle, Südfrüchte, Gewürze, fremde Hölzer, Wein, Branntwein, Weinessig, Butter, Käse, Talg, Lichte, Hanf, Zinn, Tuche,
- elbabwärts: Getreide, Holz, Bier, Teer, Pottasche, Rüb- und Leinöl, Mohn, Leinwand, Segeltuch, Garn, Ungarwein, Stahl, Bleche, Ton, Schmelztiegel, Bretter, Mühlsteine, Kupfer, blaue Farbe,

- aus Richtung Berlin: Eisen, Glas, Messing, Leder, Tuch- und Wollwaren, Seiden- und Baumwollerzeugnisse,
- nach Stettin: Apotheker- und Materialwaren, Vitriol, Schwefel, Eisen, Stahl, Blei, Steingut, Tabakspfeifen, Stärke, Seife,
- aus Schlesien: Leinwand,
- aus Böhmen: Metalle, Holz, Steine, Tierhäute, Felle,
- von Magdeburg aus: Korn, Sämereien, Zichorien, Zucker, Sirup, Mehl, Glas, Bergwerksprodukte,
- außerdem: Mansfelder Kupfer, Sächsisches Silber, Salz aus Schönebeck und Großsalze.³

Elbschiffer und Kaufleute organisierten sich in einem Verband, die Magdeburger Großschiffer, Halbschiffer und Kahnführer in der Hamburger Schiffer- und Kahnführer-Brüderschaft, die Großhändler, welche fast alle ein Packhofskonto, ein sog. Folium, besaßen, in der seit 1425 bestehenden Kaufleutebrüderschaft, die mit Seiden-, Woll- und Baumwollerzeugnissen handelnden Einzelhändler in der traditionsreichen Seidenkramerinnung (gegründet 1162), die Tuchhändler in der Gewandschneiderinnung (gegründet 1153) und die mit Öl, Tran, Talg, Hering usw. handelnden Kaufleute in der Schmelzerinnung (erstmalig nachgewiesen 1281). Die Kaufleutebrüderschaft bestand bis zu ihrer Auflösung in westfälischer Zeit und gründete sich nach den Befreiungskriegen 1825 unter der Bezeichnung Kaufmannschaft neu, bis sie 1899 in der Handelskammer aufging.

3.2. Vorläufer der industriellen Produktion

Vor dem Dreißigjährigen Krieg konnte sich die wirtschaftliche Größe Magdeburgs und seine Bevölkerungszahl mit Städten wie Leipzig und Hamburg messen. Magdeburg war am Anfang des 17. Jahrhunderts mit seinen wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Verbindungen in Europa eine der wichtigsten Städte auf deutschem Boden. 1683 jedoch, nach den umfangreichen Kriegszerstörungen und einer Pestepidemie im Jahre 1681, lebten nur noch 5.155 Einwohner in der Elbestadt. Ihre einstige Stellung als Metropole

³ Fischer, E., Magdeburg zwischen Spätabsolutismus und bürgerlicher Revolution, Eine Untersuchung zur Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Sozialstruktur in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts (Manuskript), Magdeburg 1967, S. 22 und Anm. 78; Leinung, W. und Müller, F., Magdeburg im Wandel der Zeit, Geschichts- und Kulturbilder aus dem Werdegang Magdeburgs, Magdeburg 1910, S. 156 f.

an der Elbe war auf Dauer gebrochen. Die im Krieg erzeugten Verluste an Menschen und Gebäuden konnten erst rund 130 Jahre später wieder ausgeglichen werden. Daß das Herzogtum Magdeburg 1680 an das Kurfürstentum Brandenburg und den neuen Landesherrn Friedrich Wilhelm fiel, wirkte sich entscheidend für seine Zukunft aus. Der preußisch-brandenburgische Militärstaat hatte von Anfang an ein großes Interesse an der Wiederbelebung des wirtschaftlichen Charakters Magdeburgs, da man hoffte, daß sich die Stadt zu einem Konkurrenten des sächsischen Handels entwickeln würde. Ein von Kurfürst Friedrich Wilhelm 1685 erlassenes Edikt sah eine organisierte Einwanderung in das preußische Territorium vor, so daß sich neben Berlin und Potsdam auch Magdeburg zu einem der wichtigsten Ziele für hugenottische Flüchtlinge und die durch die Franzosen im Pfälzischen Erbfolgekrieg 1688/89 aus ihrer Heimat vertriebenen Pfälzer Reformierten, wovon viele wiederum hugenottischer Abstammung waren, entwickelte. Die den Franzosen und Pfälzern zugesicherten Privilegien und Vergünstigungen sollten sie nach Brandenburg-Preußen locken. Sie ermöglichten ihnen eine freie Religionsausübung und das Recht auf eigene kommunale Verwaltung und Gerichtsbarkeit, jahrelange Steuerfreiheit und Zuschüsse beim Bau von Wohnhäusern und Produktionsstätten. Im Dezember 1685 gründete sich die fran-

zösische, im Juni 1689 die pfälzer Kolonie. Die neuen Einwanderer siedelten sich im Norden und Osten der Altstadt an, zum Teil auch in der Neustadt und in Sudenburg. Von insgesamt 491 pfälzer Familien lebten 319 in der Altstadt, 148 in der Neustadt und 24 in der Sudenburg. Die Flüchtlinge halfen den Bevölkerungsverlust auszugleichen und die beträchtlichen Baulücken zu schließen. Ziel der merkantilistischen Wirtschaftspolitik des brandenburg-preußischen Staates mit der Stärkung von Industrie und Handel war letztendlich die Steigerung der politischen und vor allem der militärischen Macht durch höhere Steuereinkünfte und den erhöhten Geldfluß infolge einer aktiven Handelsbilanz. Im Vordergrund standen dabei die Finanzierung des stehenden Heeres und der Aufbau eines Berufsbeamtentums.

Aufgrund dieser Tatsachen erscheint es nicht verwunderlich, daß die Besitzer der bereits Ende des 17. Jahrhunderts entstandenen ersten fabrikähnlichen Unternehmen französischer Herkunft waren, also von den zugewanderten Hugenotten abstammten. Auch von den im letzten Jahrhundert so bekannt gewordenen Großindustriellen ist der eine oder andere aus den zugewanderten Familien hervorgegangen. So war zum Beispiel Hermann Gruson ein Nachfahre der zuerst aus Frankreich und später aus Mannheim geflüchte-

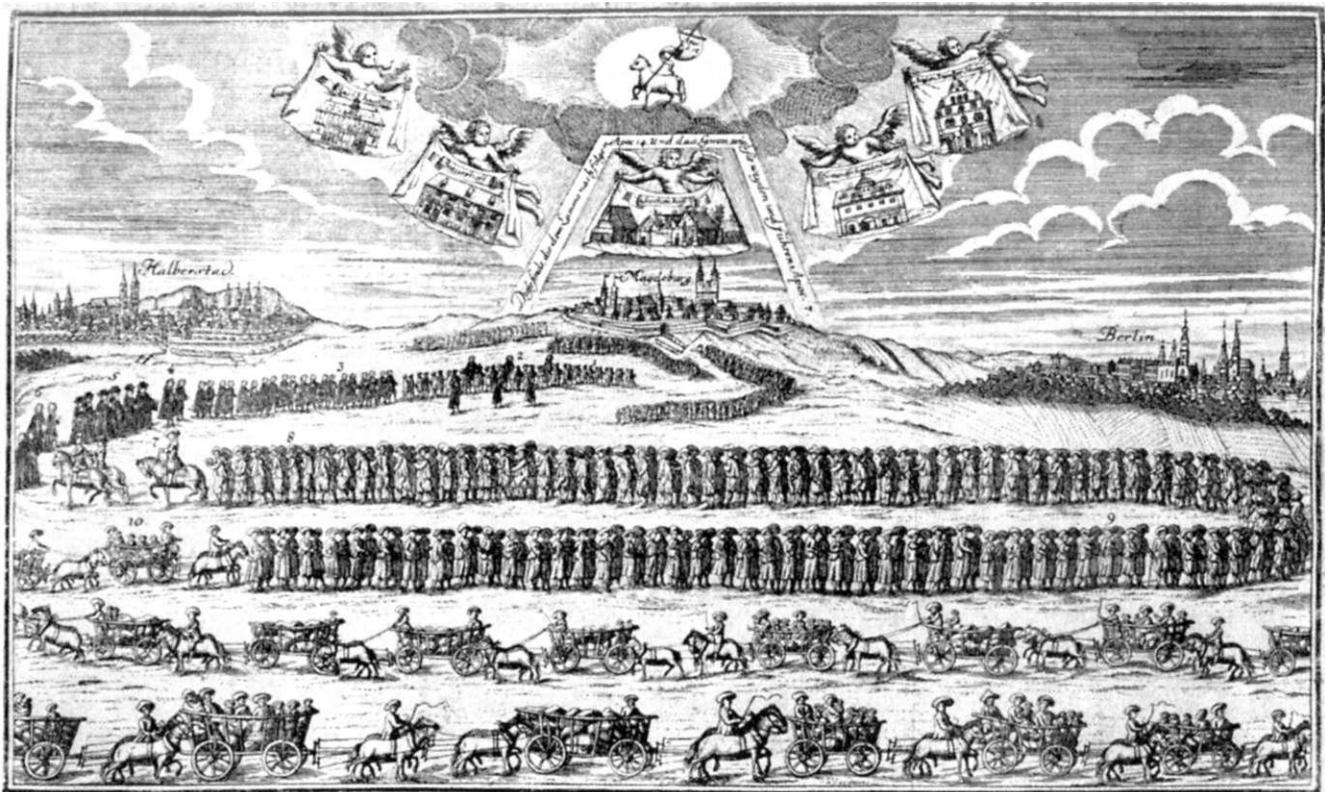


Abb. 2: Einzug der Pfälzer Flüchtlinge in Magdeburg 1689

ten Franzosen. Die Franzosen widmeten sich überwiegend der Textilerstellung mit dem Schwerpunkt auf Strumpfstrickerei und -wirkerei. Die Pfälzer beschäftigten sich besonders mit der Tabakverarbeitung, aber auch unter ihnen gab es Strumpfmacher. Magdeburger Strümpfe fanden ihren Weg bis nach Holland, Dänemark, Schweden und Rußland. 1797 bestanden bereits 43 Unternehmen zur Herstellung von Samt, Leinen, Wolle, Baumwolle und Tuchen. Ihre Eigentümer hießen Maquet, L'hermet, Laborde, Cuny, Bonte, Coqui, Humbert usw. Diese hatten, nach anfänglichem Mißkredit wegen der offensichtlichen Bevorzugung durch den Kurfürsten, unter den Magdeburger Bürgern besonderes Ansehen erlangt. Durch die Übernahme heimatischer, in Preußen noch innovativer Produktionsinstrumente und -verfahren und die Einführung der Manufakturarbeit, trugen die Einwanderer wesentlich zum wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt bei. Welchen Anteil am Stadtleben sie erreichten, läßt sich daran ermessen, daß sie um 1720 bereits ein Viertel der Magdeburger Häuser besaßen. Ihre Zahl betrug um 1750 ca. 3.500 Personen.⁴

Aber erst die Lockerung der strengen Zunftordnungen ermöglichte die Manufakturarbeit. In den Jahren 1734 und 1736 erlassene Generalprivilegien stellten die Zünfte unter staatliche Aufsicht und zersetzten durch zahlreiche Sonderprivilegien und Konzessionen das alte starre Zunftsystem. Im 18. Jahrhundert entwickelte sich ein sog. Verlagswesen, bei dem die einzelnen

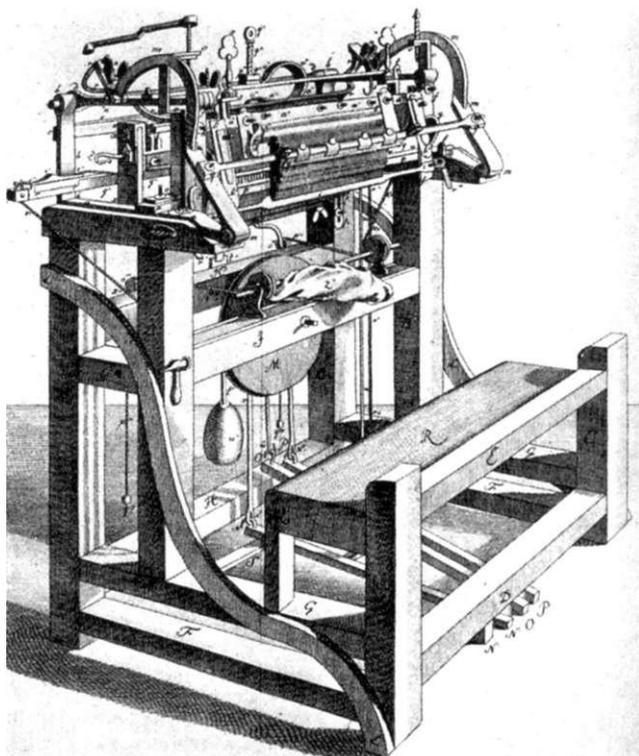


Abb. 3: Strumpfwirkstuhl um 1800

Handwerker zwar weiter in ihren Werkstätten arbeiten, jedoch einem Verleger verpflichtet waren, der ihnen zwar die Materialien zur Verfügung stellte, aber auch über die fertige Ware verfügte. Im ausgehenden 18. Jahrhundert überwog dann die dezentralisierte Manufakturproduktion, bei der die Handwerker nur noch einzelne Arbeitsschritte ausführten und die Unternehmer die Ware anschließend in einer zentralisierten Werkstatt unter Aufsicht fertigstellen ließen. Gleichzeitig entstanden vereinzelt richtige Manufakturen, bei denen die Handwerker allein in den Räumen des Unternehmens produzierten. Weltruhm erlangte die 1787 ins Leben gerufene Rauch- und Schnupftabakwarenfabrik von Johann Gottlob Nathusius (1760-1835), in der zeitweilig zwischen 60 und 76 % aller Magdeburger Arbeiter dieses Gewerbes tätig waren.⁵ Die im zuvor florierenden Gewerbe beschäftigten Menschen mußten durch den Abstieg der meisten Meister in die Abhängigkeit von Verlegern oder in die Manufakturarbeit tiefgreifende soziale Verschlechterungen hinnehmen. Zunehmend breitete sich die Frauen- und Kinderarbeit aus. Im Jahr 1800 beschäftigte Herr Nathusius in seiner Firma 254 Menschen, davon 116 Männer, 76 Frauen und 62 Kinder unter 14 Jahren. Frauen verdienten nur halb so viel wie Männer.⁶ Diesen Mißstand erkannten die Zeitgenossen zwar, sie konnten ihn jedoch nicht beheben. *„Wir verkennen die großen Vorteile, welche große Fabriken für eine dem Lande vorteilhafte Handelsbilanz haben, nicht; wir wissen es, daß viele Menschen, die vielleicht sonst dem Staat zur Last fallen würden, in diesen Fabriken nützlich beschäftigt werden und wenigstens ihren notdürftigen Unterhalt gewinnen; aber es ist uns auch ebenso bekannt, daß alle Arbeiter in den Fabriken zu dem dürftigsten Teil der Volksklassen gehören, daß keiner von ihnen, ohne sich und den seinigen einen Teil des notdürftigen Unterhalts abzubrechen, zu den bürgerlichen Lasten etwas beitragen, auf den Unterricht seiner Familie etwas verwenden oder zur besseren Pflege im Alter oder bei Krankheiten etwas zurücklegen könne. Es ist bekannt genug, daß die jüngsten Kinder mit Versäumnis des ihnen so nötigen Unterrichts den Eltern mit ihren Arbeiten zur Hilfe kommen müssen, um ihren eigenen Unterhalt mit verdienen zu helfen, und so nützlich auch für sie diese frühe Gewöhnung zur Tätigkeit sein mag, so sehr müssen wir doch beklagen, daß durch die zu frühe Anstrengung zu bloß körperlichen Arbeiten diesen Kindern zu viel Zeit zu ihrer moralischen und Geistesausbildung entzogen wird. Die*

⁴ Asmus, H., Buchholz, I., u. a., Geschichte der Stadt Magdeburg, Berlin 1977, S. 105 ff.

⁵ Zu Nathusius siehe: Nathusius, E. v., Johann Gottlob Nathusius, Ein Pionier deutscher Industrie, Stuttgart/Berlin 1915.

⁶ Keim, W., Das Tabakgewerbe in Magdeburg von der Entstehung bis zur Kontinentalsperre (1685-1812), in: Magdeburger Wirtschaftsleben in der Vergangenheit, Bd. 2, Magdeburg 1927, S. 419 f.

künftige Aussicht auf ein kärgliches Auskommen befördert die Ehelosigkeit unter beiden Geschlechtern und das daraus entstehende Sitten-Verderben, und keine Klasse der Staatsbürger fällt den Armenanstalten so häufig zur Last als die der durch Alter oder Krankheit zur Arbeit unfähig gewordenen Fabriken-Arbeiter."

Die in den Anfängen so erfolgreiche Wiederbelebung des wirtschaftlichen Lebens verschlechterte sich jedoch zunehmend mit dem Nachlassen der staatlichen Protektion und scheiterte an fehlenden Absatzmärkten für die Textilindustrie, so daß Anfang des 19. Jahrhunderts sämtliche Unternehmen bis zur Bedeutungslosigkeit herabsanken oder ganz aufgegeben werden mußten, nochmals beeinträchtigt durch die Kontinentalsperre und durch Zollgrenzen während der französischen bzw. westfälischen Fremdherrschaft in den Jahren 1806-1814 sowie durch eine gewerbefreiheitliche Wirtschaftspolitik Anfang des 19. Jahrhunderts.⁸ Gleiches gilt ebenso für das Tabakgewerbe.

⁷ Gutachten des Altstädter Rates vom 9. April 1799, zitiert in: Fischer, E., Magdeburg zwischen Spätabolutismus und bürgerlicher Revolution, Eine Untersuchung zur Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Sozialstruktur in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts (Manuskript), Magdeburg 1967, S. 57.

⁸ Zur Zeit der westfälischen Fremdherrschaft siehe: Fischer, E., Magdeburg zwischen Spätabolutismus und bürgerlicher Revolution, Eine Untersuchung zur Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Sozialstruktur in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts (Manuskript), Magdeburg 1967, S. 39 ff.

3.3. Entwicklung der Magdeburger Industrie bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts

Ein Gesetz vom 8. August 1808 führte die Gewerbefreiheit ein und hob somit die Bindung an Zünfte völlig auf. Durch die Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 und die damit zusammenhängende Reduzierung der Zollstellen und die Abschaffung der verschiedenartigsten Stapel-, Lager- und Umladerechte entstand Schiffahrtsfreiheit auf der Elbe noch vor Schaffung des deutschen Zollvereins 1834/35. Im Jahr 1661 hatte ein Schiff, das von Dresden nach Hamburg fuhr, 48 Zölle zu entrichten und brauchte deshalb für diese in acht Tagen zu bewältigende Strecke vier Wochen. Die endgültige Abschaffung der Zollstellen bis auf eine letzte bei Wittenberge erfolgte jedoch erst 1863.

Am Ende der Freiheitskriege, nach dem Rückzug der Franzosen, betrug die Einwohnerzahl Magdeburgs etwas über 20.000, am Ende des 19. Jahrhunderts etwa 200.000. Dieser gewaltige Einwohnerzuwachs fällt zusammen mit dem Aufstieg der Stadt zur Industriemetropole. Um 1800 war Preußen noch überwiegend Agrarland. 1815/16 wurde Magdeburg Hauptstadt der preußischen Provinz Sachsen und eines Regierungsbezirkes. Um 1825 ernährten sich die Einwohner der Stadt hauptsächlich durch Handel, Schiffahrt und Fabrikarbeit. Die militärische Besatzung bestand aus Infanterie, Artillerie und Pionieren. Den Zugang zur Stadt ermöglichten sechs Tore, wovon eines, das

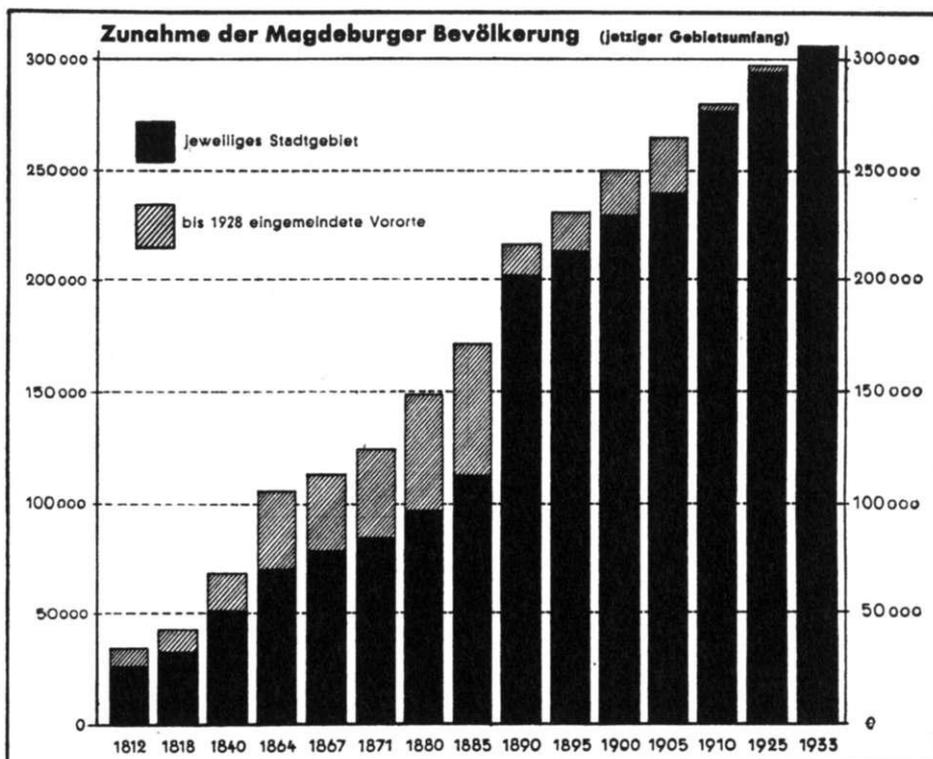


Abb. 4:
Tabelle über die Magdeburger
Bevölkerungsentwicklung in den
Jahren 1812 bis 1933

Schrotdorfer Tor, nur dem Militär offen stand. Den stärksten Verkehr wies das Brücktor auf, an welches sich die hölzerne Strombrücke anschloß. In ihrer Nähe stand die Wasserkunst des Zimmermeisters Schwarzklose, welche über Rohrleitungen die Stadtbewohner mit Elbwasser versorgte. Im massiv erbauten, dreistöckigen Packhof an der Elbe lagerten die Waren der 200 Mitglieder der Magdeburger Kaufmannschaft.

Bedeutende Impulse für die industrielle Entwicklung der Region gingen von der Landwirtschaft aus. Hervorragende, in großen Mengen produzierte landwirtschaftliche Güter wie Zuckerrüben und Getreide galten als die wichtigste Basis der Wirtschaft. Es entstanden Darren, Spiritusbrennereien und Zuckerfabriken, ebenso Mühlen, Molkereien und Käsereien. Wichtiges Verarbeitungszentrum für die landwirtschaftlichen Produkte und gleichzeitig auch Absatzmarkt war Magdeburg. Insbesondere der Zuckerhandel verschaffte der Stadt einen großen Aufschwung, welcher durch die Einführung des Zuckerterminhandels in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts Weltstellung erlangte. Der Zuckerhandel konnte bereits in der Mitte des 18. Jahrhunderts als Fundament des Magdeburger Handels bezeichnet werden, Ende des 18. Jahrhunderts gab es 101 Firmen, die als Großhändler, Spediteure und Materialwarenhändler ihren Unterhalt mit dem Zuckerhandel verdienten.⁹

Schon vor der Kontinental Sperre ließ der preußische Staat Musterfabriken für die Verarbeitung von Rübenzucker bauen, nachdem Franz Carl Achard 1784 zuckerhaltige Rüben gezüchtet und im Laboratorium der Preußischen Akademie der Wissenschaften ein brauchbares Verfahren zur fabrikmäßigen Gewinnung von Rübenzucker entwickelt hatte. Diese ersten Fabriken hatten jedoch nur geringe Bedeutung. Die frühen Magdeburger Zuckerraffinerien und Siedereien arbeiteten noch mit Importprodukten aus Übersee. Erst nach Erlaß der Kontinental Sperre kam es verstärkt zum Rückgriff auf die Rübenzuckerproduktion, so daß sich mit dem massenhaften Anbau der Zuckerrübe in der Magdeburger Börde das Bild dieser landwirtschaftlichen Region entscheidend änderte. Im Jahr 1812 bestanden im Stadtgebiet bereits acht Rübenzuckerfabriken. Nach Beendigung der Kontinental Sperre erfuhr die Rübenzuckerproduktion einen harten Rückschlag, da sie dem preisgünstigeren europäischen Rohrzucker nicht gewachsen war. Erst mit verbesserten Züchtungsergebnissen stieg die Attraktivität der Zuckerrübe wieder. Bis 1840 gab es in Sudenburg sieben und in der Neustadt fünf neue Fabriken.¹⁰ 1849 produzierten allein in der Altstadt elf Rübenzuckerfabriken und acht Zuckerraffinerien.¹¹ 1851/52 verarbeiteten 17 in der Nähe Magdeburgs gelegene Fabriken ein Drittel der gesamten Rübenenernte des deutschen Zollvereins.

Ähnlich wichtig für Magdeburg war seit dem 18. Jahrhundert die ebenso in der Umgebung der Stadt angebaute Zichorie. 1797 gab es in Magdeburg bereits 14 Zichorienfabriken, wovon sich die meisten, wegen der hohen Feuergefahr, außerhalb der Altstadt in Sudenburg und in der Neustadt angesiedelt hatten. Bis 1821 stieg ihre Zahl auf 17 Betriebe mit insgesamt 615 Arbeitern. 1840 waren es 18 Zichorienfabriken mit 1.250 Arbeitern.¹² Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts galt Magdeburg weltweit als Haupthandelsplatz für gedarrte Zichorien.

