



6.8. Reichsbahnausbesserungswerke Buckau und Salbke (RAW)⁵⁸

Coquistraße 16-16 d, Alt Salbke 11-13

(Übersicht Industriestandorte Nr. 8, Seite 175)

1882 erwarb der preußische Staat das Gelände der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn und baute es zur Eisenbahn-Hauptwerkstatt Buckau aus. 1893 begann die Errichtung einer weiteren Eisenbahnreparaturwerkstatt in Salbke, welche die Buckauer Werkstatt entlasten sollte. Die preußische Eisenbahnverwaltung hatte zu diesem Zweck zwischen der Bahnstrecke Magdeburg-Halle und der Dorfstraße ein Gelände von 33 ha Ackerland erworben. Durch Inbetriebnahme des Ausbesserungswerkes 1895 in dem kleinen Ort Salbke wandelte sich dessen dörflich und landwirtschaftlich geprägte Struktur zu der eines Industrieortes. In kurzer Zeit verdoppelte sich die Einwohnerzahl. Das Werk Salbke hatte 1899 bereits 400, 1912 schon 800 Mitarbeiter.



Nach Zerstörung im zweiten Weltkrieg von bis zu 80 % des Werksgeländes nahm nur der Salbker Betrieb als VEB seine Produktion wieder auf. 1954 verließ der 100.000ste Güterwagen das Gelände. Seit der Wende arbeitet das Werk mit einer sich ständig reduzierenden Belegschaft (von 2.000 Mitarbeitern nur noch 150 beschäftigt). Ende 1998 soll es geschlossen werden.

⁵⁸ Hundert Jahre Ausbesserungswerk Magdeburg 1895-1995, Magdeburg 1995.

Ansichten des Reichsbahnausbesserungswerkes im Jahr 1995



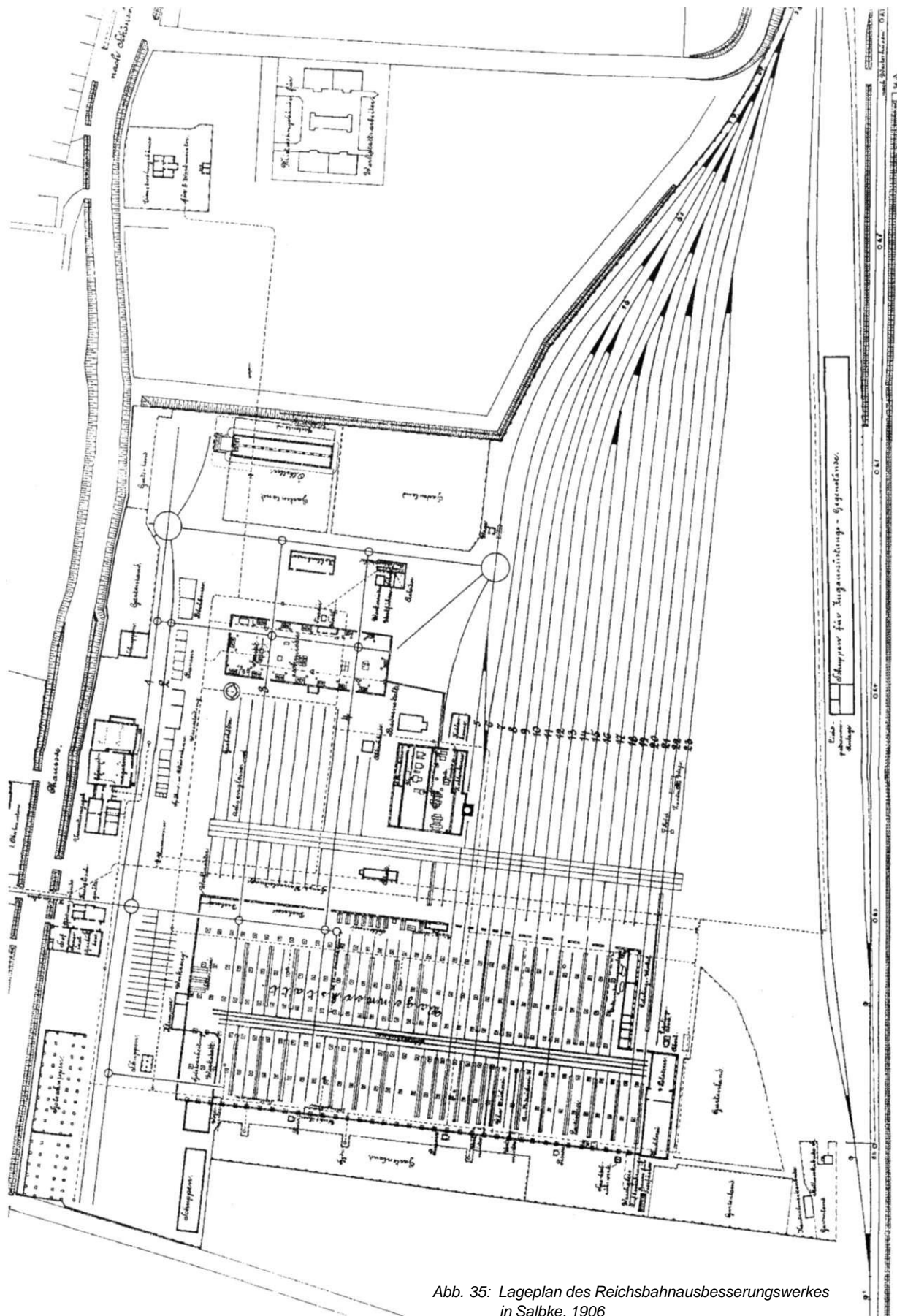


Abb. 35: Lageplan des Reichsbahnausbesserungswerkes in Salbke, 1906

6.9. Röhrig & König

Blankenburger Straße 58-70
(Übersicht Industriestandorte Nr. 9, Seite 175)

In der späteren Halberstädter Straße in Sudenburg eröffnete 1846 die Maschinenfabrik, Eisengießerei und Kesselschmiede Schöttler & Co., welche 1856 unter dem neuen Namen Röhrig & König weiterarbeitete. Das Unternehmen beschäftigte sich in der Anfangszeit mit der Ausrüstung von Zucker-, Zichorienfabriken und Ziegeleien. 1894 zog es auf ein neues Betriebsgelände in die Blankenburger Straße 58-70 um.

1880 hatte der in Magdeburg geborene Erfinder Wilhelm Michaelis ein Verfahren für die Schnellhärtung des Kalksandsteins entdeckt und ein Reichspatent erworben. Hiermit schuf er die Voraussetzungen für einen wichtigen Industriezweig. Erst 20 Jahre später begann jedoch die Fabrikation von Kalksandsteinen nach dem Michaelisschen Verfahren. Seit 1902 fertigte die Firma Röhrig & König Mischmaschinen, Pressen, Härtekessel und Löschtrommeln für die Kalksandsteinfabrikation und gehörte bald zu den wichtigsten Herstellern von Kalksandsteinfabrikationsausrüstungen. Darüber hinaus produzierte sie auch weiterhin komplette Einrichtungen für Zuckerfabriken, darunter Verdampf- und Vakuumapparate, Maschinen für Zichorienfabriken, Brauereien, Brennereien, komplette Einrichtungen für Ziegeleien, Braunkohleformmaschinen, Torfformmaschinen, Dampfkessel, Filter und schmiedeeiserne Reservoirs.⁵⁹

Zu DDR-Zeiten diente das Fabrikgrundstück mit den gut erhaltenen Gebäuden dem VEB Starkstrom-Anlagenbau. Seit der Wende steht ein Teil der Gebäude leer, der andere Teil ist an unterschiedliche Firmen vermietet. Im einstigen Werkstattgebäude an der Straße ist eine Moto-Cross-Rennstrecke eingerichtet.

6.10. C. Rudolph & Co.

Lübecker Straße 108
(Übersicht Industriestandorte Nr. 10, Seite 175)

Die älteste Neustädter Maschinenfabrik gründete sich bereits in den 1830er Jahren als Werkstatt für Mühlenbau und wandelte sich 1845 in eine Maschinenfabrik und Eisengießerei unter dem Namen Rudolph & Schulz um.⁶⁰ Ihr Gründer Carl Peter Rudolph (1806-66) stammte aus einer traditionsreichen Müller- und Mühlenbauerfamilie. Sein Vater, Johann Christian Heinrich Rudolph, war vor 1802 von Zerbst nach Magdeburg gekommen und wird in dem ältesten Magdeburger Adreßbuch aus dem Jahr 1817 als Lohmüller⁶¹ geführt. Seit 1863 trug das Unternehmen den Namen C. Rudolph & Co. Nach dem Tod des Gründers führte der einzige Sohn Ludwig Heinrich Carl die Firma wei-

ter. Dieser starb 1887 mit erst 46 Jahren. Der Betrieb blieb in Familienhand und ging an seine Witwe Selma, geb. Budenberg, über, die mit der Geschäftsleitung den Prokuristen Max Knoche beauftragte und später auch zwei ihrer Söhne als Ingenieur und Kaufmann beschäftigte. Die Weltwirtschaftskrise überstand das Unternehmen nicht, doch blieben die Grundstücke noch bis zum Ende der 30er Jahre in Familienbesitz.⁶²

Anfänglich baute Rudolph & Schulz Mühlen für alle Zwecke. Im Laufe der Zeit kamen ständig mit Neuerungen versehene Zentrifugen hinzu.⁶³ Als Hauptspezialität fertigte die Maschinenfabrik Zentrifugen für Stärkefabriken. Außerdem besaß sie ein Patent für eine Zuckerzentrifuge. Ein um die Jahrhundertwende erstellter Werbezettel preist die Vorteile dieses Firmenproduktes: „*Unsere Centrifugen welche auf einem Fundament montirt sind, gestatten ohne Weiteres das Füllen der Trommel im Stillstand. Nach der Ingangsetzung derselben findet in Folge dessen eine Trennung der Schlammstärke und des Schmutzes derart statt, dass sich diese Theile als obere Schicht über die geschleuderte Stärke ablagern und vor dem Entleeren leicht entfernen lassen. Weiter Vorzüge unserer Centrifugen sind:*

- *Bequeme Bedienung in Folge der geringen Höhe*
- *Vermeidung von Gummi*
- *Feste Spindellager, das obere conisch und vermöge der Stellvorrichtung bei etwaiger Abnutzung stets wieder einzustellen; daher ein ausserordentlich ruhiger Gang, wie mit keiner anderen Centrifugen-Construction zu erreichen ist.*
- *Die Bremsvorrichtung wirkt, ohne die Welle in Anspruch zu nehmen, direct auf die Trommel, wodurch ein schnelles und kräftiges Bremsen erwirkt wird.*
- *Leicht zukömmliche, selbstthätig wirkende Schmier- vorrichtungen für die Spindel. System Osenbrück"*

Neben Bestellungen aus ganz Deutschland gingen Lieferungen überwiegend in den Osten, nach Polen, Ungarn, Rußland, Lettland und Tschechien, aber auch nach Frankreich (Valenciennes) und Buenos Aires.⁶⁴

⁵⁹ Adreßbuch 1881, Anzeigenteil S. 33 und Beckert, M., Ein vergessener Erfinder aus der Elbestadt, in: Volksstimme vom 4. 11. 1988, Beilage.

⁶⁰ Hoepel, G., Die Neustadt bei Magdeburg im Verlauf des letzten Jahrhunderts (Festschrift zur 100jährigen Zerstörung), Magdeburg 1912, S. 45.

⁶¹ Ein Lohmüller bediente die Lohmühlen. Diese Mühlen wurden in der Lohgerberei und bei der Gerbextraktgewinnung zum Zerkleinern der Rinden und Hölzer benutzt. Die verarbeitete Rinde nennt sich Lohe. Lohgerberei, auch Rotgerberei war ehemals die wichtigste Methode zum Gerben von Häuten.

⁶² Angaben nach freundlicher Auskunft von Frau Annemarie Burchardt, Magdeburg.