Auf die sich entwickelnde Industrie hatten die Bodenschätze der Umgebung, Salz, Braunkohle und Kali, einen sich wechselseitig begünstigenden Einfluß. Einerseits brauchte man zu deren Förderung eine große Anzahl von Maschinen, andererseits führte die erstarkende Industrie gleichzeitig zu einem vermehrten Abbau des nun in größeren Mengen benötigten Brennstoffes Braunkohle.

Bis nahezu in die Mitte des 19. Jahrhunderts lag das Schwergewicht des Magdeburger Wirtschaftslebens im Handel. Dann gaben Eisenbahn und Dampfschiff der industriellen Entwicklung allgemein einen machtvollen Auftrieb, so auch in Magdeburg. 1838 eröffnete die erste preußische Eisenbahnlinie, die Strecke von Berlin nach Potsdam. In den Jahren 1834-40 entstand die Eisenbahnlinie Magdeburg-Halle-Leipzig, deren Ausbau nicht lange auf sich warten ließ. 1850 war Magdeburg bereits Schnittpunkt mehrerer Eisenbahnlinien (1843 Eröffnung der Linie nach Halberstadt, 1846 nach Potsdam, 1849 nach Wittenberge). Bis zur Jahrhundertwende entstand hier eines der dichtesten Eisenbahnnetze Deutschlands. Magdeburg entwickelte

⁹ Fischer, E., Magdeburg zwischen Spätabsolutismus und bürgerlicher Revolution, Eine Untersuchung zur Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Sozialstruktur in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts (Manuskript), Magdeburg 1967, S. 35.

¹⁰ Müller, H.-H., Geschichte der Rübenzuckerindustrie im Regierungsbezirk Magdeburg im 19. Jahrhundert, in: Magdeburger Blätter 1983, S. 30.

¹¹ Ballerstedt, M., Magdeburg im 19. Jahrhundert, Die industrielle Revolution veränderte das Bild der Stadt, in: Magdeburger Zeitung vom 2. 6. 1988, S. 10.

¹² Asmus, H., Grundzüge der ökonomischen Entwicklung der Stadt Magdeburg vom Ende des 18. Jahrhunderts bis 1917/18, in: Landwirtschaft und Kapitalismus, Zur Entwicklung der ökonomischen und sozialen Verhältnisse in der Magdeburger Börde vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Ende des ersten Weltkrieges, hrsg. von H.-J. Rasch und B. Weisse, Berlin 1979, Bd. 2, S. 203, anders in: Fischer, E., Magdeburg zwischen Spätabsolutismus und bürgerlicher Revolution, Eine Untersuchung zur Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Sozialstruktur in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts (Manuskript), Magdeburg 1967, S. 36 und S. 59, nennt 1805/06 zwanzig Zichorien verarbeitende Unternehmen mit über 90 Trockenöfen und 3.245 Arbeitern.

sich zur Großstadt und zum Wirtschaftszentrum Mitteleuropas. Die gleichen Voraussetzungen, die für den Aufstieg der Stadt zu einem Handelszentrum ausschlaggebend gewesen waren, wirkten sich nun günstig auf den Industriestandort Magdeburg aus. Wieder waren die Lage am Mittellauf der Elbe, der Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege und die Nähe des fruchtbaren Agrargebietes ausschlaggebend. Die günstige Verkehrslage beeinflusste den Rohstoffbezug und den Absatz der Industrieprodukte positiv und ließ eine umfangreiche Transportindustrie entstehen. Vor allem aber entwickelten sich in Magdeburg diejenigen Industriezweige, welche unmittelbar Agrarprodukte verarbeiteten. An der Spitze stand die bereits genannte Zucker- und Zichorienindustrie, ferner die Branntweinindustrie sowie Getreidemühlen, Stärkefabriken, Ölpresen, Konservenfabriken und eine nicht unbedeutende Leder- und Holzwarenindustrie. Von Bedeutung waren ebenfalls die hohen Gewinne des Großhandels, besonders des Getreidehandels, da so mancher Kaufmann sein Kapital in neue Industriezweige investierte und zwar vornehmlich in die Zucker-, Zichorien- und Branntweinindustrie.¹³ Der enge Bezug zur Landwirtschaft blieb lange Zeit bestehen. Die rasche Entwicklung dieser Branchen schuf einen Markt für neue Industriezweige, den Maschinenbau und die Zubehörindustrie, womit die Herstellung von Treibriemen, Säcken und Fässern etc. gemeint ist, außerdem die metallverarbeitende Industrie. Es folgten Betriebe zur Produktion von Düngemitteln.¹⁴ Andere beträchtliche Teile des im Großhandel erwirtschafteten Kapitals liefen später über Geldfonds ins Eisenbahnkapital und trugen somit ebenfalls zur industriellen Entwicklung bei.¹⁵ Seit den 1840er Jahren saßen in Magdeburg mehrere Eisenbahngesellschaften. Eisenbahnweichen, Achsen und Räder mußten hergestellt werden. Vorübergehend kam es in Magdeburg auch zum Bau von Lokomotiven. Etwa zeitgleich, ebenfalls in den 40er Jahren, setzte die Dampfschiffahrt auf der Elbe ein, womit die Produktion von Schiffen und Schiffsmaschinen begann.

Die industrielle Entwicklung in der Stadt forderte einen großen Zuwachs an Arbeitskräften. Durch den Zustrom ländlicher Arbeiter stieg die Bevölkerungszahl erheblich. 1890 stammten von 202.234 Einwohnern 89.415 (44,2 %) aus Magdeburg selbst, während der größere Teil überwiegend aus den Provinzen Sachsen und Anhalt zugewandert war.¹⁶ Der Zustrom an Menschen wiederum verlangte die Entwicklung einer Baustoff-, einer Nahrungs- und Genußmittel- sowie der Konsumgüterindustrie. Darüber hinaus stiegen die Anforderungen an die Verwaltung betreffs Energie- und Wasserversorgung, wofür die 1856 von der Buckauer Maschinenfabrik entworfene Magdeburger Wasserkunst ein frühes und die 1930/31 unter Mitwirkung von

Stadtbaurat Johannes Göderitz errichtete Großgaselei in Rothensee ein spätes Beispiel liefern.

Der räumlichen Entwicklung der Stadt zu einer modernen Großstadt standen die eingrenzenden Festungsanlagen im Wege. Eine seit 1818/19 bestehende katastrophale Wohnungssituation änderte sich erst langsam ab den 1880er Jahren mit der Stadterweiterung und der sich anschließenden Festungsaufhebung. Zwischen 1817 und 1871 stieg die Einwohnerzahl der Altstadt von ca. 35.000 auf 84.000 Personen. Dennoch finden sich viele der frühen Fabrikgründungen in der Altstadt. Gleichzeitig vergrößerten sich die Vororte. Das einstige Dorf Buckau versechsfachte seine Einwohnerzahl in den Jahren 1840-1865. Im gleichen Zeitraum wuchs die Einwohnerzahl der Sudenburg und der Neustadt um mehr als das Doppelte. In den Jahren 1880-1910 stieg die Einwohnerzahl im damaligen Stadtgebiet von knapp 100.000 auf fast 280.000.¹⁷ Wichtig erscheinen in diesem Zusammenhang die Eingemeindungen der Vorstädte und Dörfer: 1867 Sudenburg, 1886 Neustadt, 1887 Buckau, 1908 Rothensee, 1910 Cracau, Prester, Salbke und Westerhüsen.

| | 1882 (5. Juli) | 1895 (14. Juni) | 1925 (15. Juni) |
|--|-------------------|--------------------|----------------------|
| Gesamtbevölkerung | 140.351 | 208.692 | 293.939 |
| Erwerbstätige in Industrie und Handwerk | 28.380 | 41.767 | 67.567 |
| Erwerbstätige in Handel und Verkehr | 13.131 | 21.700 | 45.859 ¹⁸ |

Auch die Stadtverwaltung mühte sich, den Handel und die Industrie zu fördern. In den Jahren 1817 und 1832 errichtete sie zwei Speicher an der Elbe. 1852-1861 und 1880-1882 ließ sie die Kaimauer versetzen und bis zum Petriförder erweitern, um ein bequemes Umladen von Kahn und Bahnwagen zu

¹³ Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Magdeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 8f.

¹⁴ Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Magdeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 10.

¹⁵ Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Magdeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 9.

¹⁶ Fünfzig Jahre Magdeburger Statistik (Festschrift), Magdeburg 1935, S. 23.

¹⁷ Fünfzig Jahre Magdeburger Statistik (Festschrift), Magdeburg 1935, S. 16.

¹⁸ Leonhard, H., Die wirtschaftliche Entwicklung Magdeburgs, in: Deutschlands Städtebau, Magdeburg, Berlin Halensee 1927, S. 152.

| Art des Gewerbes und Name der Fabrik | Ar- beiter | Art des Gewerbes und Name der Fabrik | Ar- beiter |
|--|---------------|---------------------------------------|---------------|
| Zuckerraffinerie von Maquet & Coqui | 6 | Samt- und Seidenzeugfabrik | |
| Grüneseifenfabrik | | C. F. Krebs sen. | 26 |
| von Cuny Sohn & Co. | 12 | Seiden-, Florettseiden- u. Baumw. | |
| Leinen- und Wollbandfabrik | | Strumpffabrik Maquet & L'hermet | 20 |
| E. F. Schwarz Söhne | 120 | Seiden- und Florettseidenstrumpf- | |
| Baumwollstrumpffabrik E. F. Schwarz | | fabrik J. G. Arendt | 7 |
| Söhne | 50 | Wachsbleiche Joh. Chr. Naumann . | 2 |
| Baumwollstrumpffabrik J. H. Haase | | Hutfabrik von Tumley | 3 |
| & Sohn | 15 | desgl. von Hohlfelder | 3 |
| Tabakfabrik von Berbig & Stein- | | desgl. der hies. Hutmacher . | 13 |
| beck | 3 | Seifen- und Lichtfabrik der hies. | |
| Tabakfabrik von A. W. Steinemann | 35 | Seifensieder | 18 |
| Tabakfabrik von Kramer & Bärmann | 18 | Knopfmacherei der hies. Knopf- | |
| Tabakfabrik von Schulze & Co. . . | 2 | macher | 15 |
| Tabakfabrikation der Tabakspinner | 11 | Bleicherei der hies. Bleicher . . . | 4 |
| Tabakfabrik von Gottl. Nathusius . | 138 | Steingutfabrik v. J. Ph. Guischards | |
| Spitzenfabrik von Bohr | 1 | Erben | 52 |
| Leinen- und Baumwoll-Manufaktur | | Steingutfabrik von Joh. Georg | |
| der Leinen- und Baumwollweber | 141 | Schuchardt | 44 |
| Destillationsfabrik Joh. Gottl. Kramer | 1 | Ofen- u. Topffabrik Wagner & Söhne | 8 |
| Wagenfabrikation der Stellmacher | 32 | Töpferei der hies. Töpfer | 15 |
| Möbelmanufaktur der hies. Tischler | 130 | Gold- und Silber-Manufaktur | |
| Essigfabrik von Wiese | 1 | Jaenichen & Sulzer | 62 |
| Korkfabrik von Wagener | 1 | Zeugschmiede der hiesigen Zeug- | |
| Ölmühle von Bonte | — | schmiede | 8 |
| Böttcherei der hiesigen Böttcher . | 57 | Schmiede der hies. Schmiede . . . | 18 |
| Seilerei der hiesigen Seiler | 18 | Nagelschmiede der hies. Nagel- | |
| Drechslerei der hies. Drechsler . . . | 37 | schmiede | 13 |
| Wachsleinwandfabrik J. G. Brandt | 3 | Klempnerei der hies. Klempner . . . | 19 |
| Instrumente durch die hiesigen In- | | Schlosserei der hies. Schlosser . . . | 39 |
| strumentenmacher | 6 | Zinngießerei der hies. Zinngießer | 6 |
| Wollstrumpfmanufaktur H. L'hermet | 81 | Gelbgießerei der hies. Gelbgießer | 11 |
| desgl. Chr. Jockusch | 66 | Gürtlerei der hies. Gürtler | 1 |
| desgl. d. hies. Strumpfstriker | 13 | Messerschmiede der hies. Messer- | |
| desgl. Joh. Chr. Niedermeyer | 40 | schmiede | 5 |
| desgl. d. hies. Strumpfwirker | 20 | Schwertfegerei der hies. Schwert- | |
| Tuchmanufaktur d. hies. Tuchmacher | 54 | feger | 3 |
| Golgas-, Flanell- usw. Manufaktur | | Mechanikergew. von Gebr. Schatz | 2 |
| Fried. Roch | 84 | Gold- und Silber-Gew. der hies. | |
| Lohgerberei der hies. Lohgerber- | | Gold- und Silberarbeiter | 24 |
| meister | 48 | Uhrmachergew. d. hies. Uhrmacher | 10 |
| Weißgerbereien der hies. Weiß- | | Kupferschmiede der hies. Kupfer- | |
| gerbermeister | 22 | schmiede | 10 |
| Schuhmacherei der hiesigen Schuh- | | Siegellackfabrik J. C. Kleine & Sohn | 9 |
| macher | 210 | desgl. von S. C. Eitze | 1 |
| Riemerei der hies. Riemer | 9 | | |
| Sattlerei der hies. Sattler | 18 | | |
| Beutlerei der hies. Beutler | 24 | | |
| Handschuhfabrik von Jordan | 3 | Kurz vor 1810 sind ein- | |
| desgl. Pieau | 2 | gegangen: | |
| desgl. Jac. Couriol | 2 | Wollstrumpffabrik von Souchon . . . | — |
| desgl. Laborde | 3 | Seidenbandfabrik von Sulzer | — |
| desgl. Laube | 3 | Seidenzeugfabrik von Krebs jun. . . | — |
| Kürschnerei der hies. Kürschner . . | 11 | Leinenbandfabrik von Wurst | — |
| Seidenband- und Tücherfabrik | | Baumwollstrumpffabrik von Kayser | — |
| G. Wieler & Sohn | 98 | Wollstrumpffabrik von Lippoldt . . . | — |

Abb. 5: Fabrikentabelle aus dem Jahr 1810

DIE MAGDEBURGER INDUSTRIE UM 1900

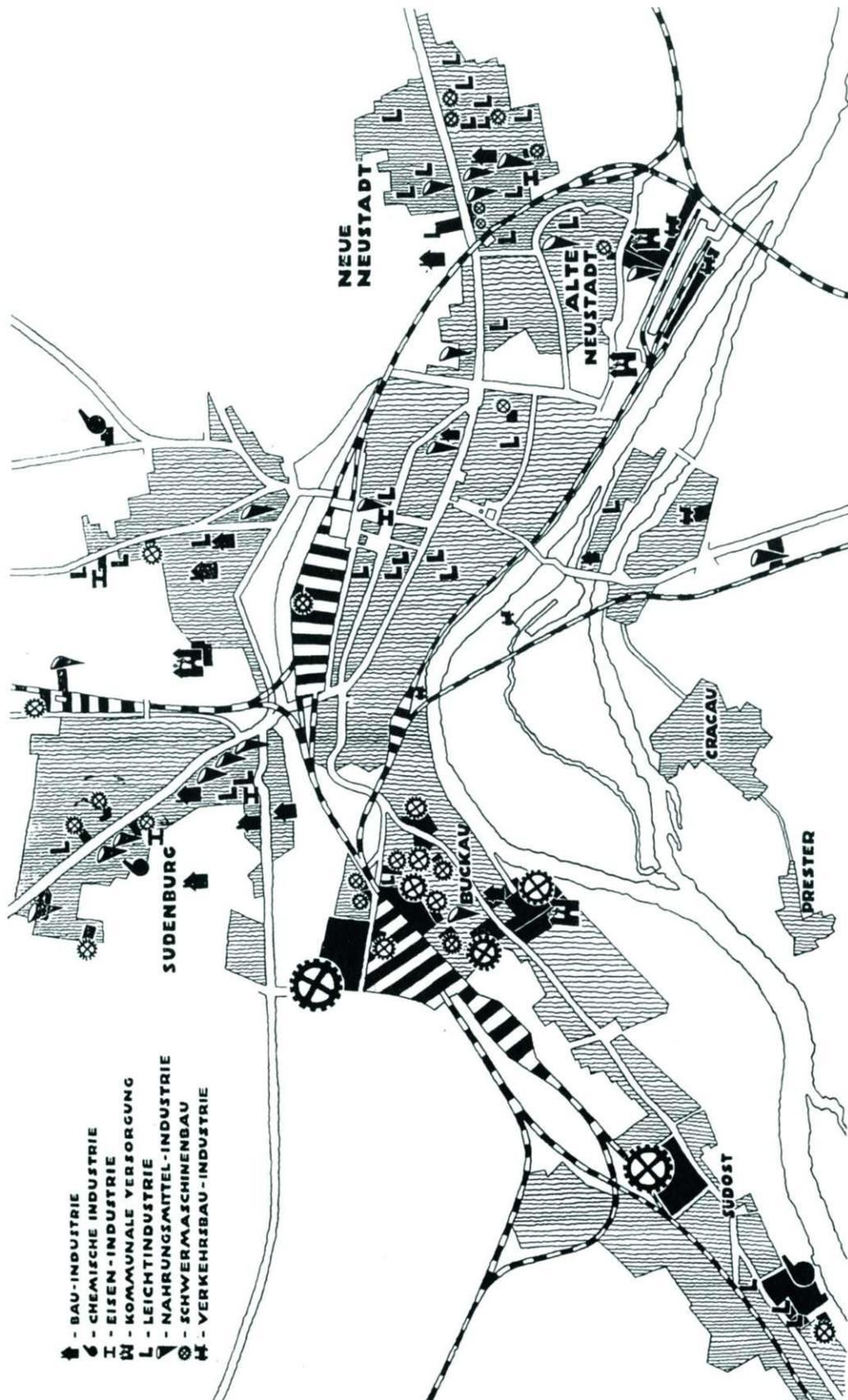


Abb. 6: Übersichtskarte der Magdeburger Industrie im Jahre 1900

ermöglichen. Daneben stellte die Stadt Dampfkräne auf und legte sichere, hochwasserfreie Auslade- und Landungsplätze an. Außergewöhnliche Eisgänge zerstörten zweimal, 1845 und 1846, den im Jahr 1842 an der Zollelbe errichteten Schutzhafen. Immer dringlicher erschien bei wachsendem Verkehr der Bau einer neuen Hafenanlage. Erst im Jahr 1884 erwarb die Berliner Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft Damm & Wendland eine Erlaubnis zur Einrichtung eines neuen Sicherheits- und Handelshafens in der Neustadt, dessen Ausführung nach Eingemeindung der Neustadt 1886 die Stadt Magdeburg übernahm. Ein Becken mit einer Größe von 60.597 m² und einem Fassungsvermögen von etwa 60 Elbkähnen entstand. Dem Betrieb dienten Dampf-, Portal-, hydraulische und elektrische Kräne, außerdem Spillvorrichtungen. Die Fertigstellung des Hafens dauerte bis ins Jahr 1893. Schon bald reichte der vorhandene Platz aber nicht mehr aus, so daß der Mannheimer Stadtbaurat Eisenlohr 1904 einen neuen Plan für einen Industrie- und Winterschutzhafen erstellte. Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt bewirkte außerdem, daß diese mit ihren Vororten nicht mehr genügend Gelände für neue Industriebetriebe zur Verfügung stellen konnte. Nun sollte ein neues Industriegelände im Anschluß an die neuen Hafenanlagen Abhilfe schaffen. Die Stadt machte sich zur Aufgabe, billiges Gelände mit Bahn- und Wasseranschluß für industrielle Zwecke anzubieten, um eine weitere Bereicherung des wirtschaftlichen Lebens, eine Stärkung der Steuerkraft und eine Trennung von Wohn- und Industrievierteln zu bewirken. Zu diesem Zwecke sollte das hochwasserfreie Gebiet nördlich des 1893 fertiggestellten Handelshafens und entlang der Elbe, mit einer Ausdehnung von ca. 180 ha und einer Länge von 2.400 m erschlossen werden. Die Grenzen bildeten die Berlin-Potsdamer Eisenbahn im Süden, die Rothenseer Alte Elbe im Norden, die Elbe im Osten und die Fläche des später vom Staat angelegten Rangierbahnhofes im Westen. 1908 begannen die Arbeiten am neuen Hafen, dessen Becken eine Länge von 1.670 m und eine Breite von 62 m besitzt, und auf dem angrenzenden Industriegelände. 1911 konnten die ersten Grundstücksverkäufe getätigt werden.¹⁹ Mit dem Bau des Mittellandkanals erschlossen sich für die Stadt zwei weitere wichtige Verkehrswege von Ost nach West und von Nord nach Süd. Sie gewann eine direkte Verbindung mit dem Ruhrgebiet, mit dem Rhein und den holländischen Häfen.

Die aufgrund der vielen Industriebetriebe zahlenmäßig starke Arbeiterschaft führte Magdeburg schon früh zu einer sozialdemokratischen Regierung. Im Jahr 1900 hatte die SPD bereits 1.115 Mitglieder, 1910 fand hier der SPD-Parteitag statt. In den zwanziger Jahren erfuhr die Stadt Magdeburg einen wirtschaftlichen und politischen Aufschwung. Industrieanlagen bzw.

industrielle Erweiterungen gingen mit sozialem Wohnungsbau, welcher in Deutschland neue Maßstäbe setzte, einher. Einen jähen Rückschlag brachte die Weltwirtschaftskrise.

¹⁹ Claus, (), Die Entwicklung des städtischen Elbindustrie-Geländes in Magdeburg, in: Deutsche Handels- und Industriestädte, Magdeburg, Berlin-Halensee, Juli 1913, S. 11, und: Leinung, W. und Müller, F., Magdeburg im Wandel der Zeit, Geschichts- und Kulturbilder aus dem Werdegang Magdeburgs, Magdeburg 1910, S. 159 ff.