⁶³ Lichtenberg, M., Entwicklungstendenzen in der Magdeburger Industrie (Diss. Jena), Wolmirstedt 1934, S. 34.

⁶⁴ Aus dem oben bereits zitierten, um die Jahrhundertwende erstellten Werbezettel entnommen.



Abb. 36: C. Rudolph & Co., alte Aufnahme, Blick auf die Ecke Lübecker Straße und Fabrikenstraße, an der Straßenkreuzung das dreistöckige Lagerhaus aus dem Jahr 1900, rechts daneben das Wohnhaus und spätere Kontorgebäude aus dem Jahr 1852; an der Fabrikenstraße reihen sich nebeneinander von links Dreherei, alte Montagehalle und neue Montagehalle

Abb. 37: C. Rudolph & Co., Ansicht vom Innenhof mit Blick auf das ehemalige Wohnhaus



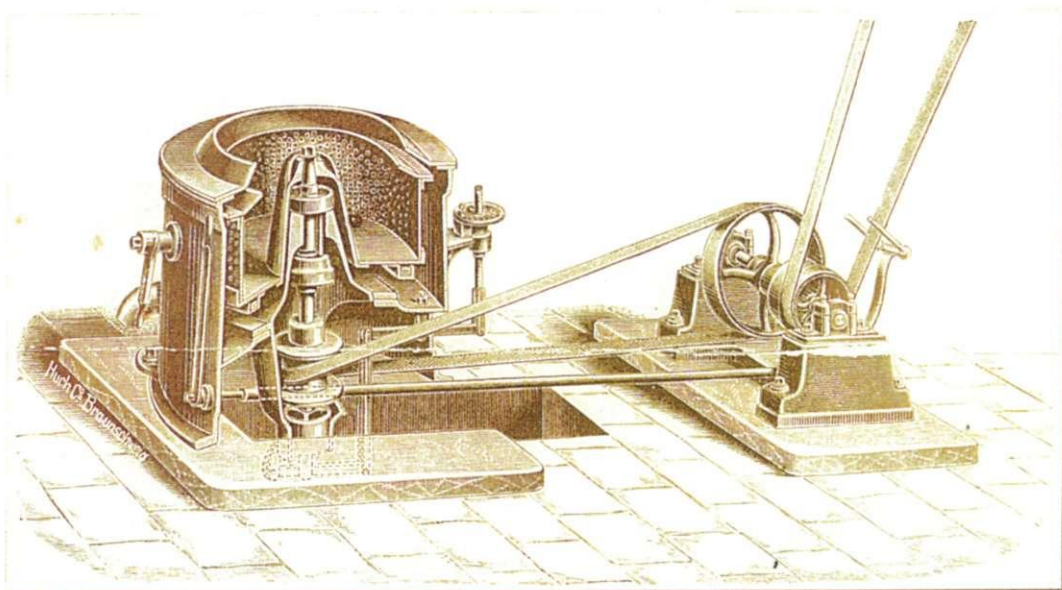
C. Rudolph & Co., Magdeburg-Neustadt.

EISENGIESSEREI UND MASCHINENFABRIK.

Telegramm-Adresse:
Rudolph, Maschinenfabrik.
Mikrophon No. 67.

Reichsbank - Giro - Conto.

Haupt-Specialität: Centrifugen.



SPECIALITÄTEN:

STÄRKEFABRIKEN.
ZUCKERFABRIKEN.
RAFFINERIEN.
CICHORIENFABRIKEN.
ZIEGELEIEN.

DAMPFMASCHINEN.
PUMPEN.
FAHRSTÜHLE.
ELEVATOREN.
TRANSPORTSCHNECKEN.

6.11. Schäffer und Budenberg / VEB Meßgeräte- und Armaturenwerk „Karl Marx“/ VEB Meßgerätewerk „Erich Weinert“⁶⁵

Schönebecker Straße 8-13, 124,
Budenbergstraße 1-7, Klosterbergstraße 7-13,
außerdem Produktionsstätten in der
Dorotheen-, Coquis- und Freien Straße
(Übersicht Industriestandorte Nr. 11, Seite 175)

Bernhard Schäffer (1823-1877), Erfinder des Plattenfelder Manometers, gründete am 1. März 1850 zusammen mit seinem kaufmännisch ausgebildeten Schwager und westfälischem Landsmann Christian Friedrich Budenberg (1815-1883) und einem Mechaniker namens Primavesi, welcher die Firma kurze Zeit später wieder verließ, eine mechanische Präzisionswerkstatt mit drei Arbeitern zur Ausnutzung seines Patenten. Die erste Werkstatt befand sich am Neuen Weg, zog später in die Prälatenstraße um und fabrizierte von 1852 bis 1859 im Keller des Hinterhauses Stephansbrücke 15. Schäffer versuchte mit seinem Manometer vor allem die Quecksilbermeßgeräte zu ersetzen, welche man seinerzeit in Lokomotiven einbaute. Die im Ausbau befindliche Eisenbahnstrecke Magdeburg-Halle-Leipzig, der regelmäßige Dampfschiffsverkehr auf der Elbe und der gewerbliche Aufschwung der Stadt mit ihren Zuckerfabriken und den Salz- und Braunkohlelagern in der Umgebung hatten die drei Männer zur Wahl des Standortes Magdeburg veranlaßt. Das neu erfundene

Gerät eignete sich für hohen und niedrigen Druck, für hydraulische Anlagen und Vakua. Wegen des jedoch anfangs ausbleibenden Erfolges in Deutschland - hier vertraute man allein auf den Ruf englischer Geräte - exportierten Schäffer und Budenberg ihre Manometer nach England, von wo aus sie in Lokomotiven, Dampfkessel und Dampfmaschinen eingebaut wieder nach Deutschland verkauft wurden. Neben den Manometern fertigte die Werkstatt weitere technische Meßgeräte und bald auch einfache Armaturen. Der erste Produktkatalog erschien 1857. 1852 beschäftigten Schäffer und Budenberg 48 Arbeiter. 1857 betrieb die Werkstatt bereits eine Filiale in Manchester. 1858 kam es nach inzwischen als sicher geltendem Erfolg zur