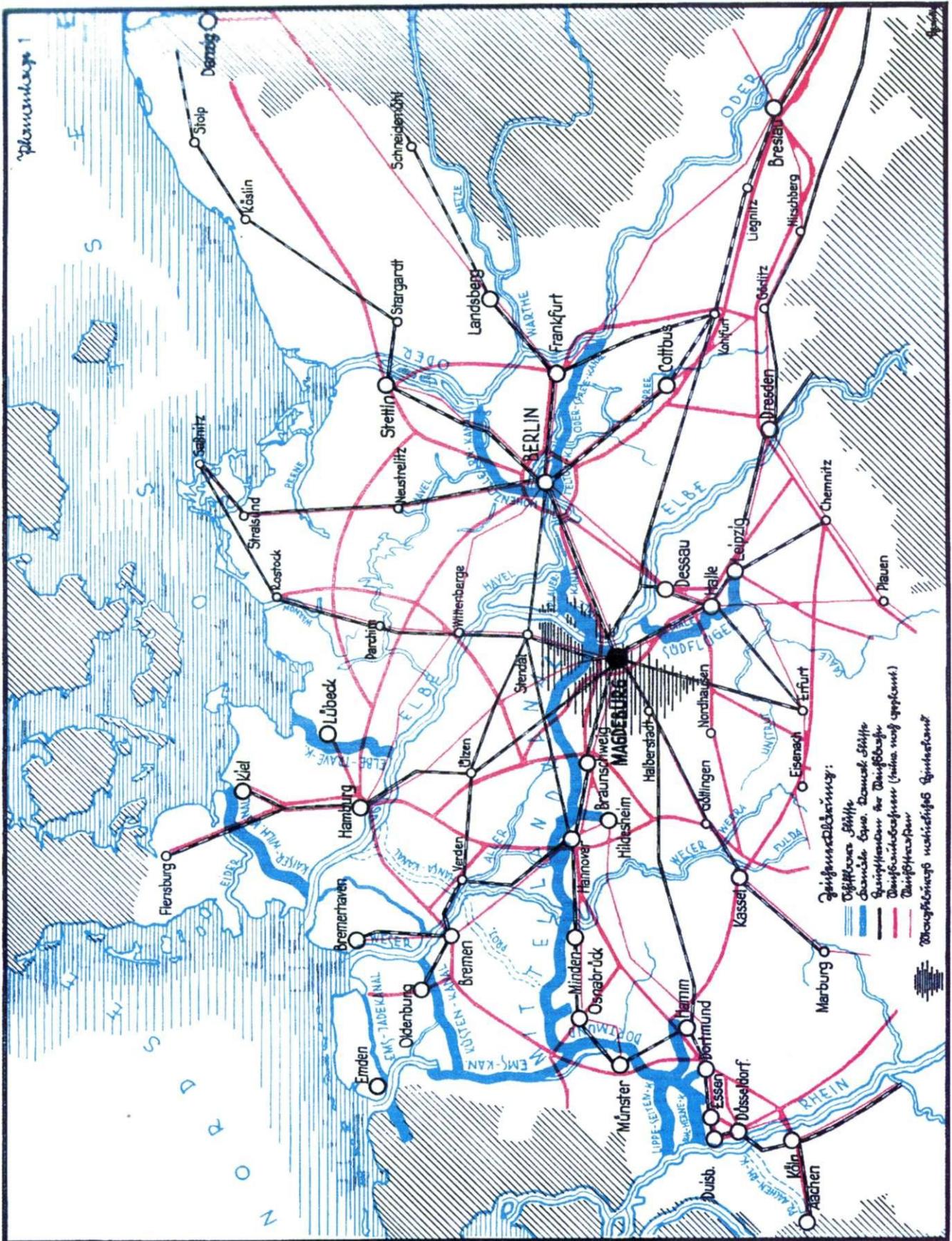


Abb. 7: Verkehrsknotenpunkt Magdeburg in den 30er Jahren



Abb. 8: Magdeburg, Umschlagplatz an der Stromelbe, 30er Jahre

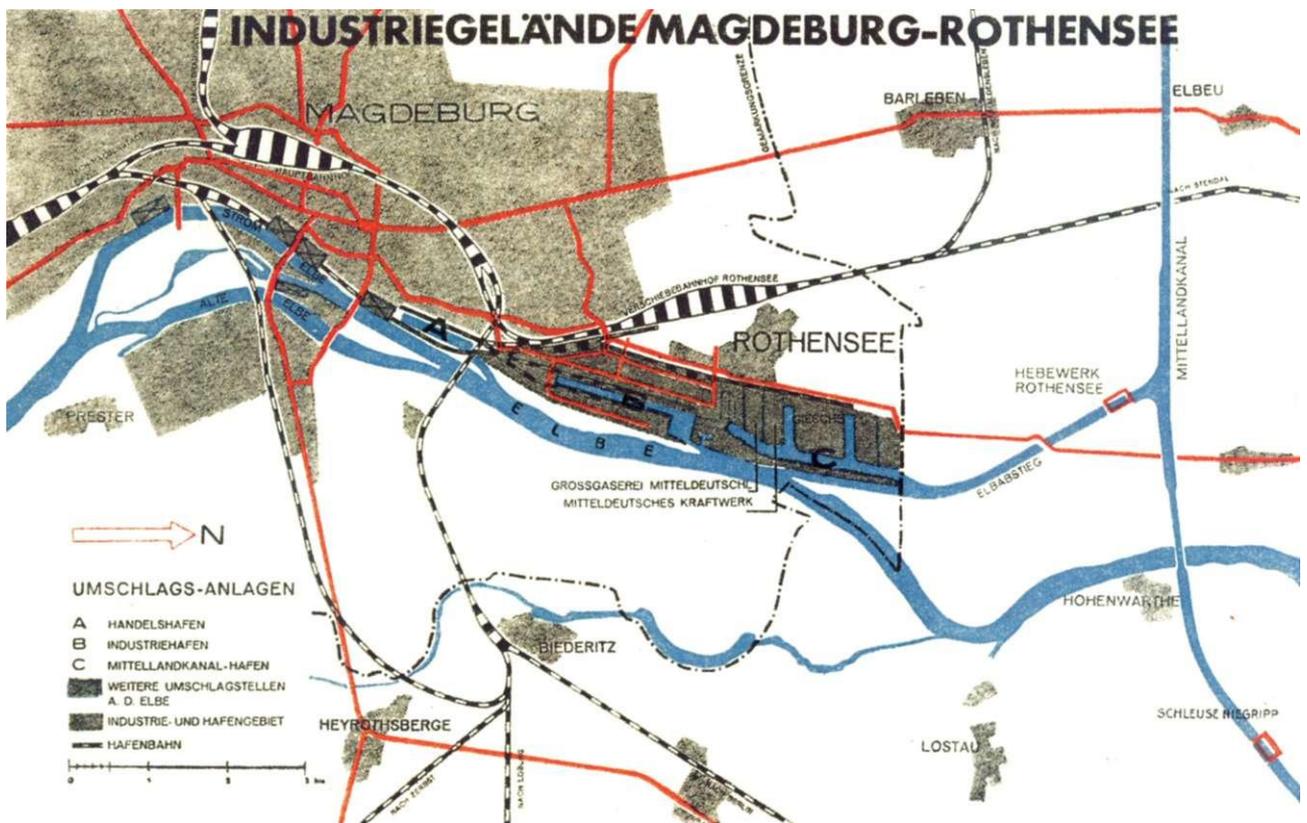


Abb. 9: Lageplan des Industriegeländes Magdeburg Rothensee 1934

3.4. Magdeburger Industrie nach 1945

Wegen seiner umfangreichen Industrie mit besonderer Bedeutung für die deutsche Aufrüstung war die Stadt ein bevorzugter Schwerpunkt der alliierten Luftangriffe während des zweiten Weltkrieges gewesen, die gezielt eine Zerstörung der Fabrikanlagen angestrebt hatten. Zu der schweren Verwüstung vieler Betriebe kam die Plünderung der Werkshallen, Labors und Konstruktionsbüros nach der Besetzung durch die Engländer und Amerikaner. Im Juli 1946 folgte, nach der Übergabe an die sowjetische Armee im Rahmen von Wiedergutmachungsleistungen, die Demontage einzelner Betriebe, darunter die Brabag, die Zinkhütte, das Poltewerk und das Junkerswerk. Jedoch unterblieb die vorgesehene Demontage von weiteren 207 Großbetrieben der sowjetischen Besatzungszone. Es erfolgte stattdessen ihre vorläufige Umwandlung in insgesamt 99 SAG Betriebe (Sowjetische, später Staatliche Aktiengesellschaften 1945-1950/54). Hierunter fielen in Magdeburg das Friedr. Krupp Grusonwerk (Ernst-Thälmann-Werk), die Firma Otto Gruson und die Maschinenfabrik Buckau R. Wolf (Karl-Liebnecht-Werk und Georgij-Dimitroff-Werk), A. W. Mackensen (FAM Förderanlagen „7. Oktober“) und Schäffer und Budenberg (Karl-Marx-Werk). Sie blieben SAG Betriebe bis zu ihrer Umwandlung in volkseigene Betriebe zur Jahreswende 1953/54.²⁰ Zu diesem Zeitpunkt gingen die letzten 33 SAG Betriebe der DDR ins Volkseigentum über. Andere Unternehmen hatte die SMAD (Sowjetische Militäradministration in Deutschland) schon wesentlich früher ins Volkseigentum übergeben, so das Poltewerk 1948 und das Junkerswerk 1949.

Durch das Ende des zweiten Weltkrieges brachen die traditionellen Handelswege zwischen West- und Mitteleuropa abrupt auseinander und strebte die neue politische Führung eine Neuorientierung nach Osten an. Die Eigentumsverhältnisse änderten sich entscheidend. Langsam begannen der schrittweise Wiederaufbau, zunächst mit Trümmerbeseitigung bis in die 50er Jahre, und das Wiedereinsetzen der Produktion. 1949 konnten das erste auf der Staatswerft Rothensee gefertigte Schiff und der erste 8-Zylinder-Dieselmotor in den Anlagen der einstigen Maschinenfabrik R. Wolf fertiggestellt und ausgeliefert werden.²¹ Magdeburg bekam 1952 die Aufgaben einer Bezirkshauptstadt zugeteilt. Die zweite Parteikonferenz der SED zog die Stadt neben Berlin, Dresden, Leipzig und Rostock in das Nationale Aufbauwerk mit ein. Auf politischem Wege wurde Magdeburg zum Schwerpunkt des Schwermaschinen- und Chemieanlagenbaus und zum Umschlagplatz für den Binnenhandel im neuen sozialistischen Staat bestimmt. Mit dem Aufbau der Hochschule in der zweiten Hälfte der 50er

Jahre konnte auch ein Studiengang für Schwermaschinenbau in der neuen Elbmetropole angeboten werden. Die Einwohnerzahl der stark zerstörten Stadt (Altstadt 85-90 %, Vorstädte 30-60 %) war 1945 auf 90.000 zurückgegangen. Sie stieg bis zum Ende der 50er Jahre wieder auf ca. 260.000 Personen an. Seit der Gründung der Republik 1949 bis ins Jahr 1975 versiebenfachte sich die industrielle Bruttoproduktion. Von fünf Milliarden Mark erzielten 1975 der Maschinen- und Fahrzeugbau 42 %, die Lebensmittelindustrie 29 %, die chemische Industrie 8 % und der elektrotechnische Industriezweig 4 %.²²

²⁰ Asmus, H., Buchholz, I., u. a., Geschichte der Stadt Magdeburg, Berlin 1977², S. 352.

²¹ Asmus, H., Buchholz, I., u. a., Geschichte der Stadt Magdeburg, Berlin 1977², S. 375.

²² Magdeburg und seine Umgebung (Werte unserer Heimat, Bd. 19), Berlin 1981³, S. 48.

4. GESCHICHTE DES MASCHINENBAUS UND DER METALLVERARBEITENDEN INDUSTRIE IN MAGDEBURG

Zu Beginn war der Magdeburger Maschinen- und Apparatebau, wie bereits erwähnt, von der Landwirtschaft und den damit verbundenen Industriezweigen abhängig, anfänglich in allererster Linie von der Zucker- und Zichorienindustrie. 1815 unternahm der bekannte Magdeburger Unternehmer Johann Gottlob Nathusius, Eigentümer von Zichorien- und Zuckerfabriken, Spiritusbrennereien und Bierbrauereien, Tabakmanufakturen, Ziegeleien, Töpfereien und einer Porzellanmanufaktur, den Versuch, in Hundisburg bei Haldenleben für 100.000 Taler eine Maschinenfabrik, Eisengießerei und Kupferschmiede zu gründen. Zu diesem Zweck reiste er nach England, um dort fähige Mechaniker anzuwerben. Ihm folgte der Maschinenbauer Samuel Aston aus Merthyr-Tidvil in Wales nach Deutschland. Da das Unternehmen in Hundisburg jedoch mit Startschwierigkeiten zu kämpfen hatte, ging Aston nach Magdeburg. So kam es, daß die erste Maschinenfabrik in Magdeburg der englische Monteur Samuel Aston 1823, zuerst in Form einer mechanischen Werkstatt gründete. Sie befand sich am Knochenhauerufer 19. Aston wollte maschinelle Einrichtungen für Zuckerfabriken bauen. Mit dem zunehmenden Erfolg seiner Werkstatt trat Samuels Bruder Georg Aston in die Firma ein, welche nun auf ein größeres Grundstück Tränsberg 48/49 umzog und sich den Namen Maschinenfabrik und Eisengießerei Gebr. Aston & Co. zulegte.²³ Nach einer zeitgenössischen Quelle lieferte die Fabrik „sowohl sehr zweckmäßige, nach eigener Idee konstruierte, dauerhafte Dampfmaschinen, als auch hydraulische Pressen, Wasserpumpen, Brennerei-Apparate und dergleichen jetzt häufig bestellt werdende Fabrik-Gegenstände.“²⁴ Astons Firma ging 1840 in der Gräfl. Stolbergischen Maschinenfabrik auf.²⁵ An zweiter Stelle entstand in Magdeburg 1836-1838 die Buckauer Maschinenfabrik. Ihr folgte eine ganze Reihe von Neugründungen in den 1840er bis 1880er Jahren.

Zucker-, Zichorien-, aber auch Brauerei- und Brennapparate, Landmaschinen und Transportgeräte benötigte die wachsende Industrie. In der Anfangszeit bedeutende, auf die Bedürfnisse der Zucker- und Spiritusindustrie spezialisierte Betriebe waren: die Gräfl. Stolbergische Maschinenfabrik, C. Rudolph & Co. (gegr. 1845), Röhrig & König (gegr. 1846 bzw. 1856), F. A. Klusemann (gegr. 1849, später Sudenburger Maschinenfabrik und Eisengießerei AG), Ernst Förster & Co. (gegr. 1849), Schäffer & Budenberg (gegr. 1850), Herrn. Gruson (gegr. 1855),

Joerning & Sauter (gegr. 1856), Fr. Arnold (gegr. 1861), Matthes & Wagner (gegr. 1865), Fr. Schmid (gegr. 1870) und Kunz & Co. (gegr. 1873).

Alle diese Betriebe lieferten eine umfangreiche Produktpalette, wie sich beispielsweise aus einer Werbeanzeige der Firma Ernst Förster & Co. entnehmen läßt: Dampfmaschinen bis 150 PS, komplette Zichorienfabrikeinrichtungen, Kollergänge, Brennöfen, Packetmaschinen, Darrenanlagen, Schokolademischkessel und -Walzwerke, Zuckermühlen, Kühltische, Laufkränze, Lohmühlen, Sägegatter, Ziehbänke für Kupferrohren, Einrichtungen von Brennereien und Stärkefabriken, Förder- und Pumpanlagen, Zentesimalwaagen, Anfertmaschinen für Mehl nach eigenem Patent, Plockenschneidemaschinen nach eigenem Patent, Zichorien- und Rübdarren usw. Später kamen noch Dreschmaschinen und Strohpressen hinzu.²⁶

Der Magdeburger Maschinenbau belieferte in den 1840er Jahren vorzugsweise Fabriken in Magdeburg und Umgebung, aber auch in Sachsen, Braunschweig und angrenzenden Gebieten. 1846 nahm der Maschinenbau im Regierungsbezirk Magdeburg mit einem Sechstel der gesamten Arbeiterschaft nach Berlin den zweiten Platz in Preußen ein.²⁷ 1849 produzierten in Magdeburg und Buckau zusammen bereits sieben Maschinenfabriken mit insgesamt 765 Beschäftigten und zwei Eisenwerke mit 51 Mitarbeitern.²⁸ Neun Jahre später, 1858, bestanden in Magdeburg folgende größere Maschinenfabriken und metallgewinnende und -verarbeitende Betriebe, die in der Reihenfolge nach Anzahl ihrer Beschäftigten aufgeführt sind:

²³ Beckert, M., Älteste Maschinenfabrik Magdeburgs, in: Volksstimme vom 22.4.1988, Beilage.

²⁴ Lehmann, F. W., Kurzgefaßte Beschreibung der Stadt Magdeburg und deren Umgebungen, Magdeburg 1839, S. 243.

²⁵ Fünfzig Jahre Magdeburger Statistik (Festschrift), Magdeburg 1935, S. 87, etwas anders dargestellt in: Lichtenberg, M., Entwicklungstendenzen in der Magdeburger Industrie (Diss. Jena), Wolmirstedt 1934.

²⁶ Anzeige im Magdeburger Adressbuch 1881, Anzeigenteil S. 85; Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Madeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 13.

²⁷ Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Madeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 10, Anm. 17.

²⁸ Fünfzig Jahre Magdeburger Statistik (Festschrift), Magdeburg 1935, S. 84.

1. Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Comp., Buckau, Maschinenfabrik und Eisengießerei, 480 Beschäftigte
2. Werkstatt der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, Buckau, Maschinenfabrik und Eisengießerei, 270 Beschäftigte
3. Hermann Gruson, Buckau, Maschinenfabrik und Eisengießerei, 250 Beschäftigte
4. Graf Stolberg-Wernigerode, Altstadt, Maschinen und Maschinenteile aller Art, 205 Beschäftigte
5. Röhrig & König, Sudenburg, Maschinen und Maschinenteile aller Art, 105 Beschäftigte
6. Klusemann & Woltersdorf, Sudenburg, Maschinen und Maschinenteile aller Art, 100 Beschäftigte
7. C. Gärtner & Co., Eisenwerk, 90 Beschäftigte
8. Kupfer & Aders, Neustadt, Kupfer-, Messing- und Eisenwaren, 63 Beschäftigte
9. Rudolph & Schulze, Neustadt, Maschinen und Maschinenteile aller Art, 61 Beschäftigte
10. Förster & Co., Neustadt, Maschinen und Maschinenteile aller Art, 57 Beschäftigte²⁹

Seit den 50er und 60er Jahren des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Maschinen- und Metallindustrie immer mehr zum bestimmenden Element der Magdeburger Fabrikation. Hermann Gruson war der bekannteste Repräsentant dieses Industriezweiges. Seine Eisengießerei stellte zunächst überwiegend Walzen und Eisenbahnräder her. Mit der Erfindung des Hartgusses legte Gruson den Grundstein zum gewaltigen Aufschwung seines Werkes und auch zur Entwicklung zu einem der führenden deutschen Rüstungsunternehmen.

Da die Rübenzuckerkulturen im nahen Umfeld besondere Anforderungen an die Bodenbearbeitungswerkzeuge stellten, entstand in der Stadt ein wichtiger Zweig des Maschinenbaus, der Landmaschinenbau. Ab etwa 1860 gab es mit der Mechanisierung der Landwirtschaft einen Markt für Dampfpflüge, Lokomobilen und andere landwirtschaftliche Geräte. Zu den Landmaschinen produzierenden Fabriken gehörten die Firmen J. D. Garrett (gegr. 1861), Gebrüder Hörnig (gegr. vor 1863), Herm. Laaß & Co. (gegr. 1865), F. Zimmermann & Co. (gegr. 1870), Thormeyer & Co. (gegr. 1871) und als wichtigste die Firma John Fowler aus Leeds mit ihrer Zweitfabrik in Magdeburg und dem ersten in Deutschland aufgestellten Dampfpflug.³⁰ Ebenso war der Transportanlagenbau in seinen Anfängen mit der Rübenverarbeitung verknüpft, weil diese für innerbetriebliche Transporte Maschinen benötigte. Der Transportanlagenbau emanzipierte sich jedoch zunehmend von der Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte und fand in Betrieben wie der Firma A. W. Mackensen mit dem Bau von Anlagen zur Fern- und Großförderung, mit Drahtseilbahnen,

Ketten- und Seilförderungen u. a. für die Montanindustrie ihren Höhepunkt. Mit der Zuckerproduktion hängt auch die Ansiedlung der Kupfer- und Buntmetallindustrie zusammen, welche für die Zuckerfabriken kupferne Kessel, Behälter, Rohrleitungen, Siebe usw. fertigte. Hier scheint der 1844 gegründete Betrieb J. Aders wichtigster Hersteller für Kupferröhren und die daraus produzierten Spezialapparate gewesen zu sein, welcher seit der Jahrhundertwende auch nahtlose Kupferröhren für Schiffswerften und Lokomotivfabriken fertigte. Als weitere Spezialität des mit der Zuckergewinnung und -Verarbeitung in Verbindung stehenden Maschinenbaus entwickelte sich die Bonbonmaschinenproduktion, wofür die seit 1886 bestehende Firma H. Lichtenberg in der Neustadt einen weltweit bekannten Vertreter darstellte.

Während die ersten Firmen eine Vielzahl von verschiedenen Geräten anboten, trat schon bald eine Spezialisierung ein, für welche die 1862 gegründete Lokomobilfabrik R. Wolf ein wichtiges Beispiel liefert, ein anderes ist die Armaturenfabrik Schäffer & Budenberg. Die starke Abhängigkeit von der Zuckerindustrie führte mit deren Rückgang ab den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts zu einer Krise im Magdeburger Maschinenbau, während derer viele und besonders die spezialisierten Firmen den Übergang auf andere Branchen verpaßten. Dieser Krise mußte sich auch die Gräfl. Stolbergische Maschinenfabrik beugen, deren Anteil an der Erstellung deutscher Zuckerfabriken allein 10 % betrug.³¹

Die Dampfmaschine gilt allgemein als Symbol der Industriellen Revolution. 1778 startete in der Altwedding Braunkohlegrube die erste Newcomen-Dampfmaschine im Regierungsbezirk Magdeburg ihren Betrieb. 1785 fing die erste in Deutschland gebaute Dampfmaschine nach Wattschem Prinzip auf dem König-Friedrich-Schacht des Burgörner Reviers im Mansfelder Kupferschieferbergbau an zu arbeiten. Acht Jahre später, 1793, erfolgte im Grädierwerk Eimen die Inbetriebnahme der ersten im Umfeld gefertigten Dampfmaschine nach Wattschem Prinzip, jedoch noch unter Bezug wesentlicher Teile aus England. Aus der sich entwickelnden Maschinenabteilung der Saline Schönebeck, welche ausschließlich mit in Preußen hergestellten Teilen arbeitete, gingen dann in den ersten Jahrzehnten

²⁹ Fünfzig Jahre Magdeburger Statistik (Festschrift), Magdeburg 1935, S. 86 f.

³⁰ Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Madeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 22 f.

³¹ Siehe ausführlich: Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Madeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 15 f und A 65.

des 19. Jahrhunderts weitere Dampfmaschinen hervor. Erst in den 40er Jahren des letzten Jahrhunderts entwickelten sich einzelne Spezialbetriebe für den Dampfmaschinenbau.³²

Die ältesten Magdeburger Maschinenbaubetriebe übten sich in der Herstellung von Dampfmaschinen, da die Zuckerfabriken in großem Umfang mit Dampfmaschinen arbeiteten. Außerdem produzierten drei bedeutende Betriebe außerhalb der Zuckerfabrikaurüster ebenfalls Dampfmaschinen. Mit der Gründung der „Aktiengesellschaft zur Herstellung einer Dampfschiffahrt zwischen hier und Hamburg“ 1838 in dem noch ganz unbedeutenden Buckau sollte der Bedarf an neuen Dampfschiffen und deren Reparatur gedeckt werden. 1844 fing die Firma an, selbst Dampfmaschinen herzustellen und sah vom Einbau holländischer Maschinen ab. Seit dieser Zeit entwickelte sie sich zu einer der bedeutendsten deutschen Dampfmaschinenfabriken. 1857 spezialisierte sich der Betrieb ganz auf den Bau von Großdampfmaschinen. Ebenfalls 1857 begann er mit dem Bau der ersten europäischen Corliss-Maschine, fünf Jahre später entstand die erste Wenham-Lokomobile außerhalb Englands.³³ Durch die Großdampfmaschinen öffnete sich die Fabrik gleichzeitig dem Markt für Bergbaumaschinen und den damit verbundenen Wasserhaltungs- und Fördermaschinen. Als maßgebend für die Firma entwickelte sich der 1886 begonnene Braunkohlebrikettiermaschinenbau.³⁴ An zweiter Stelle ist die 1861 ebenfalls in Buckau gegründete Lokomobilfabrik Garrett Smith & Co. zu nennen, deren Eigentümer John Dunnell Garrett sich wenig erfolgreich mit der Konstruktion einer Kartoffelerntemaschine beschäftigte, aber ansonsten durch Maschinen zur Drillkultur und durch leistungsfähige Dreschmaschinen der Mechanisierung der Landwirtschaft wichtige Impulse gab. An dritter Stelle steht der große Dampfmaschinenfabrikant Rudolf Wolf, dessen Produktion bereits in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts die den Weltmarkt beherrschende englische Lokomobile verdrängte. Außerdem gelangen Wolf bedeutende technische Verbesserungen, vor allem durch den Einbau von ausziehbaren Röhrenkesseln und die Verwendung überhitzten Dampfes, so daß seine Lokomobilen auch Eingang in die nichtagrarischen Produktionen in England fanden. Kleinere, ganz auf Dampfmaschinen spezialisierte Betriebe, konnten der Konkurrenz des Gasmotors nicht standhalten. Den Anfang im Bau von Gasmotoren machte in Magdeburg wieder die Buckauer Maschinenfabrik, welche 1867 18 Motoren nach dem System Langen & Otto fertigte. In der Herstellung folgte der damals bekannte Betrieb Buß, Sombart & Co. Seine Motorenproduktion übernahm später das Grusonwerk. Dieses wiederum baute 1897 einen der ersten Dieselmotoren. Der Betrieb Richard Langensie-

pen stellte 1894 auf der Berliner Landwirtschaftsausstellung den ersten leistungsfähigen Petroleummotor aus. Ein spezialisiertes Motorenwerk kam 1905 durch den Flugzeugpionier Hans Grade (1879-1946) nach Magdeburg, ein zweites 1913 als Zweigwerk von Hugo Junkers.³⁵

In Verbindung mit Dampfmaschinen entstanden Armaturen- und Meßgeräte für Dampfkessel und Chemieanlagen, deren Bau in Magdeburg mit dem Plattenfelder Manometer von der Firma Schäffer & Budenberg zu Ruhm kam. Schon in den 80er Jahren konnte dieser Betrieb weltweite Erfolge verzeichnen. Neben dem Metallguß führte er auch den Eisen- und den Stahlguß ein, womit sich seine technische Basis entscheidend verbesserte. 1929 baute Schäffer & Budenberg in der Freien Straße sogar ein Elektrostahlwerk.

Nicht standortbedingt war dagegen die Entstehung des Schwermaschinenbaus. Hier setzte Hermann Gruson mit seinem Hartguß den ersten Anfang. Schon 1869 begann er mit dem Bau von Zerkleinerungsmaschinen mit verschleißfesten Hartgußteilen für die entstehende Chemieindustrie. Ganze Zementfabriken, Düngemittelbetriebe und Glashütten produzierte das Werk, außerdem Walzwerke, seit 1873 Pulvermaschinen und seit 1893 Kabel- und Verseilmaschinen usw., alles unter Verwendung seiner Hartgußprodukte. Da es zu jener Zeit keinen Fabrikanten für Schwerlasthebezeuge gab, konstruierte sie Gruson mit großem Erfolg selbst und nahm diese in seine laufende Produktion auf.³⁶

Auch die Feinmechanik eroberte sich ihren Platz im Magdeburger Maschinenbauwesen. Bedingt durch die Textilindustrie kam es zur Herstellung von Nähmaschinen durch die Firmen H. Mundlos & Co. und Lange & Nicolaus. Darüber hinaus entstanden als Konsumgüter auch Fahrräder und Motorwagen (Pantherwerke und G. Schulz). Eine umfangreiche Normteileindustrie lieferte für die Herstellung von Maschinen und Apparaten Schrauben und Muttern, deren Fertigung sich seit den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts

³² Etzold, H., Erste Dampfmaschinen im Regierungsbezirk Magdeburg, in: Magdeburger Blätter 1989, S. 20-28.

³³ Matschoß, C., Die Entwicklung der Dampfmaschine, Eine Geschichte der ortsfesten Dampfmaschine und Lokomobile, der Schiffsmaschine und der Lokomotive, Bd. 2, Berlin 1908, S. 21.

³⁴ Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Madeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 17 und Anm. 50.

³⁵ Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Madeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 16 f.