⁶⁵ Angaben aus: Schäffer und Budenberg 1850-1940 (Festschrift), Magdeburg 1940; Fünfundsiebzig Jahre Schäffer und Budenberg (Festschrift), Magdeburg 1925; Schmidt, C A., Chronik der Stadt Buckau, Magdeburg 1887, S. 141 f.; Chronik des VEB Meßgerätewerk „Erich Weinert“ Magdeburg 1945-1949; Glade, H., 1850-1975, Hundertfünfundsanzig Jahre Erfahrung im Armaturenbau (Festschrift MAW), Magdeburg 1975; 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), Magdeburg o. J.; Bursian, H. und Oemick, H., Vom Beginn einer neuen Zeit, 1945-1949, Teil 2, Betriebsgeschichte des VEB Magdeburger Armaturen werke „Karl Marx“, Armaturenkombinat, Stammbetrieb, Madeburg o. J.; Schäffer und Budenberg Werkzeitung 1940, Jg. 1, Nr. 11/12.



Abb. 39: Bernhard Schäffer



Abb. 40: Christian Friedrich Budenberg

Fabrikgründung an der Schönebecker Straße in Buckau mit zunächst 120 Arbeitern. Die ersten Gebäude entstanden auf dem Gelände des späteren Mittelarmaturenbaus. Eigene Auslandsgesellschaften in fast allen europäischen Ländern, den USA und Rußland folgten. Als im Ausland die Zölle erhöht wurden, gründete das Unternehmen eigene Werke in New York, St. Petersburg, Warschau, Aussig, Zürich, Lüttich und Stockholm. 1865 arbeiteten 380 Arbeiter im Betrieb.

Schäffer und Budenberg hatte sich als erste Fabrik in Deutschland auf die Herstellung von Dampfkessel- und Maschinenarmaturen spezialisiert und blieb diesem Arbeitsgebiet treu. 1877 verstarb Schäffer, 1883 Budenberg. Nach dem Tod des letzteren übernahmen zwei Schwiegersöhne, Otto Arnold, verheiratet mit Alwine Budenberg, und Fritz Dresel, verheiratet mit einer Tochter Schäffers, die Geschäftsleitung. 1881 produzierte das Buckauer Unternehmen mit 800, 1888 mit 1.000, 1910 schon mit 2.500 und bis zum ersten Weltkrieg mit 3.200 Mitarbeitern. Die Fabrik blieb trotz der starken Expansion lange Zeit in Familienhand. Selbst nach der Umwandlung in eine GmbH konnten Anteile nur an Familienmitglieder weitergegeben werden.

Zu Neukonstruktionen nach 1924 gehörten Dampf- wasserableiter, Pantaregler, Öldruckschieber, Pumpen und ein Reduzierventil. Das 1928 erfundene weltbekannte Rhei-Ventil entwickelte sich zu einem Verkaufshit. „Dieses Rhei-Ventil ist das Vorbild des modernen strömungsgünstigen Ventils geworden und hat sich in der Praxis so gut bewährt, daß es im Laufe der Jahre von vielen in- und ausländischen Firmen nachgeahmt wurde. Wenn das Rhei-Ventil infolge seiner strömungsgünstigen Konstruktion in allen Ländern Europas und darüber hinaus geschätzt wird, so kann man die S&B-Hochdruck-Heißdampfschieber als die meist verwendeten Abschlußorgane unserer Zeit bezeichnen. Daneben stehen unsere Regler, die überall dort Verwendung finden, wo höchste Produktion eines Regelvorganges verlangt wird.“⁶⁶

⁶⁶ Hundert Jahre Wertarbeit, Geräte und Armaturenwerk Magdeburg, vorm. Schäffer und Budenberg, 1850-1950, Magdeburg 1950, S. 21.

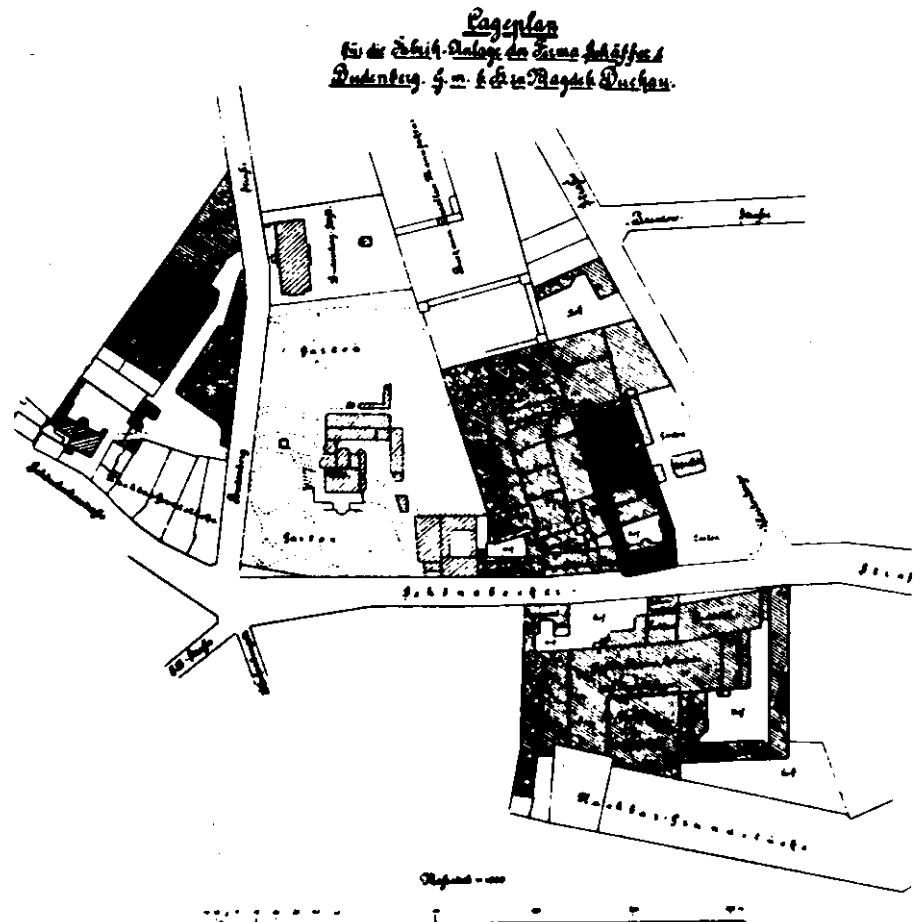


Abb. 41: Lageplan der Firma Schäffer und Budenberg aus dem Jahr 1907, dunkle Teil aus dem Jahr 1859