³⁶ Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Madeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 24 f.

durch eine zunehmende Mechanisierung in der Produktion schnell ausdehnte. Die 1912 durch den Zusammenschluß der Firmen Gabler & Wrede und Wilke & Glauer entstandenen Rex-Werke galten mit der Anwendung von über 900 selbstgebauten Spezialmaschinen als eine der größten deutschen Schraubenfabriken. An dieser Stelle kann nun der Übergang zur seit den 1880er Jahren in Magdeburg nachzuweisenden Werkzeugmaschinenproduktion vollzogen werden, als deren wichtigster Vertreter die Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik gilt.³⁷

An letzter Stelle sind noch zwei für Magdeburg typische metallverarbeitende Industriezweige zu nennen. Dies sind einerseits die auf Eisenkonstruktionen spezialisierten Brückenbaubetriebe, welche sich aufgrund der Knotenpunktlage im Eisenbahnnetz schon früh etablierten, jedoch nicht lange halten konnten, und andererseits die ebenfalls schon früh, seit den 1840er Jahren, bestehenden Geldschrankfabriken, meist aus einer Schlosserei hervorgegangen. Letztere orientierten sich auf die zahlreichen Magdeburger Banken, Versicherungen und Großhandelsbetriebe.

1895 sind in Magdeburg infolge einer Betriebszählung 433 metallverarbeitende Betriebe mit 3.564 Beschäftigten und 287 Betriebe des Maschinen-, Instrumente- und Apparatebaus mit 10.201 Beschäftigten nachgewiesen. 1907 sind es in der Metallverarbeitung 414

und in der Maschinenbauindustrie nebst Instrumente- und Apparatebau 377 Betriebe mit jeweils 6.688 und 14.667 Beschäftigten gewesen.³⁸

Die Geschichte Magdeburgs als Stätte des Maschinenbaus und der Metallindustrie fand ihre Fortsetzung unter dem DDR-Regime mit besonderer Betonung des Schwermaschinenbaus. Als bekannteste Produktionsstätten sind die Magdeburger Großbetriebe SKET, SKL, MAW, VEB Meßgerätewerk „Erich Weinert“, jeder mit einer Betriebsstärke von über 5.000 Mitarbeitern, und der VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“ zu nennen. Zu weiteren bedeutenden Magdeburger volkseigenen und anderen Betrieben mit mehr als hundert Beschäftigten zählten der VEB Werkzeugmaschinenfabrik (Mittagstraße 16) auf dem Gelände der früheren Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik und des Junkerswerkes, der VEB Förderanlagen „7. Oktober“, vormals A. W. Mackensen, Georg Becker & Co. und Emil Wieger, der VEB Chemieanlagenbau Magdeburg (Schwiesaustraße 6), auf dem ehemaligen Gelände des Junkerswerkes, der VEB Stahlbau Magdeburg (Berliner Chaussee 106-112), der VEB Vakuumpumpen- und Kompressorenbau Magdeburg (Vakoma, Weststr. 6), Nachfolger der Firma Koch, Bantelmann & Paasch, der VEB Brauerei- und Kellereimaschinen (Fichtestraße 29 a) auf dem Gelände der E. Bendelschen Maschinenfabrik, später Ergon Motoren- und Gasgeneratorenfabrik, der VEB Stahlkonstruktionen und Maschinenbau (Schöpensteg 24), vormals Griesemann & Co., die Firma Oscar Epperlein KG (Mittagstraße 22), der VEB Schiffswerft „Edgar André“ (Steinkopfsinsel 3), der VEB Schraubenwerke Zerbst/Magdeburg (Ackerstraße 23), in den Anlagen der Rex-Werke, der VEB Leichtmetallbau (Sudenburger Wuhne 29-30), der VEB Starkstromanlagenbau Magdeburg (Blankenburger Straße 58-70) in den alten Anlagen der Maschinenfabrik Röhrig & König und der VEB Elektrotechnik (Lübecker Straße 23).⁴⁰

Berufstätige und Berufszugehörige des Magdeburger Maschinenbaus in den Jahren 1882-1933³⁷

| | 1882 | 1895 | 1907 | 1925 | 1933 |
|--|--------|--------|---------|---------|---------|
| Gesamtzahl aller Berufstätigen in Magdeburg | 61.049 | 88.908 | 109.518 | 161.106 | 139.015 |
| davon 1. in der Metallverarbeitung und Maschinenindustrie, ab 1925 auch Metallgewinnung | | 7.024 | 5.507 | 5.794 | 3.058 |
| männliche | | 6.993 | 5.445 | 4.678 | 2.690 |
| weibliche | | 31 | 62 | 1.116 | 368 |
| Berufszugehörige | | 18.769 | 14.107 | 10.284 | 10.559 |
| davon 2. In der Maschinenindustrie, Werkzeuge, Instrumente, Apparate, ab 1925 auch Fahrzeuge | 6.513* | 5.039 | 12.472 | 20.842 | 9.463 |
| männliche | 6.453 | 4.988 | 12.310 | 19.554 | 8.533 |
| weibliche | 60 | 51 | 162 | 1.288 | 930 |
| Berufszugehörige | 7.290* | 15.250 | 33.104 | 44.246 | 32.880 |

Die Übersicht aus dem Jahre 1882 bezieht sich auf den Stadtkreis Magdeburg mit Neustadt und Buckau. 1933 sind in der Gruppe der Berufszugehörigen auch die Arbeitslosen mitberücksichtigt.

* 1882 zusammen mit den Tätigen in der Metallverarbeitung

³⁷ Lorenz, E., Produktion, Produktivkräfte und Kapitalkonzentration der Madeburger Industrie von 1871-1914 (Diss. Berlin), Burg 1966, S. 28 ff.

³⁸ Fünfzig Jahre Magdeburger Statistik (Festschrift), Magdeburg 1935, S. 88 f.

³⁹ Fünfzig Jahre Magdeburger Statistik (Festschrift), Magdeburg 1935, S. 36 ff.

⁴⁰ Magdeburg und seine Umgebung (Werte unserer Heimat, Bd. 19), Berlin 1981, S. 216 f., nach: Lehmann, H., Magdeburg, eine ökonomisch-geographische Studie unter besonderer Berücksichtigung der Industrie (Staatsexamensarbeit der Pädagogischen Hochschule Potsdam), Potsdam 1966.



Abb. 10: Deckblatt einer Preisliste der Bonbonmaschinenfabrik H. Lichtenberg in der Neustadt

5. BEISPIEL BUCKAU: AUFSTIEG EINES DORFES ZUM WICHTIGEN INDUSTRIESTANDORT, SEINE ENTWICKLUNG BIS ZUR EINGEMEINDUNG DURCH DIE STADT MAGDEBURG IM JAHRE 1887

Buckau, ein bescheidenes Leinwandweberdorf vor den Toren der Stadt Magdeburg, hatte ähnlich der Sudenburg und der Neustadt unter der französischen Fremdherrschaft zu leiden. 1813 führte ein Befehl Napoleons zum Abbruch des Klosters Berge und aller Häuser bis zur Buckauer Kirche. Nach und nach kehrten nach dem Rückzug der Franzosen die geflüchteten Bürger zurück, um ihr Dorf wiederaufzubauen. Im Jahr 1819 entstand mit der Zichorienfabrik Dommerich & Co. der erste Gewerbebetrieb vor Ort. 1828 wurde das Dorf per Kabinettsorder vom Kreis Magdeburg getrennt und dem Kreis Wanzleben zugesprochen. Erst im Jahr 1861 kam Buckau wieder zum Kreis Magdeburg. Die Situation 1838 im Gründungsjahr des ersten großen Buckauer Maschinenbaubetriebes, der Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie, läßt sich in der Buckauer Chronik nachlesen. Hiernach existierten im Ort eine Kirche, ein Pfarrhaus, eine Schule, 97 Privathäuser, darunter fünf Fabriken und Gewerbebetriebe, nämlich eine Zichorienfabrik, eine Ofen- und Tonwarenfabrik, eine chemische Blei-

che und Färberei, eine Lederlackfabrik, eine Ziegelei, eine Dampfmühle und eine Windmühle. Außerdem nahm noch im selben Jahr die Zuckerfabrik Baumann & Maquet ihren Betrieb auf. Mit 850 Einwohnern war das Dorf inzwischen zu einem stattlichen Ort herangewachsen. Bauern und Kassathen gab es in Buckau nicht, da fast alle Äcker dem Kloster Berge gehörten.⁴¹ 1837 hatte sich mit dem Baubeginn der Eisenbahnstrecke zwischen Magdeburg und Buckau - im Rahmen des Ausbaus der Magdeburg-Leipziger Strecke - ein entscheidender Schritt zur Erschließung des Dorfes für den Güterverkehr getan, da schlechtes Wetter die unbefestigten Straßen oft unpassierbar und Transporte somit unmöglich machte. Das Dorf fand in dieser Zeit noch relativ wenig Beachtung, und seine Einwohner unterschätzten die Wichtigkeit eines Personenbahnhofes. Erst wesentlich später, 1881/82 bei der Überbrückung der Bahngleise von der Stifts-

⁴¹ Schmidt, C. A., Chronik der Stadt Buckau, Magdeburg 1887, S.105.

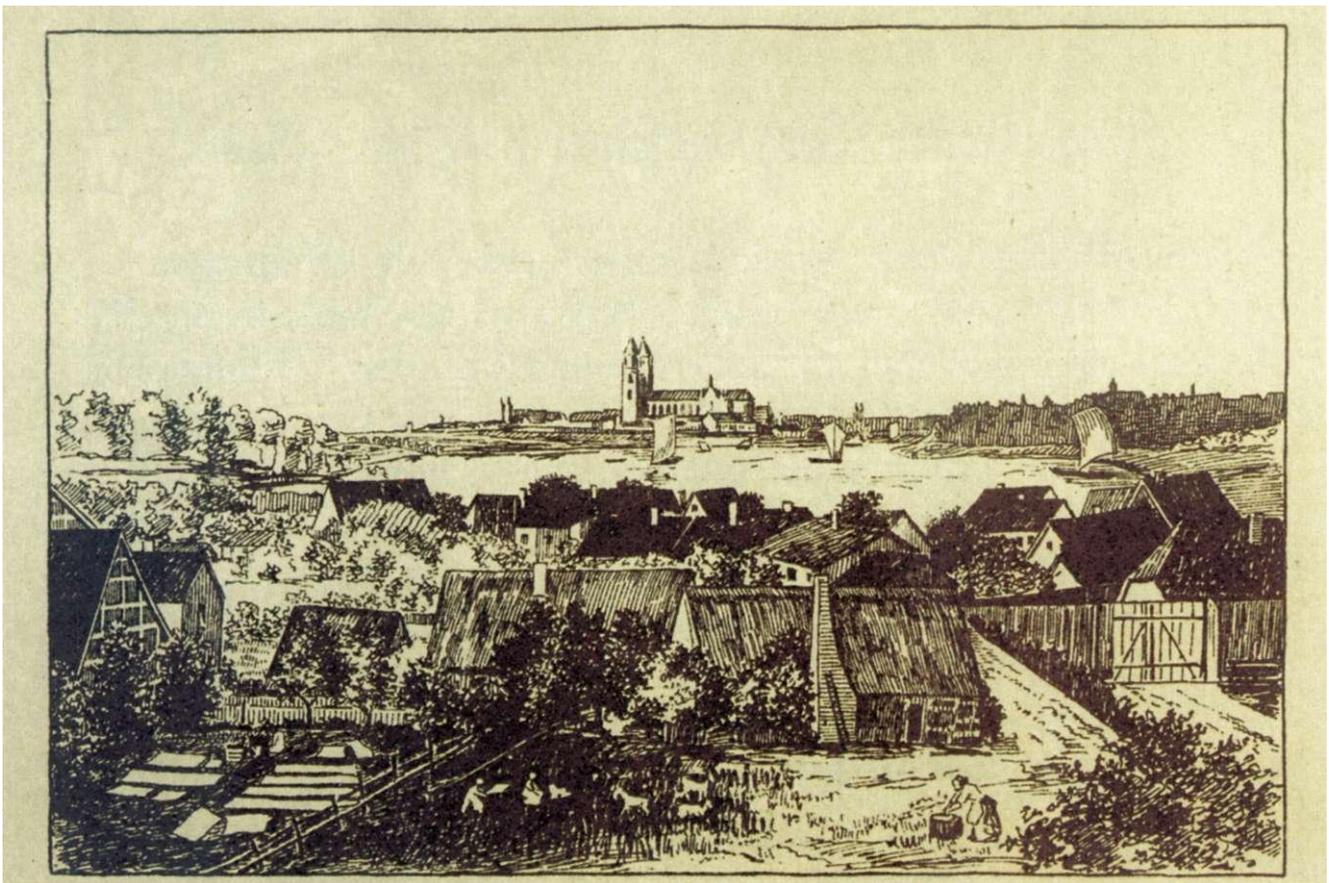


Abb. 11: Buckau als Leinweberdorf

zur Freien Straße, richtete die Bahn eine Anhaltestelle für den Personenverkehr ein. Im Jahr 1859 erhielt das nun beinahe 1.000jährige Dorf die inzwischen notwendig gewordene Städteordnung. Seine Bevölkerungszahl war in den letzten beiden Jahrzehnten, bedingt durch den weiteren Zuzug von Industrie und dem damit verbundenen wachsenden Bedarf an Arbeitskräften, enorm angestiegen. 1843 lebten bereits 1.568 Einwohner in Buckau, 1850 zählte der Ort 2.760 Köpfe, 1852 waren es 3.350, 1855 3.918 und 1858 4.703.⁴² Zu diesem Zeitpunkt existierten folgende Fabriken und vergleichbare Einrichtungen im Ort:

Zichorienfabrik Dommerich & Co.
 Chemische Fabrik J. W. A. Siegrist
 Dampfmühle und Ziegelei Wagenführ & Nesener
 Eisenhammer und Walzwerk C. Gärtner & Co. (gegr. 1855)
 Feilenfabrik John Watson
 Maschinenfabrik und Eisengießerei der Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie
 Maschinenfabrik und Eisengießerei H. Gruson (später Teil der Chemiefabrik)
 Maschinenfabrik Jörning und Sauter (gegr. 1856, Dorotheenstraße)
 Porzellanfabrik Schrötter, Kerkow & Raabe
 Werkstätten der Magdeburg-Leipziger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn
 Zuckerfabrik Baumann & Maquet
 Kesselarmaturenfabrik Schäffer & Budenberg im Bau
 Schneidemühle C. W. Neumann
 Ziegelei C. A. Schmidt
 Wasserkunst der Stadt Magdeburg auf dem Wolfs-
 werder⁴³

1861 eröffnete die Fabrik für landwirtschaftliche Maschinen von John D. Garrett, welche sich zwanzig Jahre lang mit wenig Erfolg um den Bau einer brauchbaren Kartoffelhebe-
 maschine bemühte. Ein Jahr später kamen zwei für die Stadt bedeutende Neugründungen hinzu. Zum einen war dies die Anlage einer Gasanstalt, zum anderen die Maschinenfabrik R. Wolf in der damaligen Feldstraße. Die zeitgleiche Pflasterung der Straßen brachte eine Erleichterung für Transport und Verkehr. Das Baugewerbe florierte. 1867 eröffnete die Fa. Strube und Behl, 1868 die Maschinenfabrik für Kesselarmaturstücke Koch, Bantelmann & Paasch in der Weststraße, gleichzeitig begannen die Vorbereitungen für die Erweiterung und den Umzug des Grusonwerkes. Bis 1873 schritt der Bau der neuen Festungswerke so weit fort, daß mit der Inbetriebnahme des Buckauer Tores der zuvor stark behinderte Verkehr zwischen Magdeburg und Buckau nun wieder in geregelten Bahnen verlaufen konnte. Im selben Jahr vereinigte sich Magdeburg mit der Sudenburg, der Friedrichstadt, der Neustadt und der Stadt Buckau zu einem Kreis. 1875 lebten in Buckau über 10.000 Einwohner. 1876 fuhr die erste Pferdebahn

zwischen Magdeburg und Buckau. Neun Jahre später, 1887, erfolgte letztendlich die Eingemeindung Buckaus mit inzwischen über 17.000 Einwohnern.⁴⁴

| Jahr | Bevölkerungszahl |
|------|----------------------|
| 1838 | 850 |
| 1843 | 1.568 |
| 1850 | 2.760 |
| 1852 | 3.350 |
| 1855 | 3.918 |
| 1858 | 4.703 |
| 1861 | 5.610 |
| 1863 | 6.269 |
| 1864 | 7.242 |
| 1865 | 7.867 |
| 1866 | 7.707 |
| 1867 | 7.755 |
| 1868 | 8.099 |
| 1869 | 8.564 |
| 1870 | 8.882 |
| 1871 | 9.696 |
| 1872 | 9.588 |
| 1874 | 9.895 |
| 1875 | 10.777 |
| 1878 | 11.260 |
| 1879 | 11.761 |
| 1880 | 12.506 |
| 1882 | 13.350 |
| 1886 | 16.039 |
| 1887 | 17.207 ⁴⁴ |

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen Buckaus zwischen 1838 und 1887.

Wegen seiner Nähe zur Stadt und zur Elbe galt Buckau sehr früh als angemessener Industriestandort und als Alternative zum platzmäßig so beengten Magdeburg. Wesentliche Impulse für die Attraktivität und Anziehungskraft des Dorfes gaben die Eisenbahn und die Ansiedlung der Maschinenfabrik Buckau.

⁴² Schmidt, C A., Chronik der Stadt Buckau, Magdeburg 1887, S. 119, 126, 131, 137 und 143.

⁴³ Schmidt, C A., Chronik der Stadt Buckau, Magdeburg 1887, S.144.

⁴⁴ Angaben aus: Schmidt, C A., Chronik der Stadt Buckau, Magdeburg 1887.

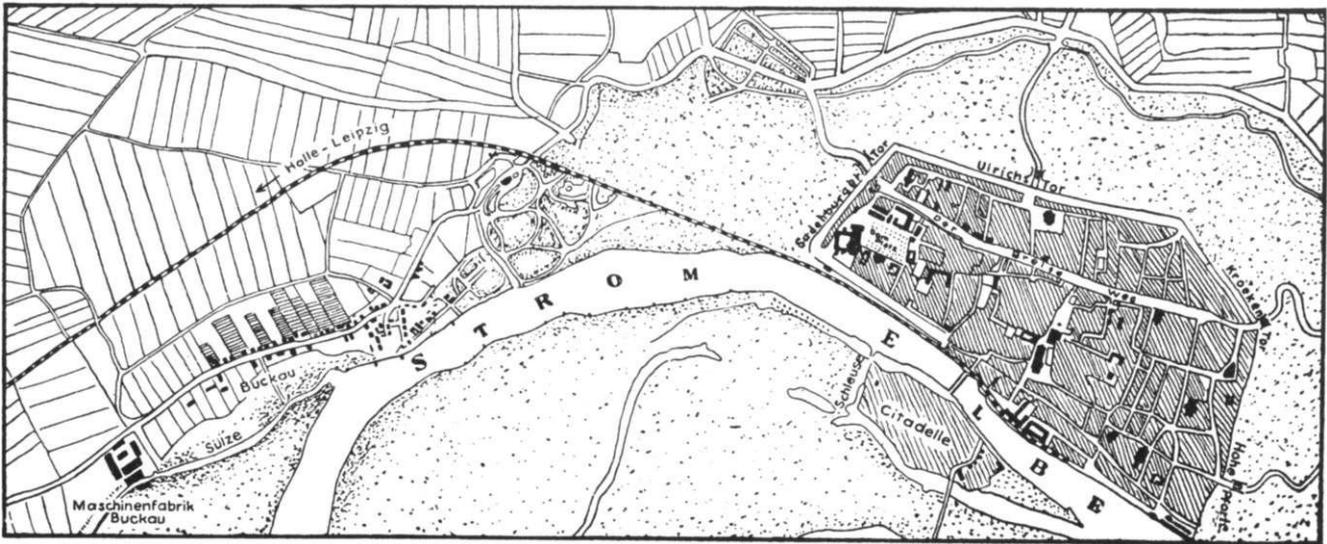
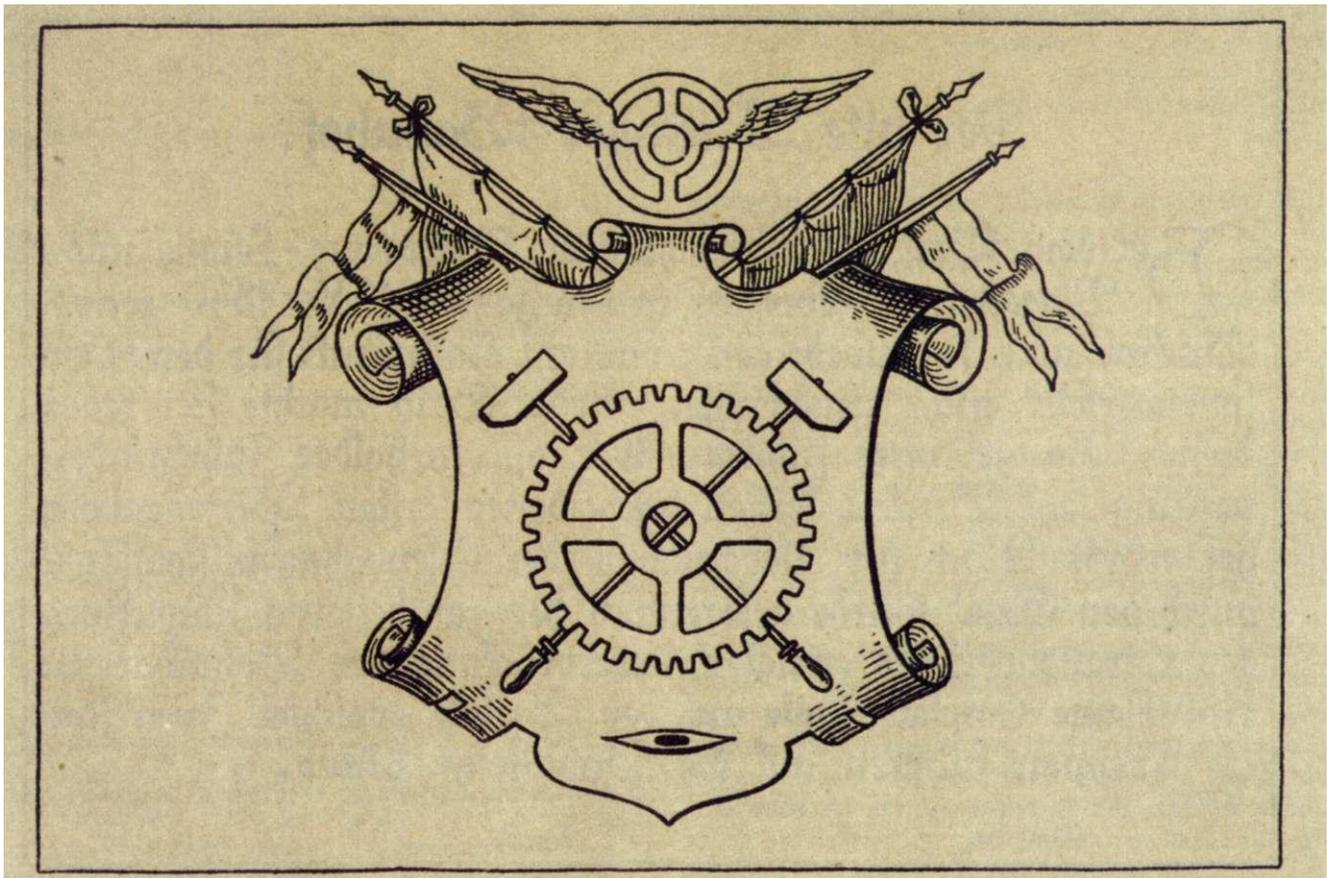


Abb. 12: Plan von Magdeburg mit dem Dorf Buckau und der Maschinenfabrik Buckau um 1840

Abb. 13: Das 1866 entworfene Wappen der Stadt Buckau stellt seine Entwicklung vom kleinen Schifferdorf zum Leineweberdorf und zum Maschinenbaustandort dar. Die Fahnen rechts und links bezeichnen die Schifffahrt, das Weberschiffchen erinnert an die Leineweberzeit, oberhalb des Schildes befindet sich das Zeichen der Eisenbahn; das Zahnrad und die Hämmer sind Symbole des Maschinenbaus



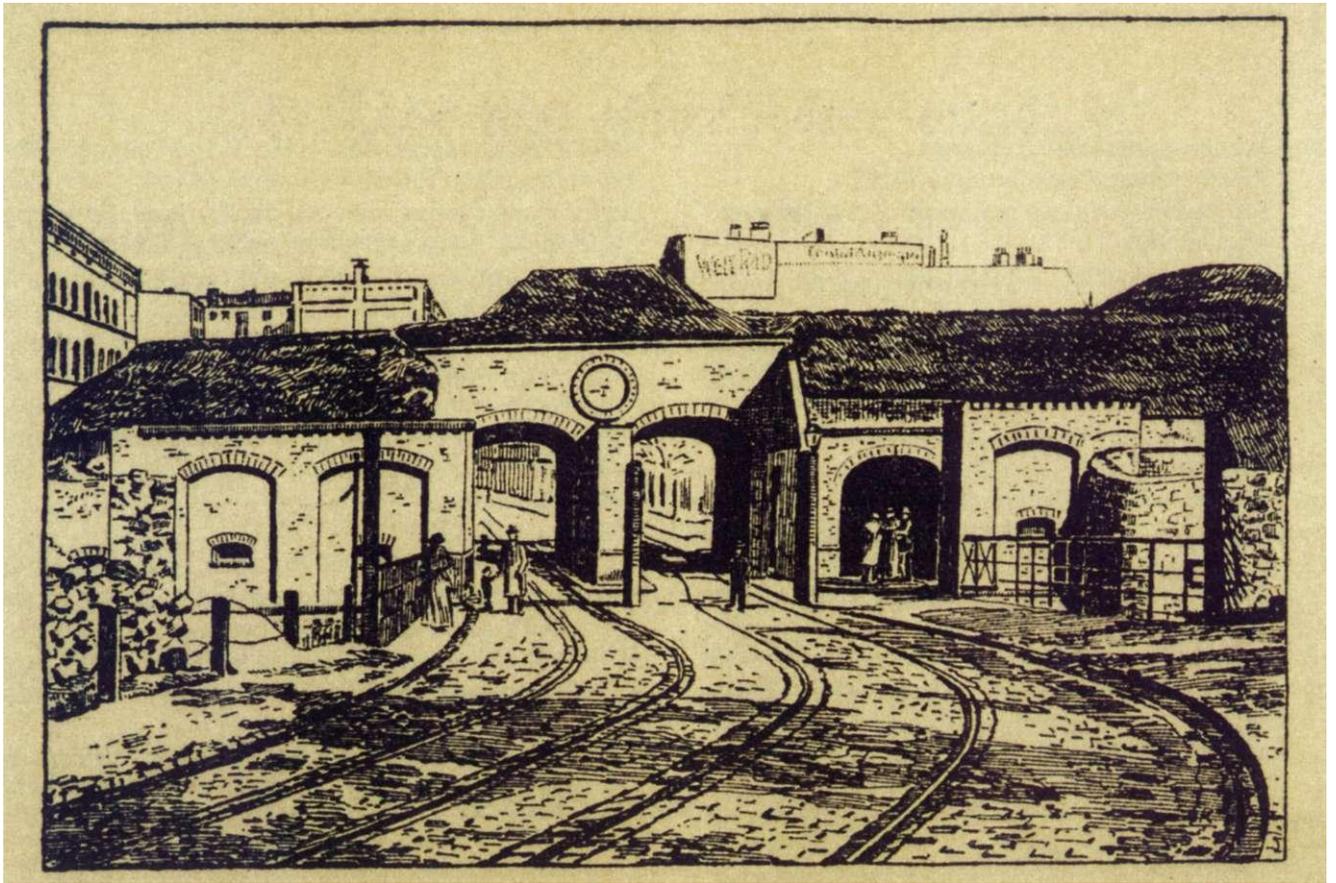


Abb. 14: Altes Buckauer Tor, Anfang der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts errichtet, bei Aufschließung des Sternfeldes abgetragen

6. MAGDEBURGER FIRMENGESCHICHTEN

6.1. Maschinenfabrik H. Gruson / Friedr. Krupp Grusonwerk / SKET - VEB Schwermaschinenbau „Ernst Thälmann“⁴⁵ Marienstraße 20 (Übersicht Industriestandorte Nr. 1, Seite 175)

Am 1. Juni 1855 gründete der spätere Geheime Kommerzienrat Hermann August Jaques Gruson (1821-1895) die Firma H. Gruson, Buckau-Magdeburg, eine an der Elbe gelegene Schiffswerft, verbunden mit einer kleinen Maschinenfabrik. Gruson gilt in Magdeburg als der bekannteste Repräsentant der örtlichen Maschinenbaugeschichte und allgemein als Erfinder des Hartgusses. 1840 lernte er in der August Borsigschen Maschinenfabrik in Berlin, wurde später Maschinenmeister an der Berlin-Hamburger Bahn und Oberingenieur in der Wöhlertschen Maschinenfabrik Berlin. Bevor er sich selbständig machte, arbeitete er drei Jahre bei der Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie, der späteren Maschinenfabrik Buckau.

In einer zu seinem Unternehmen gehörenden Gießerei führte Gruson erfolgreiche Versuche durch, mit der Mischung verschiedener Roheisen ein neues Metall herzustellen, das dem gewöhnlichen Gußeisen an

Haltbarkeit überlegen sein sollte. Wegen der schlechten Auftragslage für die Reederei verlagerte sich das Unternehmen immer mehr auf den Hartguß. Es gelang Gruson, der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auf Coquille gegossene Herzstücke für ihre Gleise zu verkaufen. Der gute Erfolg dieser neuen Teile zog weitere Aufträge nach sich, so daß in der Gießerei auch Kreuzungen, Durchschneidungen, Drehscheiben, Wendepfannen, Weichen und Eisenbahnräder hergestellt werden konnten. In späteren Jahren fertigte das Unternehmen vergleichbare Stücke auch für Straßenbahnen.

Die hohe Festigkeit des Hartgusses und seine harte Oberfläche brachten Gruson auf die Idee, Panzergeschosse als Alternative zu den bestehenden Stahlgeschossen zu entwickeln. Es gelang ihm, die Königlich Preussische Regierung für diese Frage zu interessieren

⁴⁵ Geschichtliche und erläuternde Notizen über das Grusonwerk in Magdeburg-Buckau, Magdeburg 1890; Fünfundsiebzig Jahre Grusonwerk 1855-1930 (Festschrift), Magdeburg 1930; Michel, D. H., 150 Jahre Maschinenbau in Magdeburg, VEB Schwermaschinenbau-Kombinat E. Thälmann, Magdeburg 1988; Vom Kanonen-Krupp zur sozialistischen Gemeinschaftsarbeit, Magdeburg (1961).

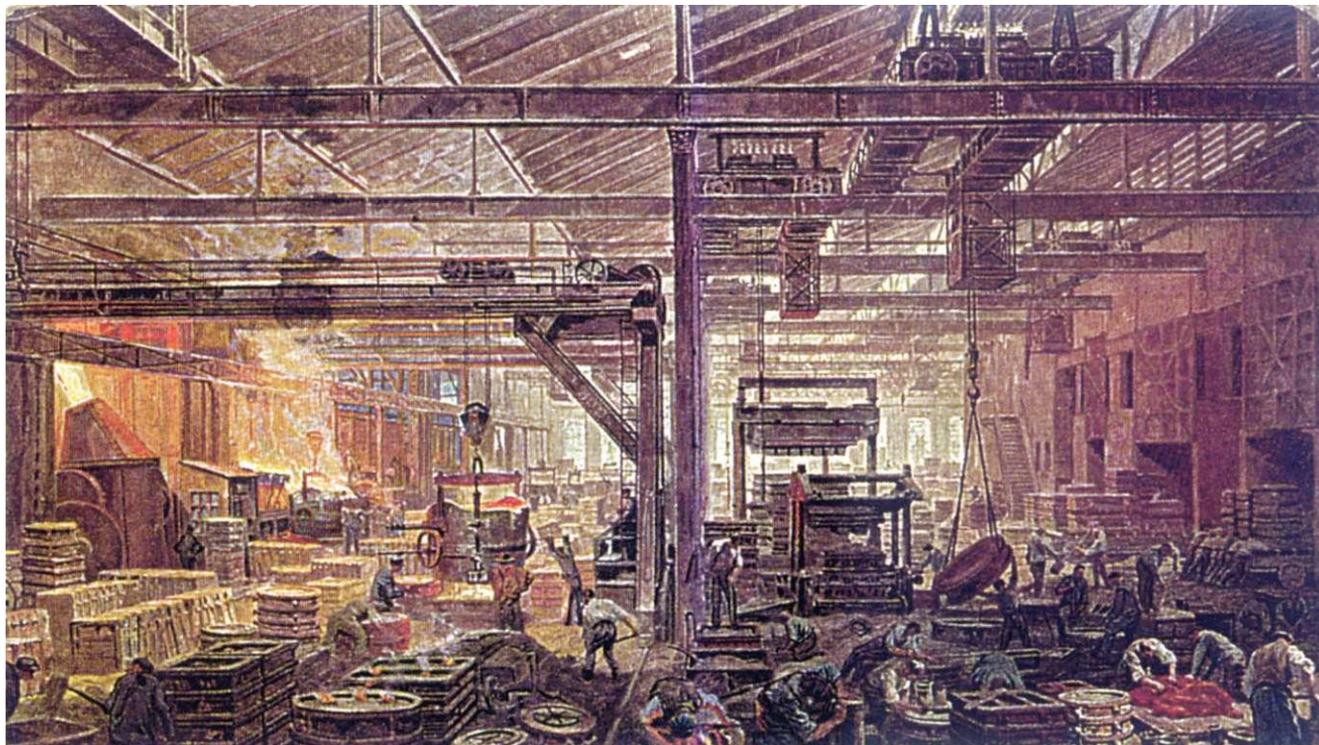


Abb. 15: Alte Postkarte, gestempelt 1925, Blick in die Stahlgießerei des Friedr. Krupp Grusonwerkes

und zu Schießversuchen mit Hartgußgeschossen auf dem Schießplatz in Tegel zu bewegen. Die ersten vergleichenden Schießversuche mit Stahl- und Hartgußgeschossen fanden im Jahr 1864 statt und zeigten eine deutliche Überlegenheit des neuen Materials. Wegen der nun folgenden Aufträge für Hartgußgeschosse aller Kaliber, mußte eine neue, größere Gießerei gebaut werden. Das Unternehmen zog deshalb 1869 in die Marienstraße um. Im selben Jahr ließ Gruson, wieder in Tegel, Schießversuche gegen gewölbte Panzerplatten aus Hartguß durchführen. Es schlossen sich 1873 und 1874 Versuche mit vollständigen Panzertürmen an, deren positive Ergebnisse Bestellungen nicht nur aus Preußen, sondern auch aus Bayern, Belgien, Österreich, Holland, Italien, der Schweiz und Dänemark zur Folge hatten und eine abermalige bedeutende Vergrößerung der Fabrik herbeiführten. „Zur Erklärung ist zu bemerken, dass ein Hartguss-Panzerthurm aus einer Hartguss-Kuppel besteht, welche auf drehbarem, schmiedeeisernen Unterbau ruht Letzterer ist durch einen Vorpanzer mit Granit- und Betonvorlage gegen das feindliche Feuer geschützt Der Thurm enthält 1 oder 2 Geschütze, welche in Folge der Drehung ein Schussfeld von 360° bestreichen. Kuppel und Vorpanzer bestehen aus einzelnen Sektoren (gewölbten Platten), die sich durch ihr Gewicht in ihrer Lage halten. Derartige Thürme werden sowohl bei Binnenland- als auch namentlich bei Küstenbefestigungen verwendet.“⁴⁶ Nun erweiterte sich die Produktion von Kriegsgeräten fortlaufend. Zu weiteren Spezialitäten der Fabrik entwickelten sich Lafetten aller Art, insbesondere die eigens für Türme und Batterien konstruierten und patentierten Grusonschen Minimal-Scharten-Lafetten, außerdem im Bronze- und Eisen-hergestellte Geschützrohre sowie eine patentierte Grusonsche Schnellfeuerkanone.

Neben den militärischen Aufträgen arbeitete das Grusonwerk beständig an Hartgußteilen für die Zivilindustrie. Es entstanden überwiegend Maschinen mit Hartgußteilen. So entwickelten sich zum Beispiel Hartgußwalzen zu einem wesentlichen Absatzartikel und fanden Verwendung in der Metall-, Papier-, Tuch-, Gummi-, Öl- und Mühlenindustrie. Hinzu kamen hydraulische Pressen, Zerkleinerungsmaschinen und verschiedene Mühlen. Eine weitere Spezialität des Unternehmens stellten Kräne und Hebezeuge, wie hydraulische Kräne, Dampf- und Handdrehkräne sowie Laufkräne, dar, welche man als notwendige Hilfsmittel zuerst für die eigene Fertigung hergestellt hatte. 1890 konnte das Werk bereits 200 Patente und 70 Auszeichnungen sein Eigen nennen. Aus einem Fabrikationskatalog desselben Jahres läßt sich folgende Produktpalette entnehmen: Artikel für Bergbau, Hütten- und Salinenwesen, für die Industrie Steine und Erden, für die Metallverarbeitung, für die chemische Industrie,

Artikel für die Genußmittelindustrie, Textilindustrie, Papierindustrie sowie für die Sprengstoffindustrie, das Verkehrswesen und die Armee.⁴⁷ Die Größe des Betriebes umfaßte nun 12,7 ha. 970 von 64 Dampfmaschinen betriebene Werkzeugmaschinen und 155 Hebevorrichtungen unterstützten die Arbeiten in der Fertigung.

Seit dem Zusammenschluß mit dem damals größten deutschen Rüstungsbetrieb, der Firma Krupp, im Jahr 1893, verlagerte der neue Eigentümer die Kriegsproduktion immer mehr und nach kurzer Wiederaufnahme im ersten Weltkrieg gänzlich nach Essen. Das Friedr. Krupp Grusonwerk beschränkte sich seitdem auf den Maschinenbau, auf Produkte aus Hartguß, Stahlguß und Hartstahl. 1903 betrug die Fläche des Firmengeländes bereits 29,6 ha mit 9,3 ha überbautem Raum. Normale Schienengleise von 6,5 km Länge durchzogen die Fabrikstadt mit ihren insgesamt 120 Büros und Werkstätten.⁴⁸

In Vorbereitung auf und während des zweiten Weltkrieges flammte die Rüstungsproduktion erneut auf, unter anderem durch einbeziehen von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern. Das Unternehmen Krupp galt bei den alliierten Truppen als wichtigste Waffenschmiede Deutschlands, weshalb die Bombenangriffe hier besonders große Schäden anrichteten. Die Zerstörung des Magdeburger Werkes betrug 80 %, auch die restlichen 20 % waren nicht mehr voll betriebsfähig. Bis auf den Mühlenbau zeigten alle Gebäude Kriegsschäden. Ein Aufschütten der im Werk angefallenen Schuttmassen über einer Grundfläche von 10 x 10 m hätte einen Turm von 200 m ergeben, also von fast doppelter Höhe des Magdeburger Domes. Nach dem Krieg betrug die Belegschaft noch 3.158 Mann, welche die Plünderung des Werkes durch die Amerikaner erlebten. Mit begonnenem Wiederaufbau wandelte die SMAD das Werk 1946 in einen SAG Betrieb (Sowjetische Staatliche Aktiengesellschaft) um. Im Gründungsjahr der DDR arbeiteten hier bereits wieder 9.000 Menschen. 1951 erhielt der Betrieb mit dem Namen „Ernst-Thälmann-Werk“ eine neue Identität. Ab 1954 wurde er VEB und 1969 Stammwerk eines Kombines. Durch die Teilung Deutschlands stieg das einstige Friedr. Krupp Grusonwerk zum größten Schwermaschinenbaubetrieb der DDR auf. Es spezialisierte seine Forschung und Produktion nun vor allem auf Walzwerke, Verseilmaschinen, Zementwerke und Schneckenpressen und lieferte diese in Länder der

⁴⁶ Erinnerungsblatt an den Besuch des Vereins deutscher Ingenieure in dem Etablissement von H. Gruson in Buckau, Magdeburg 1882, S. 6.

⁴⁷ Fabrikations-Specialitäten des Grusonwerk Magdeburg-Buckau, Magdeburg 1890, S. 38 ff.

⁴⁸ Friedr. Krupp A.-G. Grusonwerk Magdeburg-Buckau (Gedächtnisschrift), Magdeburg 1903, S. 7.

RWG (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe, 1949 gegr. Wirtschaftsorganisation der Ostblockstaaten), aber auch nach Westdeutschland, Österreich, Indien, Algerien, Syrien, in die Türkei und in den Iran.

Bis zum Ende der DDR setzte sich das Kombinat aus 18 Betrieben mit ca. 30.000 Beschäftigten insgesamt und 13.000 Mitarbeitern im Magdeburger Stammwerk zusammen. 1990 erfolgte die Umwandlung und Privatisierung in die SKET Vereinigte Maschinen- und Anlagenbau GmbH mit 14 Betrieben und kurz darauf in die SKET Motoren- und Systemtechnik AG mit 18.000 Beschäftigten und acht GmbH, bei welchen sich nach und nach die Anzahl der Mitarbeiter reduzierte. Einzelne kleinere Betriebe lösten sich aus dem SKET-Verbund. In den langanhaltenden Diskussionen um die Zukunft des einstigen Musterbetriebes des DDR-Schwermaschinenbaus beschloß die BvS 1996 die Gesamtvollstreckung des Unternehmens und die Bildung von fünf selbständigen Auffanggesellschaften (SKET Maschinen- und Anlagenbau, SKET Walzwerktechnik GmbH, SKET Verseilmaschinen GmbH, Ölsaatechnik GmbH, SKET Maschinenbau EDV GmbH) und einer Management- und Vertriebsgesellschaft mit insgesamt verbleibenden 425 Beschäftigten. Der Kern des als Industriebrache übriggebliebenen Nordareals der einstigen Fabrikstadt ist seit einiger Zeit beräumt, neue Nutzungskonzepte sind noch nicht verwirklicht.



Abb. 16: Grusonwerk, internationale Zusammenkunft bei Schießübungen in Tangerhütte vom 22.-27. 9. 1890

Abb. 17: Grusonwerk, internationale Zusammenkunft bei Schießübungen in Tangerhütte vom 22.-27.9. 1890, auf dem Podest eine Panzerplatte aus Hartguß



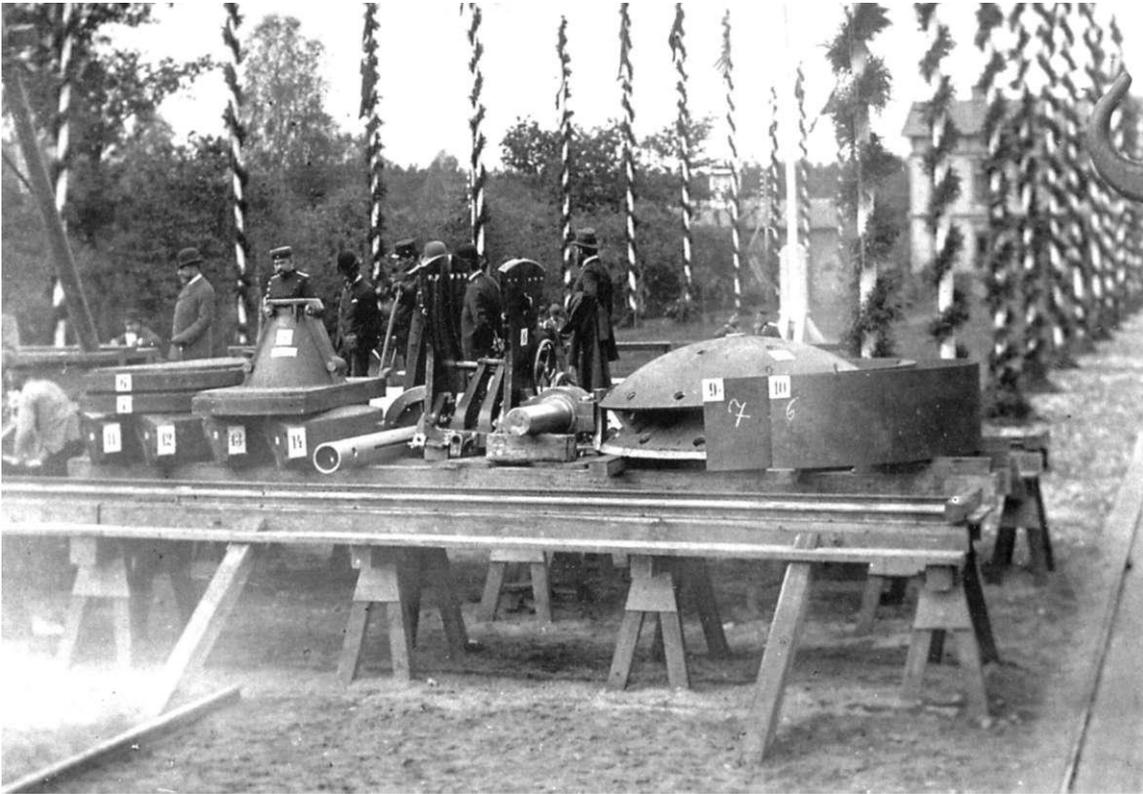


Abb. 18: Grusonwerk, internationale Zusammenkunft bei Schießübungen in Tangerhütte vom 22.-27. 9. 1890, im Vordergrund Grusonsche Hartgußprodukte

Abb. 19: Friedr. Krupp Grusonwerk, Besuch des Vertreters der kaiserlichen chinesischen Regierung Li Hung Chang auf dem Schießplatz in Buckau am 5. 9. 1896, im Hintergrund der sog. Grusonsche Bock (Laufkran), eine Spezialität des Werkes



**6.2. Eisen- und Stahlwerk Otto Gruson & Co.,
Magdeburg-Buckau / VEB Schwer-
maschinenbau „Georgij Dimitroff“ / SKET⁴⁹**
Schönebecker Straße 66
(Übersicht Industriestandorte Nr. 2, Seite 175)

Der Firmengründer Otto Gruson (1831-1886) war ein jüngerer Bruder des bekannten Magdeburger Fabrikanten Hermann Gruson und hatte unter diesem in Berlin 1851-1853 das Handwerk des Maschinenbauers erlernt. Nach verschiedenen Anstellungen unter anderem als Maschinenmeister der Breslau-Posener Bahn und ab 1867 im Werk seines Bruders, entschloß er sich mit finanzieller Unterstützung von Rudolf Wolf zur Selbständigkeit.

1871 eröffnete die Buckauer Eisengießerei mit den ersten Zahnrädern ihren unmittelbar erfolgreichen Betrieb. Kurze Zeit später stellte Otto Gruson die erste Zahnradformmaschine auf und rationalisierte somit die ehemals mit Holzmodellen arbeitende Zahnradherstellung entscheidend. Den Anforderungen des sich entwickelnden Maschinenbaus konnten einfache gußeiserne Zahnräder bald nicht mehr genügen, so daß die Firma 1893 mit der Stahlgießerei begann. Mit Inbetriebnahme der von der Berliner Maschinenfabrik 1904 errichteten Kleinbessermerei gehörte das Grusonsche Unternehmen zu den weltweit führenden Stahlformgußherstellern. An erster Stelle produzierte die Fabrik Halbfabrikate.

Ebenfalls 1904 nahm die Gießerei die Herstellung von Automobilteilen und Motorgehäusen aus einer Aluminiumlegierung mit dem Handelsnamen Albidur auf, womit sie einen weiteren wichtigen Schritt zur technischen Entwicklung leistete. Darüber hinaus gingen aus der Fertigung komplette Antriebe in öldichten Gehäusen für den Maschinenbau sowie Stocklose und Stockanker für die Fluß- und Seeschifffahrt hervor. Neben den drei Gießereien bestanden eine Modelltischlerei, die Gußputzerei und Bearbeitungswerkstätten. Das Unternehmen exportierte in die meisten europäischen Länder, außerdem nach Japan und in die Sowjetunion. 1930 fusionierte der Betrieb mit der Buckauer Maschinenfabrik R. Wolf AG. Die Fabrik blieb bis zum Schluß in Familienhand.

Nach dem zweiten Weltkrieg erfolgte die Umwandlung der ehemaligen Firma Otto Gruson in einen SAG Betrieb und 1952 die Umbenennung in Georgij-Dimitroff-Werk. 1956 ging dieses zusammen mit dem Buckauer Betriebsteil der einstigen Maschinenfabrik Buckau R. Wolf im neu gegründeten VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“ auf. Aufgrund einer neuen Umstrukturierung gehört es seit den 60er Jahren zum SKET.

⁴⁹ Beckert, M., Zahnräder und Schiffsanker aus Buckau, in: Volksstimme vom 3.3.1989; Flatau, P., Mittelland, Deutschlands aufstrebendes Wirtschaftsreich, Magdeburg 1929, S. 238; Gruson, E., Geschichte der Familie Gruson, Quedlinburg 1924, S. 87 f.