Bis zum zweiten Weltkrieg entstanden in Buckau, getrennt durch mehrere Straßenzüge, fünf große Betriebsteile. Das Buckauer Stammwerk umfaßte das Meßgerätewerk, den allgemeinen Armaturenbau, die Rhei-Ventilwerkstatt, den Schieberbau sowie an Gießereien je eine große Metallgießerei, Eisengießerei und Stahlgießerei, letztere mit einem Elektrostahlwerk verbunden. Dazu gehörten außerdem Modelltischlereien, Schmieden, Spezialwerkstätten und Nebenbetriebe.

Während des zweiten Weltkrieges hielt das Werk die Produktion mit Hilfe von Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen aufrecht. Am 16. Januar 1945 fielen etwa 40 % bis 60 % der Gebäude alliierten Bombenangriffen zum Opfer. Dazu gehörten insbesondere die Stahlgießerei und der Schieberbau, die Eisengießerei, der Spezialarmaturenbau und der Meßgerätebau. Die Produktion lief noch im selben Jahr langsam wieder an. Außerdem begann der Wiederaufbau der Fabrikationsstätten. Wegen der beschädigten Anlagen und dringender Bedürfnisse in der Bevölkerung, mußten vorübergehend notwendige Haushaltsgeräte wie Töpfe, Bratpfannen, Kochhexen, Feuerzeuge, Anspitzer, Injektionsspritzen und Verbandstrommeln in die Produktion aufgenommen werden. 1946 fand die Umwandlung der Firma durch die Sowjetische Militäradministration in einen SAG Betrieb statt. Dieser wurde dem ehemaligen Rüstungszweig der SAG „PRIBOR“ übereignet. Ein neues Laboratorium mit Entwicklungswerkstatt für den Meßgerätebau und eine Werkstatt zum Ziehen von Kapillarrohren für Thermoelemente entstanden, außerdem begann der Wiederaufbau der Gießerei. Von 1946-1949 lieferte der SAG Betrieb Meßgeräte- und Armaturenbau Buckau überwiegend an die im Wiederaufbau befindlichen Chemiewerke Leuna und Buna, die Farbenfabrik Wolfen und die Benzinwerke Böhlen und Schwarzheide. Seit 1949 produzierte das Werk mit über 5.000 Mitarbeitern auch Massenbedarfsartikel für die Bevölkerung. Der Export ins sozialistische Ausland setzte ein.

Nach und nach kamen neue Produkte hinzu, die in Magdeburg früher nicht gefertigt worden waren, darunter Armaturen für 300 atü und 600 Grad Celsius, Elektroantriebe für Schieber und Ventile und Spezialschieber für die sowjetische Erdölindustrie. Nachdem der Betrieb 1951 in Meßgeräte- und Armaturenwerk „Karl Marx“ umbenannt worden war, erfolgte zur Jahreswende 1953/1954 die Übergabe ins Volkseigentum. 1958 entwickelte sich der VEB zum Leitbetrieb für Entwicklung und Konstruktion des neugegründeten WB Armaturen. 1960 fusionierte das Unternehmen mit dem ehemaligen Poltwerk (VEB Meßgeräte- und Armaturenwerk „Karl Marx“) zum VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“. Die Herauslösung

des ehemaligen Meßgerätebaus (Schönebecker Straße 124) erfolgte 1965. So entstand der VEB Meßgerätewerk „Erich Weinert“ als Betrieb des Kombinats Elektroapparatewerke „Friedrich Ebert“ Berlin. Zur Fertigung des neu gegründeten VEB gehörten Geräte für die Diagnostik in der Medizin, für Temperatur- und Druckmessung in Großschaltwarten von Chemieanlagen, Registriergeräte, Regler und Leiterplatten für Fernseher. Aus dem Erich-Weinert-Werk ging nach der Wende die Meßgeräte GmbH Magdeburg hervor. 1992 erfolgten die Herauslösung und der Verkauf der sog. Werbenden Geschäftstätigkeit durch die Treuhand. Seit 1994 befindet sich die Meßgeräte GmbH Magdeburg in Liquidation. Diese soll bis zum Ende 1998 abgeschlossen sein. Auch die anderen ehemaligen Betriebsteile der Firma Schäffer und Budenberg (MAW) sind nicht mehr aktiv, die Gebäude sind zum Teil vermietet oder abgerissen, andere stehen leer und verfallen.

Manometerverkäufe bis 1949⁶⁷

bis	1859	20.000
	1881	500.000
	1889	1.000.000
	1898	2.000.000
	1924	6.000.000
	1931	7.000.000
	1936	8.000.000
	1939	9.000.000
	1942	10.000.000
	1944	12.000.000
	1949	12.780.000

⁶⁷ Hundert Jahre Wertarbeit, Geräte und Armaturenwerk Magdeburg, vorm. Schäffer und Budenberg, 1850-1950, Magdeburg 1950, S. 22.