Otto Gruson & Co., Magdeburg-Buckau

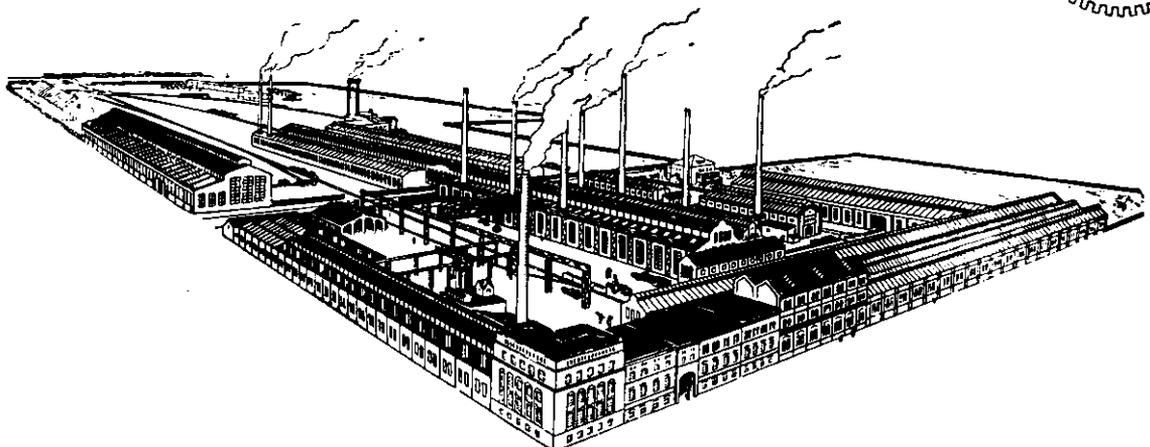


Abb. 20: Zeichnung der Firma Otto Gruson & Co., Blick aus der Vogelperspektive, Ende der 20er Jahre

6.3. Koch, Bantelmann & Paasch⁵⁰

Weststraße 6

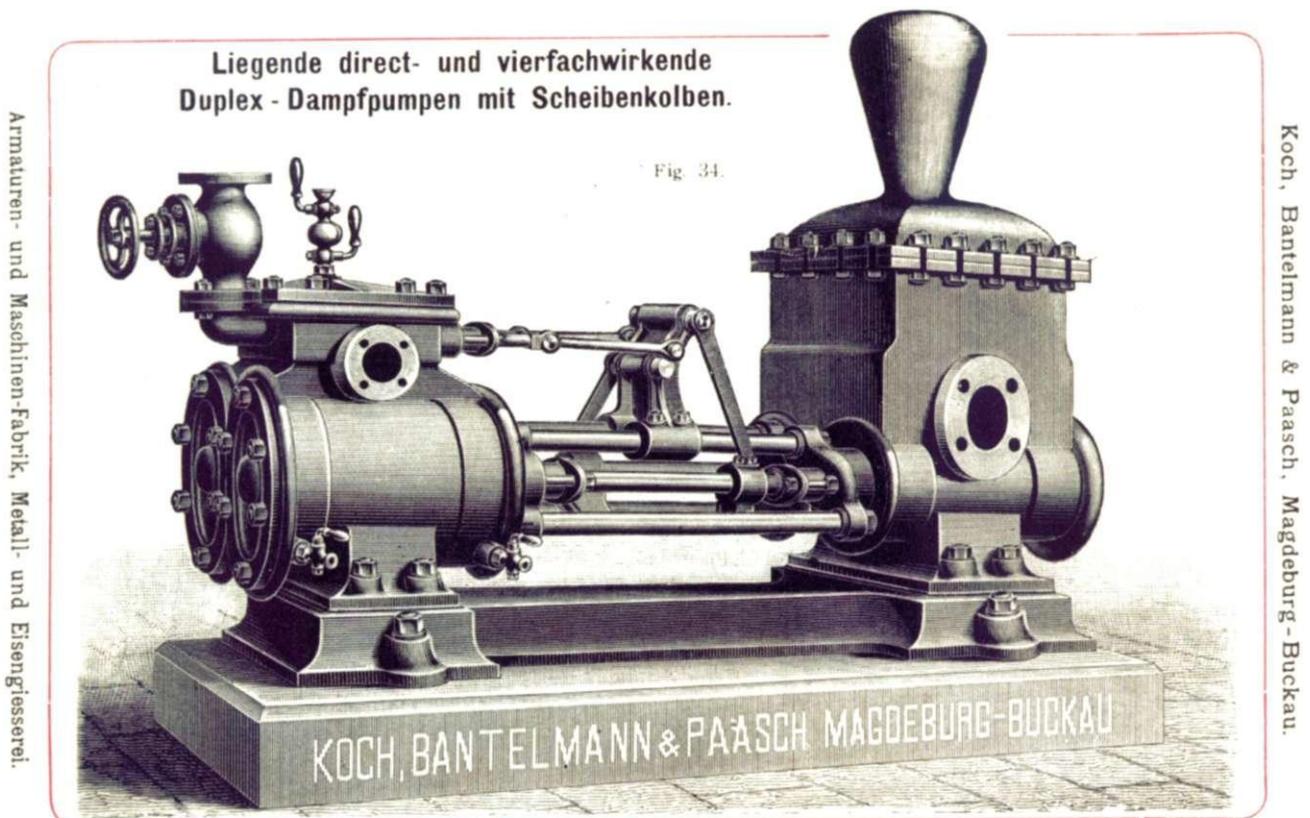
(Übersicht Industriestandorte Nr. 3, Seite 175)

1868 erfolgte die Fabrikgründung an der Weststraße zur Herstellung von Kesselarmaturenstücken durch den Drehermeister Wilhelm Koch, den Schlossermeister Louis Bantelmann, beide aus Magdeburg, und Heinrich Paasch aus Pöthen (im März 6 Arbeiter, bis zum Jahresende 12 Arbeiter). Schon kurze Zeit später, im Jahr 1873, verstarb Bantelmann. An seine Stelle trat der Kaufmann Julius Höfert aus Buckau. Durch Ankauf des Nachbargrundstückes von der ehemaligen Spiritusbrennerei und Pottaschefabrik Gerson 1881 konnte das Unternehmen zusätzlich eine Gießerei für Eisengußwaren errichten. Im selben Jahr gründete es eine Filiale in Paris. 1887 arbeitete die Fabrik mit 150 bis 170 Mitarbeitern.

Nach dem zweiten Weltkrieg wandelte sich das Unternehmen in den VEB Vakuumpumpen und Kompressorenbau Magdeburg (Vakoma) um. Auch heute noch wird hier unter dem Firmennamen Vakoma produziert.

⁵⁰ Schmidt, C. A., Chronik der Stadt Buckau, Magdeburg 1887, S. 168 f.

Abb. 21: Duplex-Dampfpumpe, aus einem alten Produktkatalog der Firma Koch, Bantelmann und Paasch



6.4. Maschinenfabrik Richard Langensiepen⁵¹

Freie Straße 2-5

(Übersicht Industriestandorte Nr. 4, Seite 175)

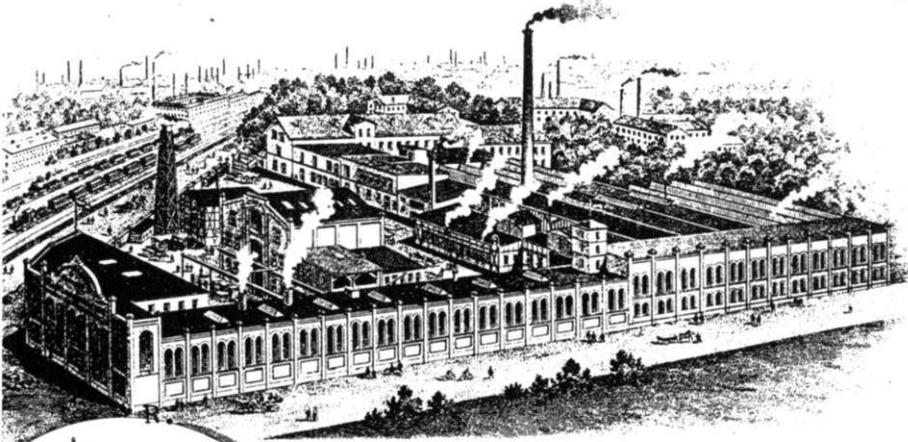
Im Jahr 1873 begann der Bielefelder Richard Langensiepen mit dem Bau einer Maschinenfabrik im 2. Festungsrayon an der Freien Straße, auf einem ehemals der Familie Budenberg gehörigen Grundstück. Der Betrieb nahm seine Produktion mit drei Beamten und zehn Arbeitern auf. 1887 hatte er seine Mitarbeiterzahl auf 160 bis 170 erweitert. Nach einer Neufirmierung unter dem Namen Langensiepen & Co. erfolgte 1904 die Einstellung der Produktion in der Freien Straße und die Umsiedlung des Unternehmens nach St. Petersburg.

Zu den hergestellten und vertriebenen Erzeugnissen des Unternehmens gehörten Pumpen, Spritzen, Wasserleitungsarmaturen, Windmotoren, Werkzeugmaschinen, Petroleummotoren, Dampfmaschinen, Dampfpumpen etc. R. Langensiepen unterhielt Filialen in Moskau, Riga, Nishny-Nowgorod, eine Zweigfabrik in St. Petersburg und Generaldepots in Warschau, Kiew, Siele, Lodz und Odessa.

⁵¹ Schmidt, C. A., Chronik der Stadt Buckau, Magdeburg 1887, S. 177.

Abb. 22: Briefkopf der Firma Richard Langensiepen aus dem Jahr 1900

Maschinenfabrik Metall- und Eisengiesserei



FILIALEN:
LANGENSIEPEN & CO
 PETERSBURG, MOSKAU, RIGA, NISHNY NOWGOROD

ZWEIGFABRIK:
LANGENSIEPEN & CO
 ST. PETERSBURG

DÉPÔTS:
 WARSCHAU, KIEW, SIELCE, ODESSA
 LODZ - JEKATERINOSLAW.

Fabrikations-Abteilungen
 Werkzeugmaschinenbau.
 Motorenbau.
 Pumpenbau.

Gegründet 1873.

Rich. Langensiepen

Magdeburg - Buckau, den 5. November

*nm-Adresse: Langensiepen, Magdeburgbuckau.
 FERNSPRECHER: N° 184.*

6.5. A. W. Mackensen / FAM Förderanlagen „7. Oktober“⁵²

Klosterkamp 1, Sudenburger Wuhne 47
(Übersicht Industriestandorte Nr. 5, Seite 175)

Die heutige moderne Firma FAM besteht seit 1993 als privatisiertes Unternehmen mit dem Standort Sudenburger Wuhne 47. Hervorgegangen ist sie ursprünglich aus drei Unternehmen mit zwei Standorten, zum einen aus der Firma A. W. Mackensen im Neustädter Industriegelände, einer der ehemals größten Magdeburger Maschinenfabriken, zum anderen aus dem seit 1928 als Maschinenfabrik und Fabrik von Eisen- und Blechkonstruktionen nachzuweisenden Unternehmen Emil Wieger und letztlich aus der seit 1910/11 bestehenden Transportanlagenfabrik Georg Becker & Co., beide am Sudenburger Bahnhof.

Die Anfänge des traditionsreichen Unternehmens A. W. Mackensen lassen sich bis in die 50er Jahre des letzten Jahrhunderts zurückverfolgen. 1854 begann der Schöninger Schmiedemeister Meinberg mit dem Bau landwirtschaftlicher Maschinen. 1876 trat er seinen Betrieb an A. W. Mackensen ab, welcher sich etwa zur gleichen Zeit zum Bau von Förderanlagen entschloß. Durch zunehmende Aufträge ab den 60er Jahren aus Zuckerindustrie und später auch Braunkohlebergbau konnte das expandierende Unternehmen mit den Bau eines großen Fabrikgebäudes und einer Eisengießerei bedeutend erweitert und 1898 in eine GmbH umgewandelt werden. Erst nach Beginn des ersten Weltkrieges (ab 1916) verlagerte das Unternehmen den größten Teil seines Betriebes nebst Zentralverwaltung nach Magdeburg. Der Bau von Förderanlagen für die Rohstoffindustrie entwickelte sich zur eigentlichen Spezialität der Fabrik, darunter Elevatoren, Bandförderer, Stapleinrichtungen, Schnecken, Becherwerke usw. Darüber hinaus dehnte sich die Produktion auch auf Fern- und Großförderung aus, auf Drahtseilbahnen, Ketten- und Seilförderungen, und erfreute sich die altbewährte sog. Schöninger Schnitzelpresse in der Zuckerverarbeitung eines guten Rufes. In den 20er Jahren entstand zusätzlich eine Abteilung zur Einrichtung von Schlachthöfen.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Firma Mackensen zuerst in einen SAG Betrieb umgewandelt und ab 1954 als VEB Schwermaschinenbau „7. Oktober“ weitergeführt. Die beiden Sudenburger Betriebe schlossen sich unter dem Namen VEB Förderanlagen Magdeburg zusammen (1953). 1959 erfolgte die Zusammenführung der beiden bis dahin selbständigen volkseigenen Betriebe als FAM Förderanlagen „7. Oktober“ Magdeburg und als Betrieb des TAKRAF-Schwermaschinenbaukombinates. Als wichtigste Erzeugnisse gingen aus der Produktion nun

Bandanlagen und Krane für den sowjetischen Kalibergbau hervor. Seit 1989 produzierte das Unternehmen auch PKW-Abgasanlagen.

Nach der Wende fand 1990 eine Neufirmierung als FAM Magdeburger Förderanlagen und Baumaschinen GmbH statt. Während sich der Neustädter Teil aus dem Unternehmen ausgegliederte, ist das Sudenburger Werk als eigenständige Firma seit 1991 aus der TAKRAF AG ausgetreten. Die derzeitigen Geschäftsfelder betreffen Schüttguttechnik, Aufbereitungstechnik, Materialflußtechnik und Anlagenservice. Das Grundstück im Klosterkamp ist inzwischen dem Verfall preisgegeben.

⁵² FAM Historie, Informationsblatt der Firma FAM; Bald auch Auspuffanlagen, 30 Jahre besteht der VEB Förderanlagenbau „7. Oktober“, in: LDZ (Liberal-Demokratische Zeitung) vom 4. 1. 1989, S. 6; Warum lief es bei FAM besser als anderswo in Magdeburg, in: Magdeburger Stadtjournal, 3, vom 17. 1. 1997, S. 5; A. W. Mackensen, Maschinenfabrik und Eisengießerei, GmbH, Magdeburg, in: Deutschlands Städtebau, Magdeburg, Berlin-Halensee 1927, S. 268 f.

GEORG BECKER & CO. / MAGDEBURG-SUDENBURG

Inhalts-Verzeichnis:

| | Seite: |
|---|-----------------|
| A bsack-Elevator | 8, 9 |
| A bstreichwagen | 21 |
| A bwurfwagen | 19, 20, 22 |
| A ntriebsketten | 68, 69 |
| A ufgabesparte | 30 |
| B ates-Sack-Füllmaschinen | 34—38 |
| B andtransporteure | 19—24, 36—38 |
| B echerwerke | 3—14 |
| B efestigungsglieder | 322—331 |
| B lecharbeiten | 39 |
| B retter-Elevator | 8 |
| B unker | 30 |
| D ampfmantel-Schnecke | 16, 17 |
| D oppel-Elevator | 7 |
| D rehteller | 18, 30 |
| E iserne Plattenbänder | 25—29, 348—350 |
| E levatoren | 3—14 |
| E levatorbecher aus Blech | 11, 80—84 |
| E levatorbecher aus Stahlguß | 70—79 |
| E levatorfußstücke | 13 |
| E levatorketten | 85—350 |
| E levatorkopfstücke | 13 |
| E levatorrohre | 6 |
| E ntleerungsschnecken | 5, 17, 18, 19 |
| F ahrbare Elevatoren | 8, 14, 24 |
| F ahrbare Förderbänder | 19, 20, 21, 22 |
| F ahrbare Transporterschnecken | 5, 17 |
| F aß-Elevatoren | 7, 8, 12 |
| F örderbänder | 19—24, 36—38 |
| F örderrinnen | 31 |
| G elenkketten | 85—350 |
| G leitschuhe | 334—338 |
| H ängelager für Schnecken | 42, 43 |
| H angeisen für Schaukelaufzüge | 339 |
| H ubrad | 20 |
| K alksilo | 3, 4, 19 |
| K asten-Elevator | 12 |
| K asten-Transporteur | 25, 26, 27 |
| K egelräder | 64 |
| K ettenbügel, Kettenösen | 52—54 |
| K ettenenden | 49 |
| K ettenräder | 318—321 |
| K ettenrollen | 45—48 |
| K isten-Elevatoren | 12 |
| K ranketten | 49 |
| K ratzertransporteure | 29, 30 |
| K ühlschnecken | 17 |
| K reis-Transporteure | 34, 343 |
| L aschenketten | 10, 344 |
| L attenrost-Transporteure | 24 |
| L aufrollen | 332, 333 |
| L eistungstabellen | 40 |
| L eitrollen für Bänder | 55 |
| L ieferungsbedingungen | 345—347 |
| M aischen | 16 |
| M ischer | 15, 16, 18 |
| M ittellager für Schnecken | 43 |
| M ittellager-Kupplungszapfen | 44 |
| M uldenförmige Tragrollen | 20, 21, 55, 100 |
| N ietbolzenketten | 297 |

GEORG BECKER & CO. / MAGDEBURG-SUDENBURG

| | Seite: |
|--|-----------------|
| P lanntransporteure | 26—29 |
| P lattentransporteure | 25—29, 348—350 |
| P lattentransporteure, fahrbare | 28 |
| P räzisions-Rollenketten | 68, 69 |
| R echentransporteure | 14, 342 |
| R eparatur-Keitenglieder | 51 |
| R ingschmierlager | 65—66 |
| R ohmelmischer | 9, 15, 18 |
| R ollenbahnen | 27, 28 |
| R ollenketten | 68, 69, 292—297 |
| R ührschnecken | 16 |
| R üttelapparate | 30 |
| S ack-Elevatoren | 9, 11, 14, 23 |
| S ackfüllmaschinen | 5, 34—38 |
| S ack-Stapler | 11, 14, 23 |
| S andviken-Stahlbänder | 23, 24 |
| S iebschüttelrinnen | 31 |
| S iebtrommeln | 32—34 |
| S ilo-Anlagen | 5, 19 |
| S ilo-Entleerungsschnecken | 17 |
| S ortiersiebe | 32—34 |
| S chaukel-Elevatoren | 13, 342 |
| S chiffsketten | 51 |
| S chleppkettentransporteure | 30 |
| S chlitzbolzenketten | 309—314 |
| S chnecken und Spiralen | 15—19, 41 |
| S chneckenflügel | 42 |
| S chneckenkupplungen | 43, 44 |
| S chneckenstützen und Winkel | 42 |
| S chüttelrinnen | 31 |
| S pannlager | 58—61 |
| S piralstützen | 44 |
| S tahlbänder | 23—24 |
| S tahlbolzenketten | 207 |
| S tahlbolzen-Rollenketten | 292 |
| S tahlbolzen | 315—317 |
| S tahldrahgüte | 9, 10, 13, 39 |
| S tahlgußbecher | 70—79, 340—341 |
| S taubsammelkanal | 17 |
| S tehlager | 67 |
| S tein-Elevator | 12 |
| S tirnräder | 62—63 |
| T ragbare Förderbänder | 22 |
| T ragrollenlager | 55—57 |
| T ragrollen für Förderbänder | 20, 21, 55—57 |
| T ransportbänder | 19—24 |
| T ransportschnecken und Spiralen | 15—19, 21 |
| V erbindungsglieder | 51 |
| V erkaufs- u. Lieferungsbedingungen | 345—347 |
| W aggonenlader | 12 |
| W endelrutschen | 38 |
| W eilenschoner | 43, 44 |
| W urfförderrinnen | 31 |
| Z erlegbare Gelenkketten | 85 |
| Z iegel-Elevator | 13, 342 |

Abb. 23: Inhaltsverzeichnis aus einem Produktkatalog der Firma Georg Becker & Co.

6.6. Maschinenfabrik Buckau AG / Maschinenfabrik Buckau R. Wolf AG Magdeburg-Buckau und Salbke / VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“⁵³

Schönebecker Straße 82-84

(Übersicht Industriestandorte Nr. 6, Seite 175)

„Diese Maschinenbau-Fabrik war Anfangs nur bestimmt: zum Neubau der Dampfschiffe und deren Reparaturen. Späterhin aber wurde, von mehreren Seiten her, der Wunsch ausgesprochen: „daß genannte Fabrik, auf erfolgte Bestellungen, auch Maschinen jeder Art erbauen und liefern möchte,“ und so bildete sich dieselbe, bisher, stets mehr und mehr, in der Art aus, wie sich solche in ihrem gegenwärtigen Zustande befindet. Es ward nämlich, zu diesem Behufe (in der Nähe ihrer Fabrikgebäude, am Sülzeflusse) zuerst ein Schiffswerft und dann, späterhin, (in einem hierzu besonders errichteten massiven Gebäude) auch eine Eisengießerei etabliert, und sowohl hierdurch, als auch durch Anschaffung vieler kostspieligen, unentbehrlichen Maschinen und Gerätschaften, wurde diese Fabrik in den nützlichen Stand gesetzt: bisher eine bedeutende Anzahl von verschiedenartigen Dampfkesseln und mehreren anderen Maschinen zu produciren, deren Gewicht gegen 2000 Centner betragen haben soll.

Man will behaupten: daß erwähnte Werkstatt der Eisengießerei und resp. des Maschinenbaus gegenwärtig einen solchen hohen Grad von Vollkommenheit erreicht habe: daß ihre gelieferten Dampfkessel, hinsichtlich ihrer zweckmäßigen und soliden Construction, mit den besten Maschinenfabriken des Rhein's und der hiesigen Umgegend, völlig concurriren könnten.“⁵⁴

Bereits Ende 1836, Anfang 1837 gründeten Magdeburger Unternehmer (Großkaufleute, Reeder und Bankiers) eine „Aktiengesellschaft zur Herstellung einer Dampfschiffahrt zwischen hier und Hamburg“, welche neben dem Schiffsfahrtsbetrieb auch eine Maschinenfabrik für die Anfertigung von Dampfmaschinen und -kesseln und anfallende Reparaturen anstrebte. Die Namen der Gründungsmitglieder lauteten: Fr. Andreae, Peter Andreas Buhlers, Jean Jacques Cuny, W. Deneke,

⁵³ Angaben aus: Regenauer, K., Die Maschinenfabrik Buckau Aktiengesellschaft zu Magdeburg gegr. 1838, Ihre Entstehung und Entwicklung bis 1888, Magdeburg 1924; Schmidt, C. A., Chronik der Stadt Buckau, Magdeburg 1887, S. 107 ff; Die Geschichte unseres Hauses von 1838-1938, Maschinenfabrik Buckau R. Wolf Aktiengesellschaft Magdeburg, Magdeburg 1938; Gericke, H. O., Wille, M., Von der „Alten Bude“ zum faschistischen Konzern, Betriebsgeschichte des Stammwerkes VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ Magdeburg, Kombinat für Dieselmotoren und Industrieanlagen, Teil 1, 1836-1945, Magdeburg 1982; Gericke, H. O., Jungnickel, R. und Wille, M., Jahre des Neubeginns, Betriebsgeschichte des Stammwerkes VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ Magdeburg, Kombinat für Dieselmotoren und Industrieanlagen, Teil 2, 1945-1949, Magdeburg 1979; Gericke, H. O., Wille, M., Unter dem Banner Karl Liebknechts, Betriebsgeschichte des Stammwerkes VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ Magdeburg, Kombinat für Dieselmotoren und Industrieanlagen, Teil 3, 1949-1961, Magdeburg 1983; Gericke, H. O., Wille, M., Dieselmotoren und Chemieanlagen für den Weltmarkt, Betriebsgeschichte des Stammwerkes VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ Magdeburg, Kombinat für Dieselmotoren und Industrieanlagen, Teil 4, 1961-1971, Magdeburg 1985. Die Angaben über Jahreszahlen in der Publikation von Regenauer und der Jubiläumsschrift divergieren zum Teil um ein bis zwei Jahre.

⁵⁴ Lehmann, F. W., Kurzgefaßte Beschreibung der Stadt Magdeburg und deren Umgebungen, Magdeburg 1839, S. 243 f.

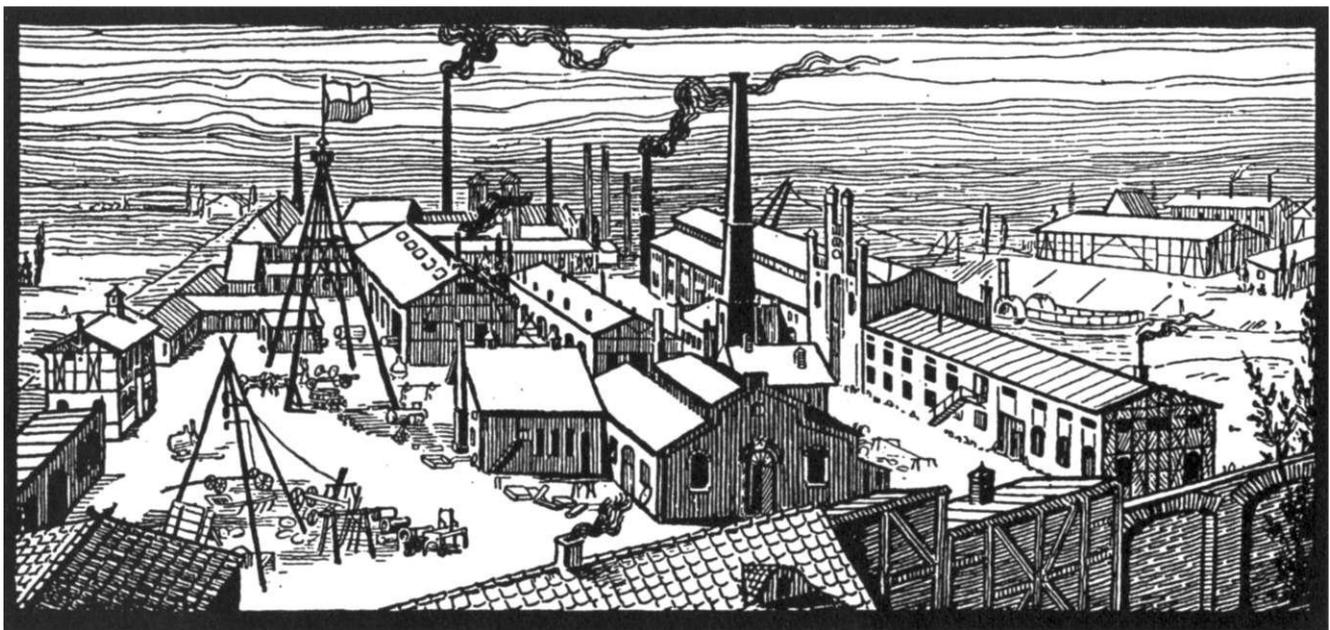


Abb. 24: Maschinenfabrik Buckau um die Mitte des 19. Jahrhunderts

F. C. Eichel, W. Holtzapfel, C. F. Koch, A. Morgenstern, Carl Oeltze, Carl Schulze und Chr. Ludwig Zuckschwerdt. Direktion und Verwaltungsrat setzten sich wie folgt zusammen: Verwaltungender Direktor Holtzapfel, Verwaltungsräte Deneke, v. Krofigk (Regierungsvizepräsident), Löfener, Schwartz, Ursinus, Technischer Dirigent Alfred Tischbein. Das Gründungskapital in Höhe von 200.000 Talern fand in 8.000 Aktien zu je 25 Talern Ausgabe. Die feierliche Konstituierung der noch bescheidenen Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie erfolgte am 28. Januar 1838. Da es noch keine Eisenbahn gab, sollte ein regelmäßiger Schiffsverkehr zwischen Magdeburg und Hamburg in erster Linie den direkten Anschluß an den Überseehandel sichern. Die Maschinenfabrik war dagegen anfangs eher ein Mittel zum Zweck, da sich der Ankauf von Maschinen zu diesem frühen Zeitpunkt im wesentlichen auf den Import englischer Produkte beschränkte. Der Magistrat überließ der Gesellschaft einen Teil des städtischen Packhofes und einen Platz an der Kai-mauer. Hier entstand teils am Elbufer, teils auf einem bescheidenen Floß, gegenüber dem Packhof, die erste Reederei. Bald lief das erste hölzerne Schiff „Kronprinz von Preußen“ vom Stapel, die erste Probefahrt fand am 4. 5. 1838 statt. Die Maschine für dieses Schiff, mit einer Leistung von 40 PS, lieferte die holländische Schiffswerft Fejenoord, auf der Alfred Tisch-

bein gearbeitet hatte. Als nächstes Schiff folgte der „Paul Friedrich, Großherzog von Mecklenburg“. Von der Klosterbergstiftung erwarb die Reederei am 22. 8. 1838 ein ca. 1,3 ha großes Ackerstück an der Sülze, am Südende Buckaus, und begann hier mit dem Bau einer einfachen Holzbude, welche als Werkstatt diente und unter dem Namen „Alte Bude“ in die Magdeburger Geschichte einging. Außerdem erfolgte 1839/40 die Schiffbarmachung der Sülze von ihrer Einmündung bis an den neu anzulegenden Schiffsbauplatz am östlichen Ufer. 1839 lief das dritte Schiff, der erste Seitenraddampfer mit dem Namen „Stadt Magdeburg“ aus. Dieses Schiff war im Gegensatz zu den beiden vorherigen in allen Teilen vor Ort und an dem neuen Bauplatz gefertigt worden. Die neuen Schiffe dienten in erster Linie dem Personenverkehr. Sie fuhren stromabwärts mehr als doppelt so schnell und wesentlich günstiger als Postkutschen. Zum Beispiel brauchte ein Schiff für den Weg nach Hamburg 16 Stunden, eine Postkutsche dagegen 36 Stunden. Bereits von Anfang an bemühte sich die Maschinenfabrik um Aufträge von außen, auch um solche, die nicht in Verbindung mit dem Schiffbau standen, so daß nach kurzer Zeit der Firmenname noch einen Zusatz erhielt. Die vollständige Unternehmensbezeichnung lautete nun „Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie, Maschinenbau- und Kesselfabrik, auch Eisen-