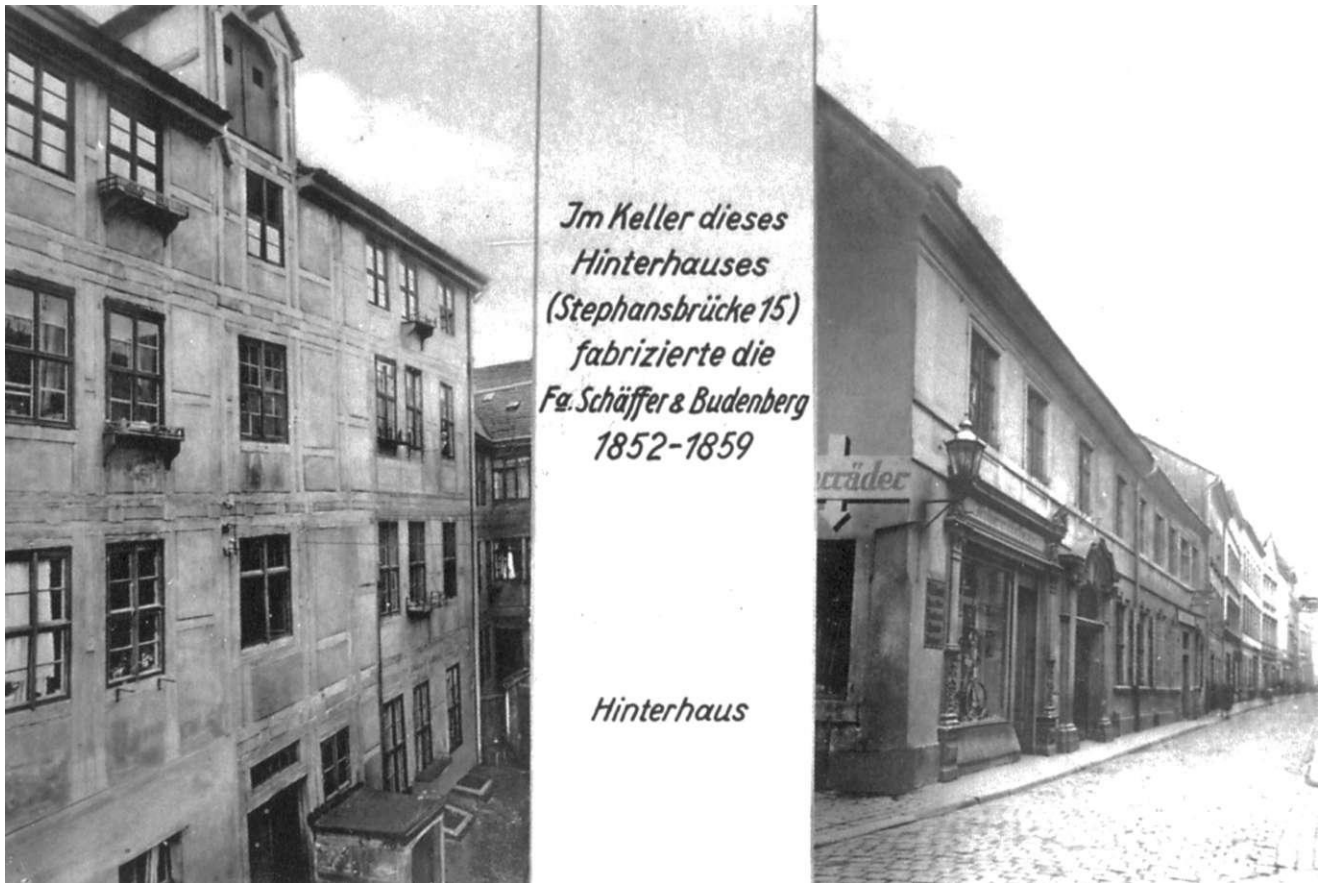


Abb. 42: Schaffer und Budenberg, Ansicht der Werkstatt aus den Jahren 1852-1859, Stephansbrücke 15

Abb. 43: Schaffer und Budenberg, Fabrikgebäude nach den ersten Erweiterungen 1861