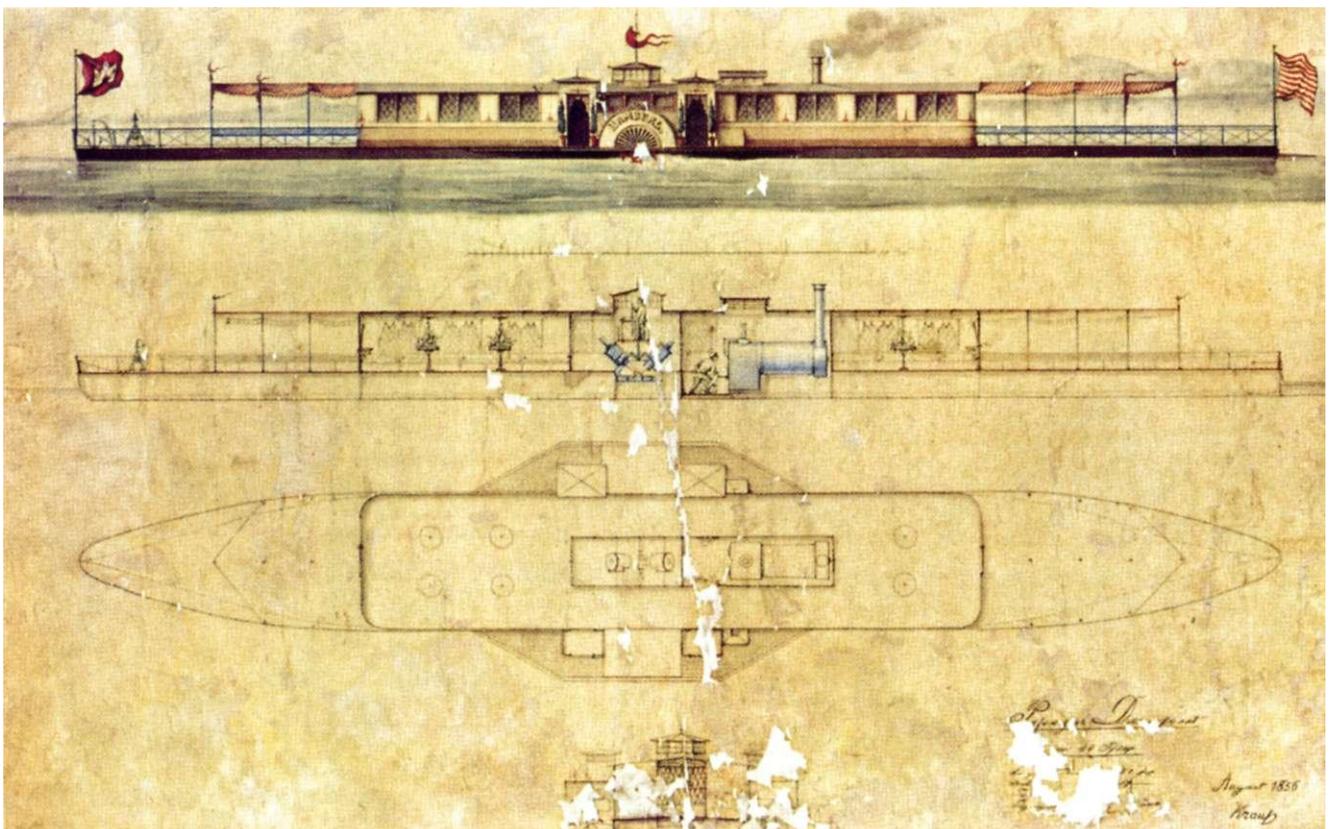


Abb. 25: Zeichnung eines Passagierdampfers der Maschinenfabrik Buckau, erbaut 1856

gießerei". Im Jahre 1841 schloß sich die Magdeburger Gesellschaft zur Verhinderung eines Konkurrenzkampfes mit der etwa gleichzeitig entstandenen Hamburger Compagnie zur „Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie" zusammen.

Mit der Fertigstellung der Eisenbahn 1840 verringerte sich die Nachfrage im Personenverkehr, wodurch sich die Dampfschiffahrt mehr auf den Gütertransport verlegen mußte. 1843 ging das Unternehmen zur Schlepsschiffahrt über. 1845 wiesen die Schiffsfahrtslisten die Beförderung von 26.000 Fahrgästen und 15.000 t Frachtgütern auf. Neben mehreren Schleppkähnen liefen sieben Dampfer und eine Luftgondel im Dienst der Gesellschaft.

Die technischen Büros der Maschinenfabrik befanden sich Holzhof Nr. 7 und 8 neben dem Packhof. Hier blieben sie bis ins Jahr 1864 und zogen anschließend in ein neu errichtetes Gebäude Kaufhof Nr. 3 um. Erst nach Abtrennung der Schifffahrt im Jahr 1881 übersiedelten alle Büros nach Buckau. Für die Entwicklung der Buckauer Fabrik in diesen Jahren können folgende Zahlen ein Zeugnis abgeben: Eisenverbrauch in Tonnen: 589 (1843), 598 (1844), 735 (1845), 1480 (1846); beschäftigte Arbeiter im Durchschnitt: 200 (1839), 325 (1843), 360 (1844), 445 (1845), 680 (1846).

Mit dem Anwachsen der Belegschaft auf 800 Mann im Jahr 1847 war die Buckauer Maschinenfabrik hinter der Berliner Firma Borsig die zweitgrößte in Preußen. Der Durchschnitt einer preußischen Maschinenfabrik betrug damals knapp 60 Arbeiter. Mit der Anwerbung mehrerer englischer und holländischer Maschinenbauer in den ersten Jahren schaffte sich das Unternehmen die Möglichkeit zur Ausbildung eigener Facharbeiter.

Ende der 40er Jahre des letzten Jahrhunderts mußte die Fabrik ihre erste schwere Krise hinnehmen. Die vielen neuen Bahnbauten und Industrie Gründungen im In- und Ausland schafften einen allgemein sehr hohen Bedarf an Rohstoffen, dem der Markt nicht gerecht werden konnte. Infolgedessen stiegen die Materialpreise enorm, so daß die Ausgaben von den Einnahmen nicht gedeckt werden konnten. Verschlimmert wurde die Situation durch die im Revolutionsjahr 1848 weit verbreiteten Aufstände und eine hiermit verbundene spärliche Auftragslage. In diesem Jahr stand das Unternehmen kurz vor der Zahlungsunfähigkeit. Hinzu kamen zwei unrentable Großaufträge. Die Herstellung von vier Kanonenbooten für die preußische Marine warf wegen fehlender Erfahrungen auf diesem Bereich keinen Gewinn ab. Außerdem wurden die für die Magdeburg-Wittenberger Bahn gefertigten Loko-

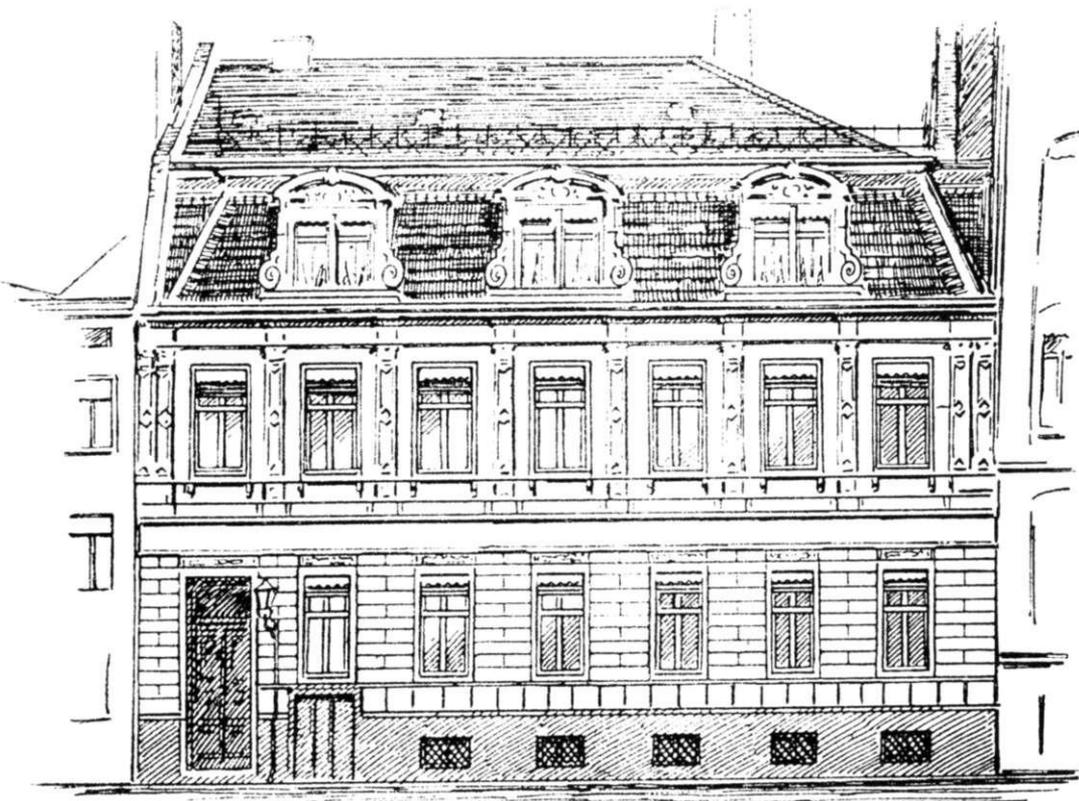


Abb. 26: Verwaltungsgebäude der Reederei Kaufhof 3

motiven nicht abgenommen. Auch die Dampfschiffahrt blieb gegenüber der sich ausbreitenden Eisenbahn nicht konkurrenzfähig und, trotz baldiger Beschränkung auf reinen Frachtverkehr Ende der 40er Jahre, im Verhältnis zur Maschinenproduktion immer ein Stiefkind des Unternehmens. Ein Brand im Jahr 1853, welcher die beiden Drehereigebäude und den größten Teil der Tischlerei vernichtete sowie das Kesselhaus und die Schleiferei beschädigte, ließ zusätzlich Kosten für den Wiederaufbau in Höhe von ca. 89.000 Talem entstehen, bewirkte aber auch die Anschaffung einer leistungsstärkeren Dampfmaschine von 35 PS. Erst unter der technischen Leitung von Brami Andreae (ab 1855) und einem in ganz Deutschland in den 50er Jahren einsetzenden Konjunkturaufschwung ging es mit dem Werk wieder bergauf. Wichtige Aufträge aus dem Bergbau und der erstarkenden Zuckerindustrie belebten das Unternehmen und erweiterten die Produktpalette. In Preußen, wie auch im übrigen Deutschland, stieg mit dem Bau vieler neuer Fabriken und Bergwerke die Nachfrage für Dampfmaschinen. In den 12 Jahren von 1849 bis 1861 stieg die Anzahl der in Preußen betriebenen Dampfmaschinen von 1.445 auf 6.669 Stück und ihre Leistung insgesamt von 29.783 PS auf 137.377 PS.⁵⁵ Eine von Andreaes großen Verdiensten ist die Einführung der während seines Amerikaaufenthaltes kennengelernten Corliss-Steuerung bei aufrechten Maschinen und der damit verbundenen Kohleersparnis von 50 %. Mit der verbesserten Corliss-Maschine errang das Unternehmen auf der Weltausstellung 1862 in London einen Preis. Weiter nahm Andreae den Bau von Lokomobilen auf. Von Andreae stammte auch die erste große Wasserpumpe von 140 PS auf dem städtischen Wasserwerk. Kurz vor Ausbruch des deutsch-französischen Krieges im Jahr 1870 fertigte die Buckauer Maschinenfabrik: Dampfbagger, Schiffsmaschinen von 200 PS, stationäre Dampfmaschinen bis 300 PS, Lokomobilen bis 12 PS, Dampfpumpen, hydraulische Pressen, Pumpwerke, Rübenreiben, Zuckerzerkleinerungsmaschinen, Kohlenwiederbelebungsöfen, Zentrifugalmaschinen, Aufzüge verschiedener Art, Mühlen, Wassersammler, Scheidepfannen, Röhrenverdampfapparate, Luftpumpen, Wasserschieber und vieles mehr, außerdem ganze Zuckerfabriken, eine Brennerei und eine Baumwollspinnerei mit verschiedenen Hilfsmaschinen sowie Kettendampfschiffe. Zur Sanierung der Schiffahrt hatten der Kaufmännische Direktor Graff und Andreae anstelle der Raddampfer die wirtschaftlicheren und mit geringerem Tiefgang versehenen Kettenschiffe eingeführt. Am 1. 9. 1868 lief das erste deutsche Kettenschiff (60 PS) zwischen Buckau und der Neustadt. Der Erfolg der neuen Kettenschiffe war immerhin so groß, daß die Schiffahrtsgesellschaft noch bis in das Jahr 1881 aufrecht erhalten werden konnte. Danach wurde die Reederei aufgelöst, das

gesamte Schiffsmaterial an eine Dresdener Gesellschaft verkauft und der Fabrikname als „Maschinenfabrik Buckau Aktiengesellschaft zu Magdeburg“ neu eingetragen (1884). 1886 nahm die Fabrik den ersten Auftrag für die Errichtung einer Brikettfabrik in Bitterfeld an. Hierfür baute man eine Brikettpresse nach System „Exter“ als Strangpresse und einen Apparat zum Trocknen der Rohbraunkohle, zum ersten Mal als Röhrentrockner nach einem Patent des Ingenieurs Schulz aus Halle. Seit 1888 stand das Unternehmen unter der Leitung des technischen Direktors Reinhold Lange, welcher die Produktion auf einige Spezialerzeugnisse beschränkte. Als Spezialfabrik für die Braunkohleindustrie hatte sich die Buckauer Maschinenfabrik einen noch sehr jungen Industriezweig erschlossen, welcher ihr in kürzester Zeit Anfragen aus dem Ausland einbrachte und den Betrieb durch umfangreiche und langfristige Aufträge in den kommenden Jahren zu einem sehr krisensicheren Unternehmen werden ließ. Ebenfalls wichtig blieb weiterhin die Herstellung von Dampfmaschinen. Im Jahr 1905 stieg die Mitarbeiterzahl auf 1.000 an. Gleichzeitig erwarb das Unternehmen die 1848 in Sudenburg gegründete Maschinenfabrik Röhrig und König, um den großen Auftragsbestand besser bewältigen zu können. 1910 erfolgte eine Verbreiterung der Produktion, wobei besonders der Bau von Eimerketten-trockenbaggern für den Aufschluß und Betrieb des neu auflebenden Braunkohletagebaus ins Gewicht fiel. Die höhere Leistungsfähigkeit der neuen Bagger ermöglichte ein Vordringen in tiefere Schichten und ließ den Untertagebau unrentabel werden.

1921 schloß sich das Unternehmen mit der Maschinenfabrik R. Wolf zu einer Interessengemeinschaft zusammen. 1927 übernahm es die Maschinenfabrik Grevenbroich, mit welcher ebenfalls schon seit einigen Jahren eine Interessengemeinschaft bestanden hatte. Sämtliche Maschinen für die Herstellung von Zuckerfabriken aus der Grevenbroicher Fabrik gingen nach Salbke und brachten somit die Leistungsfähigkeit im Bau von Zuckerrübenfabriken auf ein international anerkanntes Niveau. In Grevenbroich blieb allein ein modernes Emaillierwerk bestehen, das überwiegend für die Lebensmittelindustrie produzierte. Im Zuge des Zusammenschlusses mit der Maschinenfabrik R. Wolf AG 1928 erfolgte die Stilllegung des Sudenburger Werkes und stieg die Zahl der Beschäftigten auf über 6.000. Von der Weltwirtschaftskrise und der steigenden Arbeitslosigkeit blieb auch die

⁵⁵ Kuczynski, J., Die Geschichte der Lage der Arbeiter unter dem Kapitalismus, Bd. 2, Berlin 1962, S. 17, zitiert in: Gericke, H. O. und Wille M., Von der „Alten Bude“ zum faschistischen Konzern, Betriebsgeschichte des Stammwerkes VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ Magdeburg, Kombinat für Dieselmotoren und Industrieanlagen, Teil 1, 1836-1945, Magdeburg 1982, S. 14.

Buckauer Maschinenfabrik nicht unberührt. Im Jahr 1930 erwarb sie noch ein benachbartes Werk, nämlich die Firma Otto Gruson und Co., welche zu den größten und leistungsfähigsten Stahlgießereien Deutschlands gehörte, und führte diese als selbständiges Unternehmen weiter. Ein Jahr später gehörten Kurzarbeit und Entlassungen zur Tagesordnung. Zwei weitere Firmen gingen in dem Buckauer Werk auf, der Brackweder Betrieb für Kessel- und Feuerungsbau, 1932, und die Zeitzer Eisengießerei und Maschinenbau AG (1942). Die Machtergreifung durch die Nationalsozialisten brachte eine erneute Steigerung der Produktion, eine Erhöhung des Arbeitskräftepotentials und außerdem Neueinrichtungen von Werkstätten. Die Produktionsvielfalt hatte zu diesem Zeitpunkt einen erstaunlichen Umfang erreicht. Im Vorfeld des zweiten Weltkrieges begann das Unternehmen mit der Produktion von Feldküchen, Feldhaubitzen, Bauteilen für U-Boote und Torpedoteilen. Mit Kriegsbeginn kamen aus dem Salbker Werk (einst Lokomobilefabrik R. Wolf) Panzerabwehrkanonen, Feldhaubitzen für Pferde- und Motorzug und Kampfwagenkanonen hinzu. Die Arbeit erledigten, wie auch in anderen Magdeburger Fabriken, Frauen und Kriegsgefangene.⁵⁶

Nach dem Krieg arbeiteten die Betriebsteile der Maschinenfabrik Otto Gruson ab 1946 und der Maschinenfabrik Buckau R. Wolf ab 1947 getrennt als

SAG Betriebe (Maschinenfabrik Buckau R. Wolf als „Maschinenfabrik Buckau-Wolf der sowjetischen „Maschinenbau AG Magdeburg“ Buckau und Salbke) und schließlich ab 1954 wie die meisten wichtigen Magdeburger Maschinenbaubetriebe als VEB weiter, letzterer mit einer Belegschaft von 3.972 Personen. 1951 erhielt das einstige Werk Buckau-Wolf den Namen „Schwermaschinenbau Karl Liebknecht“, während sich die ehemalige Maschinenfabrik Otto Gruson 1952 in Georgij-Dimitroff-Werk umbenannte. 1956 erfolgte eine erneute Umstrukturierung in zwei selbständige volkseigene Betriebe, den VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ mit Hauptsitz in Salbke und den VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“ in Buckau aus dem Buckauer Betriebsteil der Maschinenfabrik Buckau-Wolf und dem Georgij-Dimitroff-Werk, vormals Otto Gruson. Das SKL in Salbke produzierte nun mit 8.024 Mitarbeitern. In dem Buckauer Betriebsteil der einstigen Lokomobilefabrik R. Wolf in der Karl-Schmidt-Straße etablierte sich die Betriebsberufsschule des SKL. Ab 1970 galt der VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ als Stammwerk eines neuen Kombinates.

⁵⁶ 1838-1988, Von der „Alten Bude“ zum sozialistischen Großbetrieb (Festschrift), Magdeburg 1988, S. 21 f.



Abb. 27: Röhrentrockner der Maschinenfabrik Buckau, 1937

1963 wurde auch der Warmbetrieb (ehemals Otto Gruson) wieder abgespalten und dem Ernst-Thälmann-Werk zugeordnet. Das verbleibende Georgij-Dimitroff-Werk ging in den WB (Vereinigung Volkseigener Betriebe) Bergbauausrüstungen, Krane und Förderanlagen über. Der VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“ setzte mit dem Baggerbau eine Tradition der Buckauer Maschinenfabrik fort und lieferte diese vorwiegend in Staaten des RGW. Vorübergehend gingen auch Autokrane aus der Produktion hervor. Ab 1975 bestimmte ausschließlich die Fertigung von Tagebauausrüstungen das Profil des Betriebes. Seit 1979 unterstand der VEB als Zweigbetrieb dem neugegründeten Kombinat TAKRAF.

Nach der Wende blieb der Betrieb vorerst kurzzeitig Zweigwerk der privatisierten Takraf Schwermaschinenbau AG und nahm den alten Traditionsnamen Maschinenfabrik Buckau an (MFB). Die hieraus entstandene Maschinenfabrik Magdeburg-Buckau GmbH wird seit dem 1.1.1995 liquidiert. Eine auf dem alten Betriebsgelände neugegründete Maschinenfabrik 3 B Buckau GmbH befindet sich seit 1995 in der Gesamtvollstreckung.