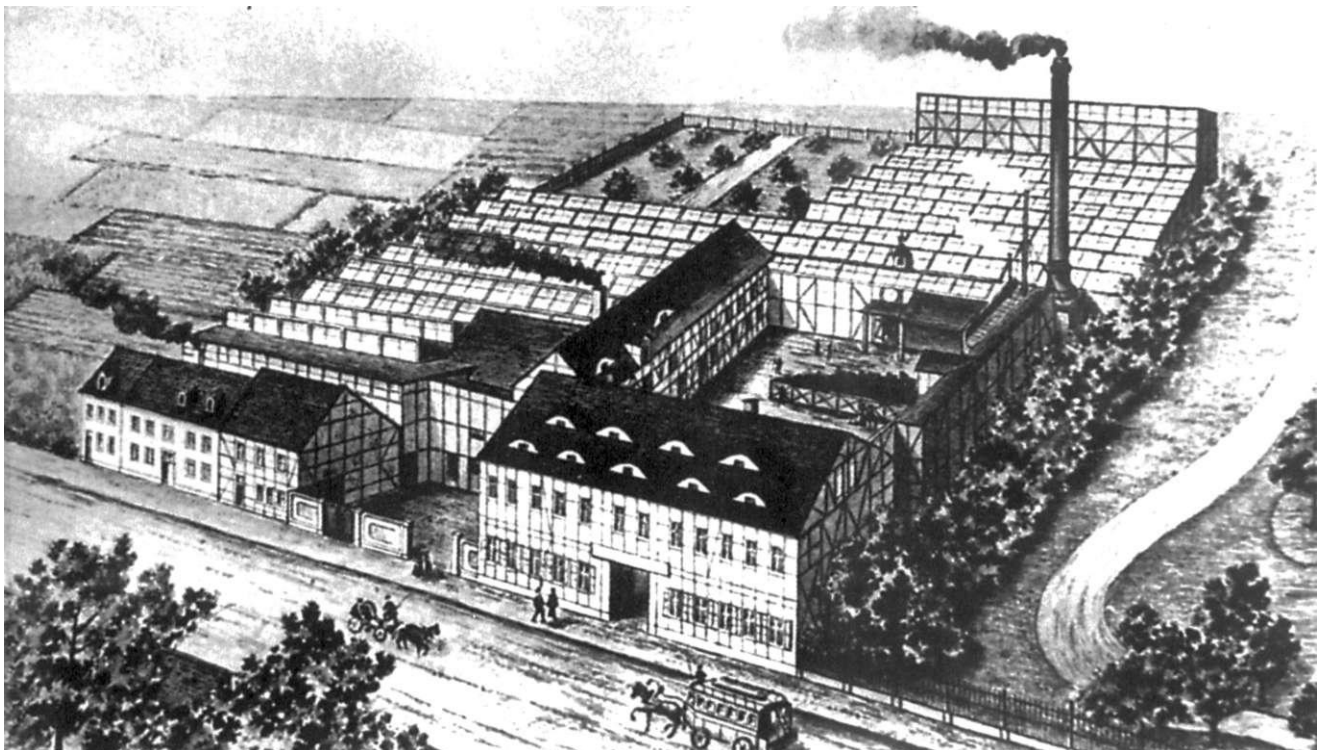
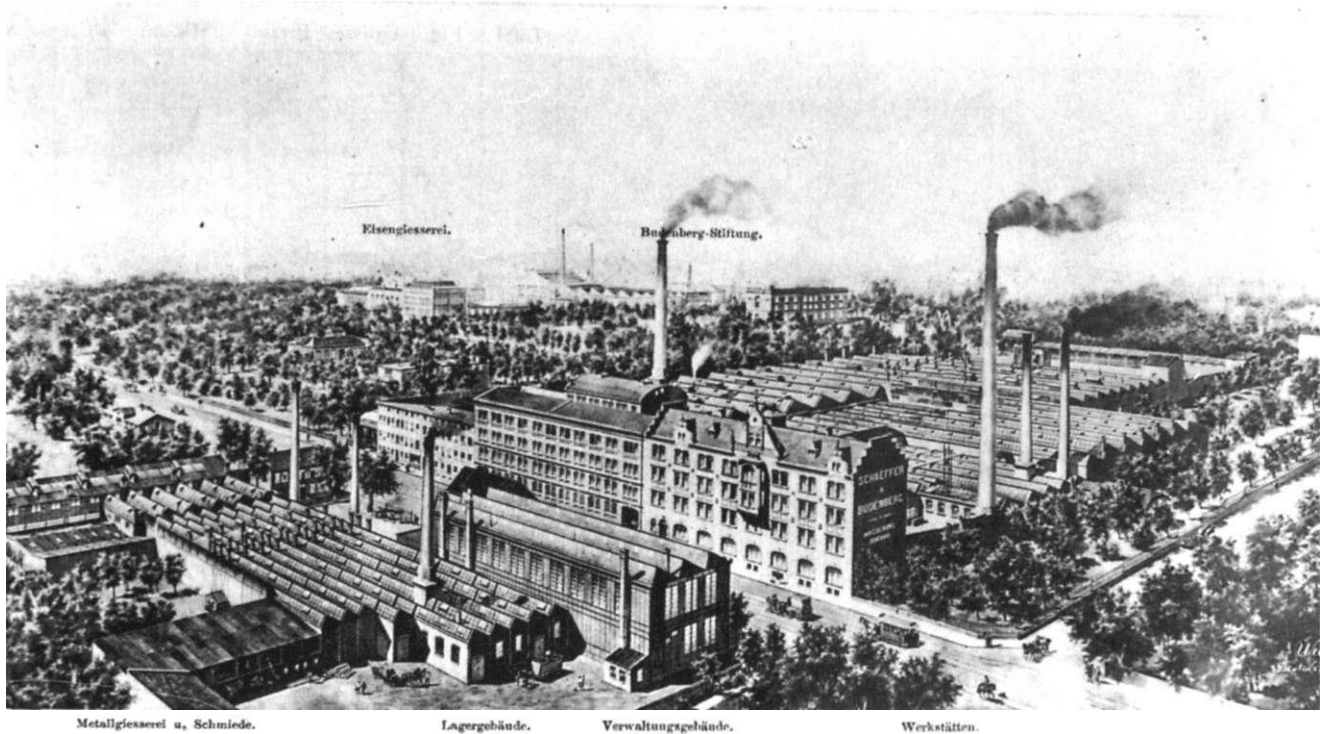