Übersicht über einige bemerkenswerte Produkte der Maschinenfabrik Buckau

Baggerbau: aufgenommen im Jahr 1905

Brikettmaschinenbau: aufgenommen im großen Stil seit 1880, zuvor Lieferung von Dampfmaschinen, Apparaten und Transportanlagen für die Brikettproduktion

Zuckerindustrie: Maschinen und Apparate seit 1838, Übernahme der Tradition von Röhrig & König und Grevenbroich

Kalksandsteinfabriken: entstanden aus der Produktion der Firma Röhrig & König

Dampfkesselbau: seit Beginn des Unternehmens, bereichert durch die Tradition von Aschersleben, R. Wolf, Grevenbroich und Möller-Brackwede

Wassergasschweißerei: aufgenommen 1903, zum größten Schweißwerk Mitteleuropas entwickelt

Kessel-Dampfmaschinen (Lokomobilen): entstanden im wesentlichen aus der Fabrikation der Maschinenfabrik R. Wolf seit 1862

Zellenfilterbau: in Aschersleben vor dem ersten Weltkrieg begonnen und zu einer vielseitigen Fabrikation besonders für die chemische Industrie ausgebaut

Trocknungsbau: aus der Abteilung Zucker entstanden

Dieselmotoren: Fabrikation gegründet auf den Erfahrungen der Ascherslebener Maschinenbauanstalt und der Grade-Motorenwerke, aufgenommen 1925

Pumpenbau: gesammelte Erfahrungen des Buckauer, Wolfschen, Ascherslebener und Gravenbroicher Werkes

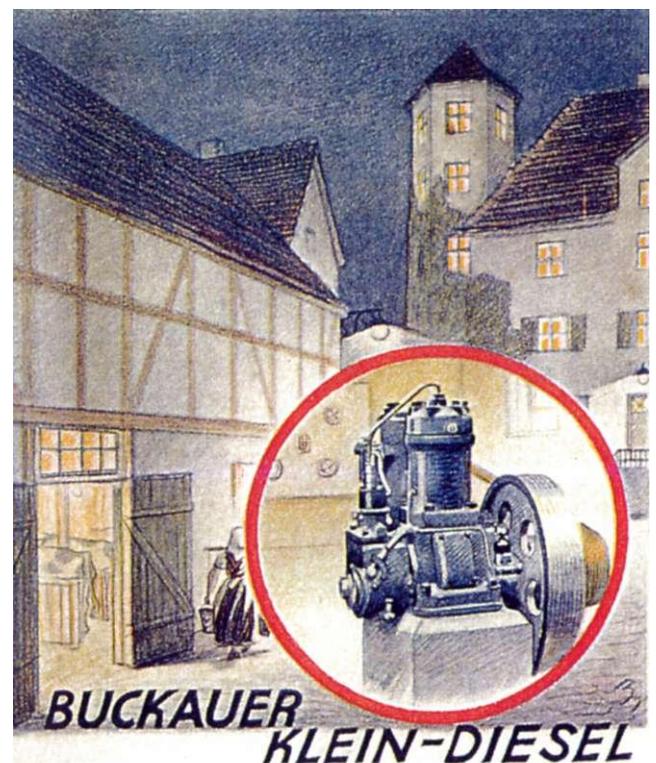


Abb. 28: Alte Werbepostkarte nach 1928 mit der Aufschrift: Billigen Strom für die Landwirtschaft liefert der Buckauer Kleindiesel, Maschinenfabrik Buckau R. Wolf A.-G. Magdeburg

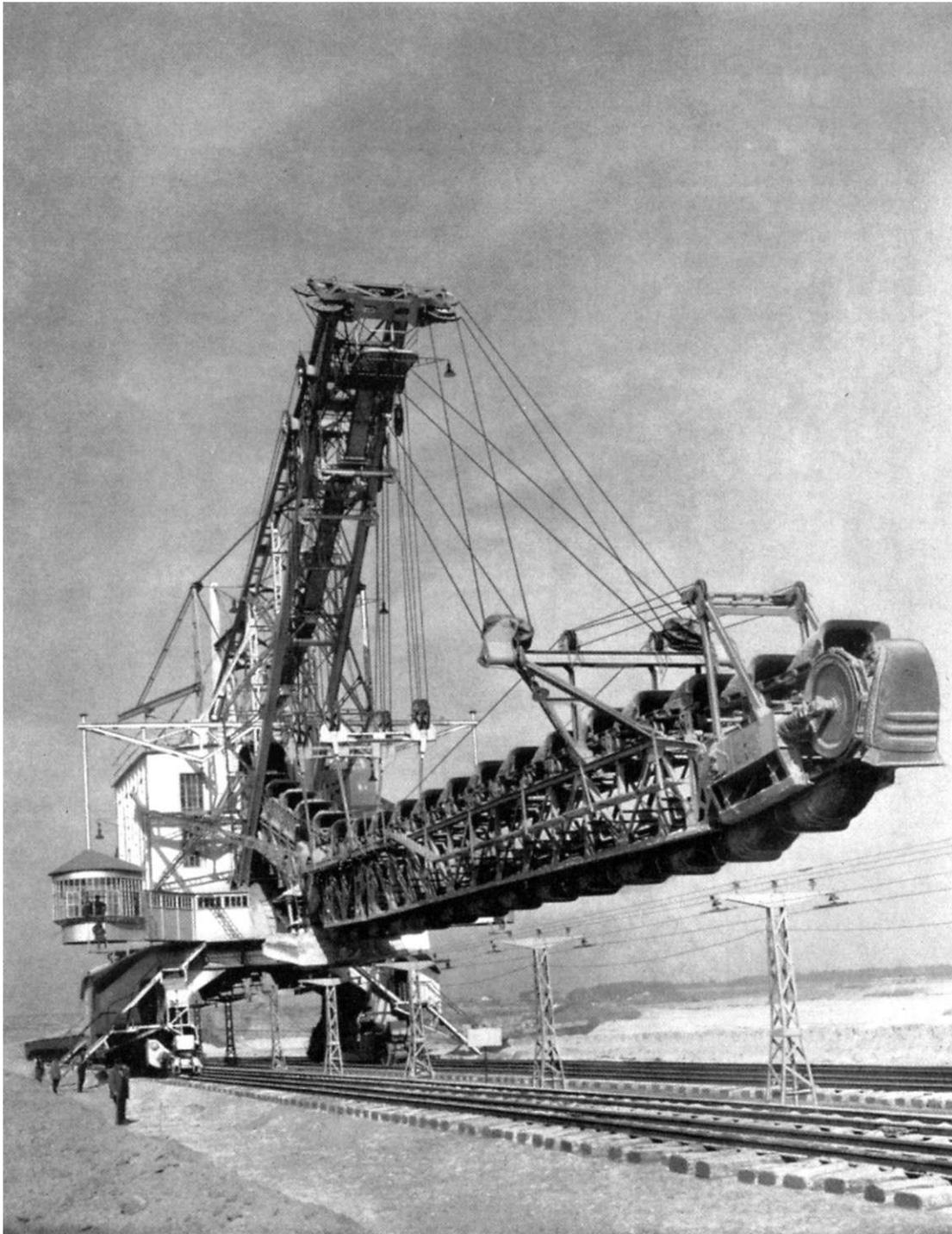


Abb. 29: Buckauer Doppelportal-Schwenkbagger, gebaut 1931 für die Gewerkschaft des Braunkohlebergwerks Neurath

**6.7. Polte Armaturen- und Maschinenfabrik /
VEB Schwerarmaturenwerk „Erich Weinert“ /
MAW - VEB Magdeburger Armaturenwerke
„Karl Marx“⁵⁷**

Liebknechtstraße 65-91

(Übersicht Industriestandorte Nr. 7, Seite 175)

1885 gründete der in Magdeburg geborene Ingenieur Eugen Polte aus einer kleinen, seit 1873 bestehenden Armaturenfabrik mit Gießerei, der Metallwarenfabrik Jürgens & Co., bei welcher 23 Mitarbeiter beschäftigt waren, ein neues Unternehmen. Das alte Poltewerk lag an der Halberstädter Straße zwischen Lemsdorfer Weg und dem Sudenburger Wochenmarkt. Technische Erfahrungen hatte Polte vor seiner Selbständigkeit als Oberingenieur des Technischen Büros der Maschinenfabrik H. Gruson gesammelt. Er meldete als Erfinder zahlreiche Patente an und entwickelte sich zum Lieferanten für viele Magdeburger Maschinenfabriken, aber auch für andere Firmen in Deutschland. Anfänglich standen nur wenige Maschinen für die Herstellung von Armaturen für Gas- und Wasserleitungen sowie für Dampfkessel bereit. Doch wuchs das Unternehmen beständig. 1887 arbeiteten bereits 70 Mitarbeiter und 1890 sogar 600 Angestellte und Arbeiter in der Fabrik. Neue Grundstücke mußten erworben und

die Werkstätten zusehends erweitert werden. Maschinen jeglicher Art zu Herstellung von Metallkörpern nach dem Zieh- und Walzverfahren konstruierte und fertigte der Betrieb. Im Walzverfahren konnte das Werk besondere Qualität erzielen. Als wichtiger Abnehmer der Armaturen galten die Feuerwehren der Großstädte, welche im Poltewerk Schlauchkupplungen,



Abb. 30: Porträt des Firmengründers Eugen Polte

⁵⁷ Angaben aus Glade, H., 1850-1975, Hundertfünfundzwanzig Jahre Erfahrung im Armaturenbau (Festschrift MAW), Magdeburg 1975; Polte Armaturen- und Maschinenfabrik, 1885-1935, 50 Jahre (Produktkatalog), Magdeburg 1935; Bursian, H., Kantak, T. u.a., Manometer, Armaturen, Munition, S & B, Polte, Strube, Aufstieg und Fall zweier Konzerne, 1850-1945, Teil 1, Betriebsgeschichte des VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“, Armaturenkombinat, Stammbetrieb (Manuskript), Madeburg o. J.; Bursian, H. und Oemick, H., Vom Beginn einer neuen Zeit, 1945-1949, Teil 2, Betriebsgeschichte des VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“, Armaturenkombinat, Stammbetrieb, Madeburg o. J.; Matschoss, C., Männer der Technik, Berlin 1925, S. 208.

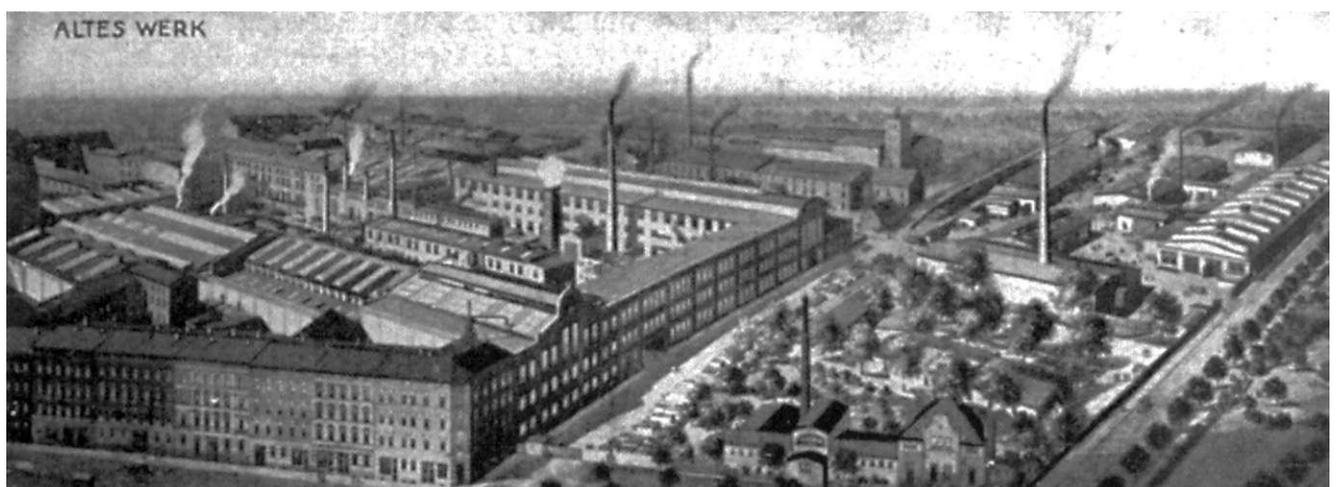


Abb. 31: Ansicht des alten Poltewerkes in der Halberstädter Straße

Saugkörbe, Stand- und Stahlrohre bestellten. Nebenbei produzierte die Fabrik auch Aluminiumkochgeschirr und Haushaltsgegenstände. Eine Erweiterung der Produktpalette umfaßte die Herstellung von Großarmaturen jeder Art, Schiebern jeder Größe und für jeden Verwendungszweck, Hydranten, Anbohrschellen, Drosselklappen und anderer Armaturen für alle flüssigen und gasförmigen Stoffe, insbesondere Heißgasschieber für alle Temperaturen und Druckstufen, Gasventile und Heißdampfschieber für besonders hohe Beanspruchungen sowie Sonderarmaturen für die chemische Industrie. Der Benzin- und Ölindustrie lieferte das Werk Hochdruckarmaturen für die Bohranlagen auf den Ölfeldern.

Um die Jahrhundertwende beschäftigte das Unternehmen 3.000 Arbeiter, deren Zahl sich im ersten Weltkrieg auf mehr als 12.000 steigerte, darunter 9.000 Frauen. Nach dem Tod des Firmengründers 1911 ging der Betrieb in die Hände seiner Witwe Luise Polte und der beiden verheirateten Töchter Margarethe Nathusius und Katharina von Gillern über. Die Leitung übernahmen die beiden Schwiegersöhne Martin Nathusius und Arnulf Freiherr von Gillern. Zu Beginn des ersten Weltkrieges stand der Bau eines neuen Werkes im Stadtfeld, in der heutigen Lieb-

knechtstraße an. Durch den gezielten Ankauf von Aktien der Maschinen- und Armaturenfabrik vorm. C. Louis Strube AG nach dem ersten Weltkrieg ging diese als Tochterfirma im Unternehmen auf. Alfred Nathusius bekam den Posten des Aufsichtsratsvorsitzenden der Aktiengesellschaft.

Das als Armaturen- und Maschinenfabrik gegründete Unternehmen Polte stellte seine Produktion während der Weltkriege auf Munitionsproduktion um und gehörte somit zu den wichtigsten deutschen Rüstungsbetrieben. Schon von Anfang an hatte sich Eugen Polte, angeregt durch seine Tätigkeit bei der Firma H. Gruson, für die Herstellung von Munition interessiert. 1889 erhielt er einen Rüstungsauftrag des preußischen Kriegsministeriums für die Herstellung von 40 Millionen Infanteriepatronenhülsen. Er fertigte in der Folgezeit nicht nur Munition, sondern auch Munitionsmaschinen. Nach der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten steigerte sich die Kriegsproduktion erneut. 1936 erzielte das Werk mit Armaturen einen Umsatz von 6 Millionen Reichsmark, mit Rüstungsmaterialien dagegen 82 Millionen Reichsmark. Für die Aufrechterhaltung der Produktion zog die Unternehmensleitung im zweiten Weltkrieg KZ-Häftlinge und ausländische Zwangsarbeiter heran.

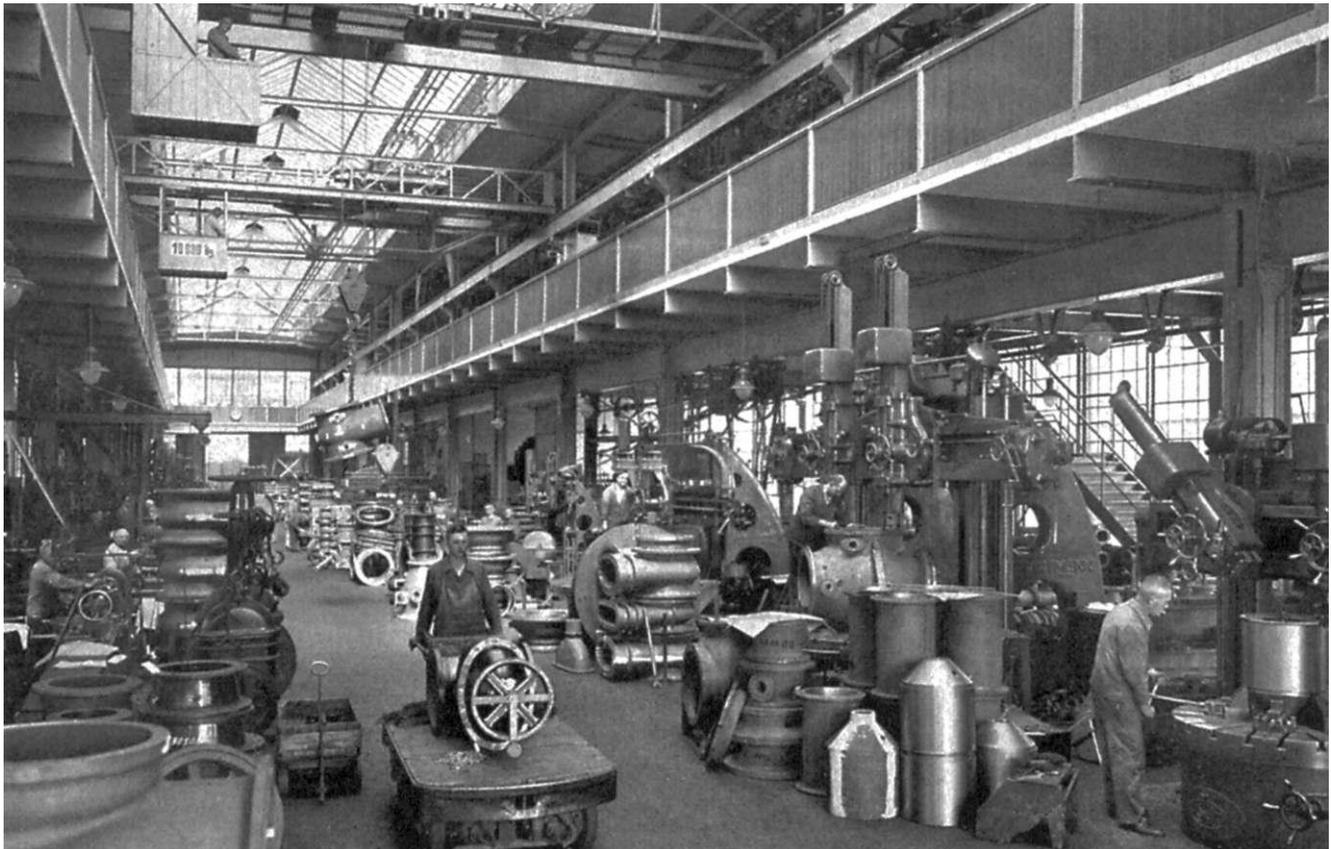


Abb. 32: Firma Polte, Blick in die Werkstätte für Großarmaturen (Gebäude 44), 1935

Auch im Poltewerk konnte nach Zerstörung und Demontage nur langsam wieder mit der Produktion begonnen werden, so daß man vorübergehend allein kleine Hilfsprodukte wie das bereits traditionsreiche Aluminiumgeschirr, Filmbüchsen, Plattenspieler, Rollenketten, Türen- und Fensterrahmen in der ehemaligen 600 m² großen Lehrwerkstatt herstellte. Im Gegensatz zu den meisten anderen Großbetrieben wurde das Unternehmen Polte nicht in einen SAG Betrieb umgewandelt, sondern vorerst unter Sequester gestellt. Nach Gründung der Magdeburger Armaturen- und Metallwarenfabrik (MAM) 1946 und Übergang der MAM ins Eigentum des Landes Sachsen-Anhalt ein Jahr später, erfolgte schon 1948 die Bildung des VEB „SANAR“ Großarmaturenfabrik Magdeburg aus der MAM und der ehemaligen Maschinen- und Armaturenfabrik C. Louis Strube. 1952 bekam der VEB „SANAR“ Großarmaturenfabrik Magdeburg einen neuen Namen und hieß nun VEB Schwerarmaturenwerk „Erich Weinert“. Die nach und nach neu sortierte Produktpalette wies in den 50er Jahren wieder einen Teil der ehemaligen Fabrikate auf. Exportlieferungen gingen in 22 Länder. Das Unternehmen beteiligte sich u. a. an der Errichtung von Eisenwerken, Großkokereien, Stahlwerken, Eisenhüttenwerken und Talsperren.

1960 vereinigte sich der 2.000 Mann starke VEB Schwerarmaturenwerk „Erich Weinert“ mit dem VEB Meßgeräte- und Armaturenwerk „Karl Marx“ (ehemals Schäffer und Budenberg) zu einem der größten europäischen Armaturenhersteller. Als neuer Name galt jetzt die Bezeichnung VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“. Der VEB entwickelte sich zum Alleinhersteller für Ventile, Schieber und Hähne in der DDR. 90 % der DDR-Armaturen und insgesamt 6.000 verschiedene Arten produzierte das Werk für Betriebe der Chemie- und Erdölindustrie sowie für Kraftwerke, später auch Kernkraftwerke. Mit der Herauslösung des ehemaligen Meßgerätebaus aus dem VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“ im Jahr 1965 wurde der Name „Erich Weinert“ wieder aktualisiert und vom Poltenachfolger auf einen Betriebsteil der einstigen Firma Schäffer & Budenberg übertragen. Seit 1970 bis zur Wende war der VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“ (MAW) Stammbetrieb des gleichnamigen Armaturenkombinates „Karl Marx“. Neben dem Kombinat Grisag stieg das Armaturenkombinat zum zweitgrößten Gußproduzenten der DDR auf. Das MAW in Magdeburg beschäftigte bis zum Ende der DDR über 7.000 Menschen.

Bemühungen, das Unternehmen nach der Wiedervereinigung als funktionierenden Betrieb aufrechtzuerhalten, sind nicht geglückt. 1991 verkaufte die Treuhand das MAW für eine Million DM an die Deutsche Babcock AG, welche 1996 aus wirtschaftlichen Grün-

den die Stilllegung der derzeitigen MAW AG beschloß. Die Auflösung des Unternehmens dauert noch an. Bereits 1990 hatte sich fast die komplette MAW Konstruktionsabteilung für Regelarmaturen aus der Fabrik gelöst und sich als MAGWEN GmbH Wenig (Magnetventil Service und Verkaufs GmbH) neu gegründet. Diese Firma übernahm zuerst den Vertrieb der Regelarmaturen des MAW und ab 1993 auch die Produktion. Die Tradition des einstigen Musterbetriebes der DDR setzen in Magdeburg noch drei weitere kleine mittelständische Betriebe fort. 1992 gründete sich die MAWENA Engineering GmbH aus dem MAW Betriebs- teil des einstigen Strubegeländes in der Porsestraße. Diese Firma konstruiert und baut Sondermaschinen und Prüfstände vorrangig für die Armaturenindustrie und für Gießereien, verlagerte jedoch ihre Produktion 1994 nach Haldensleben. Im gleichen Jahr entstand die Polte Armaturen GmbH aus ehemaligen Mitarbeitern des MAW mit einer derzeitigen Betriebsstärke von ca. 40 Mitarbeitern, ebenfalls auf den ehemaligen Strubegelände. Bei Schließung des MAW in der Liebknechtstraße 1996 übernahm letztere die Industriearmaturenfertigung (Ausstattung, Sortiment, Mitarbeiter) als Schwesterunternehmen unter dem Namen Industriearmaturen Polte GmbH (MAW) mit ca. 40 Mitarbeitern.

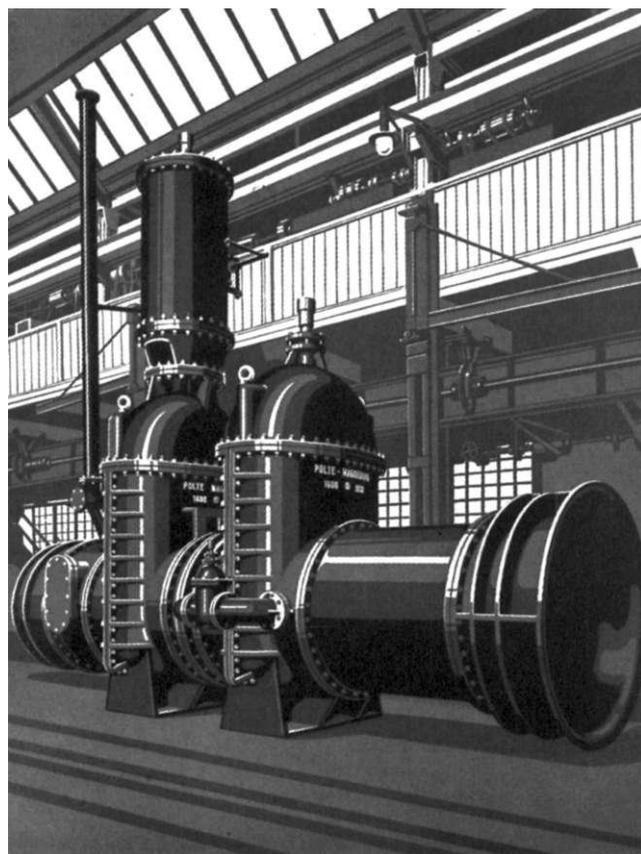


Abb. 33: Talsperrenschieber der Firma Polte

Unsere Erzeugnisse:

- Absperrschieber** für Wasser, Gas, Dampf, Öl, Benzin, Säuren, Heißgas, Heißwind usw. aus Eisen, Stahlguß, Metall und Aluminium, für Nieder- und Hochdruck, bis zu den größten Abmessungen, Polte-Heißdampf-Parallelschieber. Zubehör: Handräder, Einbaugarnituren, Antriebsvorrichtungen, Säulenständer, Zeigerwerke, Wassertassen usw.
- Hydranten, Brunnen,** Unter- und Oberflur-, Zentral-, Schacht-, Gartenhydranten, sowie Zubehör: Standrohre, Strahlrohre, Feuerhähne, Schlauchverschraubungen, Schlauchkupplungen aller Systeme, Ventilbrunnen, hygienisch einwandfrei und frostsicher, Zapfständer, Brunnenschalen, Hydrantbrunnen.
- Teilkasten,** Schlamm- und Entlüftungskasten mit Entlüftungsvorrichtungen und Spülventil, Spund- oder Streifkasten.
- Rückschlagklappen** für Nieder- und Hochdruck, aus Gußeisen und Stahlguß, Klappenverschlüsse.
- Einlaufseiherr,** Fußventile, mit Flansch- und Gewindeanschluß, bis zu den größten Abmessungen.
- Luftventile,** selbsttätige Be- und Entlüftungsventile für Haus- und Hauptrohrleitungen, Abzweigstücke mit Absperrung.
- Schwimmerventile,** selbsttätige, Abfaß- und Boden-Ventile, Ventilations-Rohre für Behälter, Leer- und Überläufe.
- Bügellose Anbohr-Rohranschlüsse** zum Anschluß von Privatleitungen an Wasser- und Gasleitungshauptrohre für Guß- und Stahlrohre aller Größen. — Sämtliche Anschlußarten: Mit Ventil, ohne Ventil — Rohr-, Flansch- oder Muffenabgang (Einfach- oder Doppelabgang), obere Anbohrung, seitliche Anbohrung.
- Anbohrschellen** für Guß-, Stahl- und Eternitrohr, Ventilrohranbohrschellen für obere Anbohrung mit Einbaugarnitur, Rohrschellen für obere Anbohrung mit seitlichem Gewindeabgang ohne Ventil, für seitliche Anbohrung mit Gewinde-, Flansch- oder Muffenabgang, Anbohrschieber und Anbohrhähne mit Einbaugarnitur, Anbohrapparate zum Anbohren von Gas- und Wasserleitungen.
- Straßenkappen,** Schachtabdeckungen, Gießbringe, Hilfsmuffen, Schieberansatzstücke sowie Zubehör für die Rohrverlegung.
- Gasventile,** Eck-, Durchgangs- und Dreiwegventile für Nieder- und Hochdruckgas.
- Talsperren-Ausrüstungen,** Talsperrenschieber und Antriebe dazu, Turbinenschieber für hydraulischen und elektrischen Antrieb. Wasserschloß- und Hochbehälterausrüstungen, Luftventile, Drosselklappen und Rohrbruchdrosselklappen.
- Ringkolbenschieber,** als Grundabfaßschieber, Rohrbruchautomat, Druckminderventil sowie als Regulierschieber.
- Hähne** aus Gußeisen, Metall, Hartblei, Stahlguß sowie aus Sonder-Legierungen für die chemische Industrie. Durchgangs-, Auslauf- und Dreiweghähne, Stopfbuchs- und Packhähne sowie selbstdichtende Hähne. Wasserstandsarmaturen.
- Absperrventile** für Normal- und Hochdruck sowie Heißdampf, aus Gußeisen, Stahlguß, Metall und Hartblei sowie aus Sonder-Legierungen für die chemische Industrie. Durchgangs- und Eckventile mit Flanschen und Muffen, mit Kopfstück- und Säulenaufsatz, Speise- und Rückschlagventile, Sicherheitsventile mit Gewichts- und Federbelastung, Heizungsventile, Hydraulik-Ventile, Kondensstöpfe, Auspuffventile.
- Formstücke.**

Unsere Erzeugnisse tragen nachstehendes Zeichen:



Abb. 34: Produktionsliste der Firma Polte aus dem Jahr 1935