Abb. 44: Schaffer und Budenberg, Werk in der Freien Straße nach 1909

Abb. 45: Schaffer und Budenberg, Briefkopf aus dem Jahr 1894



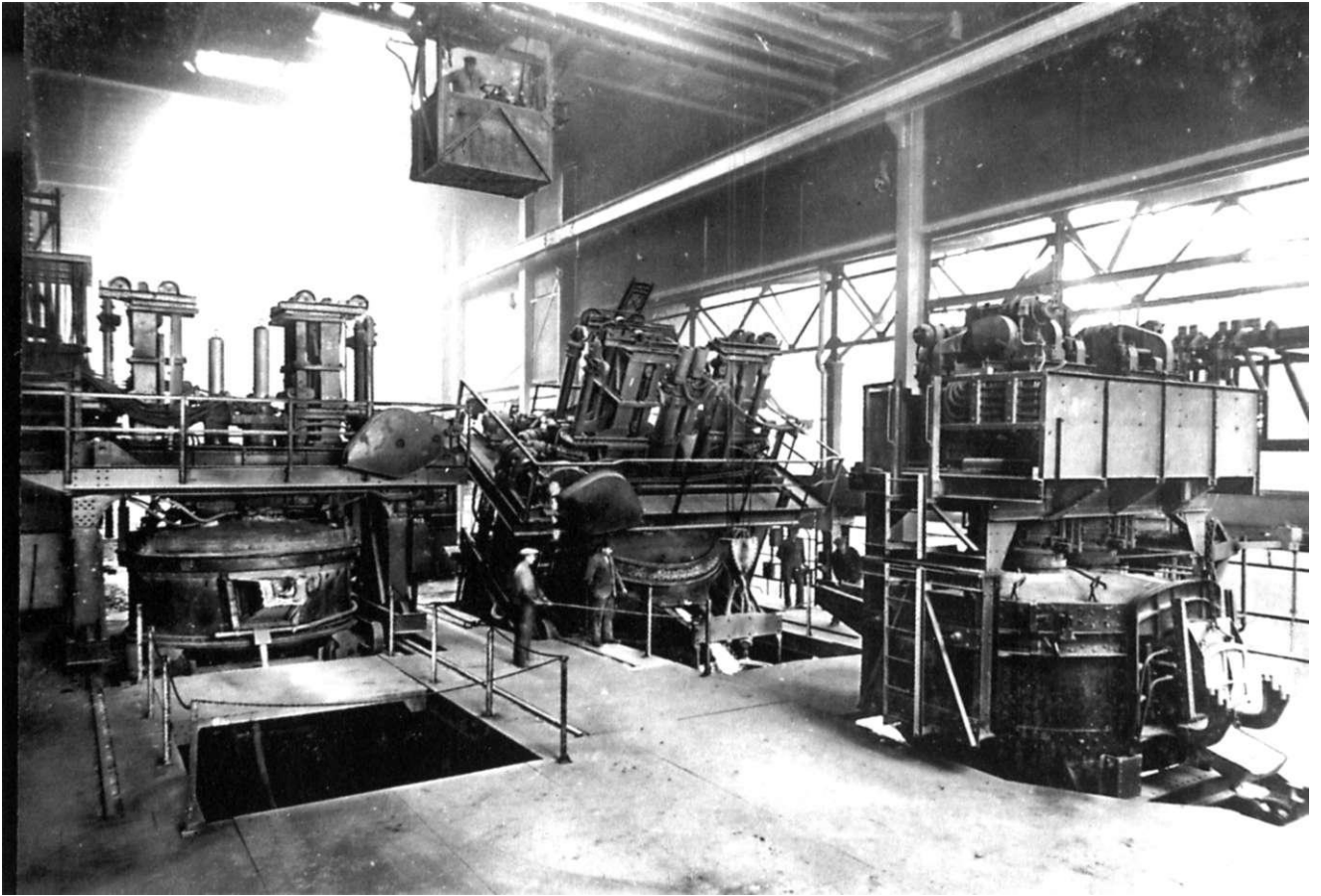


Abb. 46: Ansicht der drei Elektrostahlöfen im Elektrostahlwerk der Firma Schäffer und Budenberg

6.12. Maschinen- und Armaturenfabrik

C. L. Strube⁶⁸

Porsestraße 19

(Übersicht Industriestandorte Nr. 12, Seite 175)

1864 gründeten die beiden Schlosser Strube und Behl mit zuerst 4 und später 17 Arbeitern eine mechanische Werkstatt im Haus von Strubes Schwiegervater Hedloff an der Schönebecker Straße. Bis 1874 stieg die Mitarbeiterzahl auf 142 an. 1865 nannte sich der Betrieb Strube & Ebe, 1866 C. L. Strube. 1879 erfolgte der Fabrikneubau in der Porsestraße auf den ehemaligen Gelände des Fabrikanten Otto Prange. Es entstanden eine Eisengießerei und Formerei, ein Verwaltungsgebäude, zwei Fabrikgebäude, das eine mit Probierraum, Dreherei, Schmiede und Platz für Werkzeugmacher, das andere mit Manometerbau, Schlosserei, Tischlerei usw., eine Metallgießerei, ein Montagegebäude, eine Niederlage mit Modellraum und ein Materialenschuppen. Die Produktion der Firma stützte sich vor allem auf eigene Patente, wodurch sie gegenüber anderen Firmen wie der benachbarten von Schäffer und Budenberg konkurrenzfähig blieb. Abnehmer der überwiegend in Buntmetall gefertigten Produkte waren Eisenbahn- und Schiffbau. Aus einem alten Briefkopf läßt sich die Vielfalt der Produktpalette entnehmen: Hochdruckarmaturen für 32, 64 und 100 atm, Heißdampfparallelschieber nach eigenem Patent, Absperr- und Rückschlagventile, Heißdampfkondenstöpfe, Kesselschlammablaßventile, Ventilwasserstände, außerdem Armaturen jeder Art, insbesondere Manometer, Absperr- und Reduzierventile, Injektoren für Dampfessel und Lokomotiven jeder Gattung, Schieber, Unter- und Überflurhydranten, Sicherheitsventile, Dampfpeifen, Wasserstandsarmaturen, Pumpen und automatische Kondenswasserrückleiter.⁶⁹ Bei der Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft unter dem neuen Namen Maschinen- und Armaturenfabrik vorm. C. Louis Strube 1889 beteiligte sich auch der Buckauer Fabrikant R. Wolf als Aktionär in die Firma. Eine Krise 1913 führte vorübergehend zu der Überlegung, die Aktiengesellschaft zu liquidieren, dies konnte jedoch durch eine Sanierung 1914 verhindert werden. Während des ersten Weltkrieges produzierte die Maschinenfabrik auch für die Kriegsflotte, für militärische Transportmittel und die Rüstungsproduktion. Ein ab 1918 in großem Maße einsetzender Aktienankauf durch die Firma Polte führte zur späteren Übernahme als Tochterfirma dieses Unternehmens. Nach dem Krieg verlagerte sich die Produktion auf Spezialarmaturen für den Schiffbau.

Der zweite Weltkrieg brachte die Zerstörung des Werkes bis zu über 70 %. Zum größten Teil standen nur noch die Außenmauern der Gebäude.⁷⁰ 1948 fiel das Unternehmen dem VEB „SANAR“ als Betriebsteil

Strube und später dem gleichnamigen WB „SANAR“ zu. 1954 erfolgte die Bildung des VEB Spezialarmaturen im WB „SANAR“ aus den ehemaligen Betrieben C. L. Strube und W. Strube. 1956 schloß sich der VEB Spezialarmaturen an den VEB Meßgeräte- und Armaturenwerk „Karl Marx“ als Betriebsteil Spezialarmaturen an.

Das Firmengrundstück in der Porsestraße 19 beherbergt in heutiger Zeit unter dem Namen „Strube Center“ mehrere Firmen, u. a. die Firma Polte Armaturen GmbH.

⁶⁸ Bursian, H., Katak, 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., S. 17 ff.; Schmidt, C. A., Chronik der Stadt Buckau, Magdeburg 1887, S. 165.

⁶⁹ Bauaktenkammer, Akte Porsestraße 19, Bd. 3, Schreiben vom 30. Juli 1926.

⁷⁰ 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., S. 16.

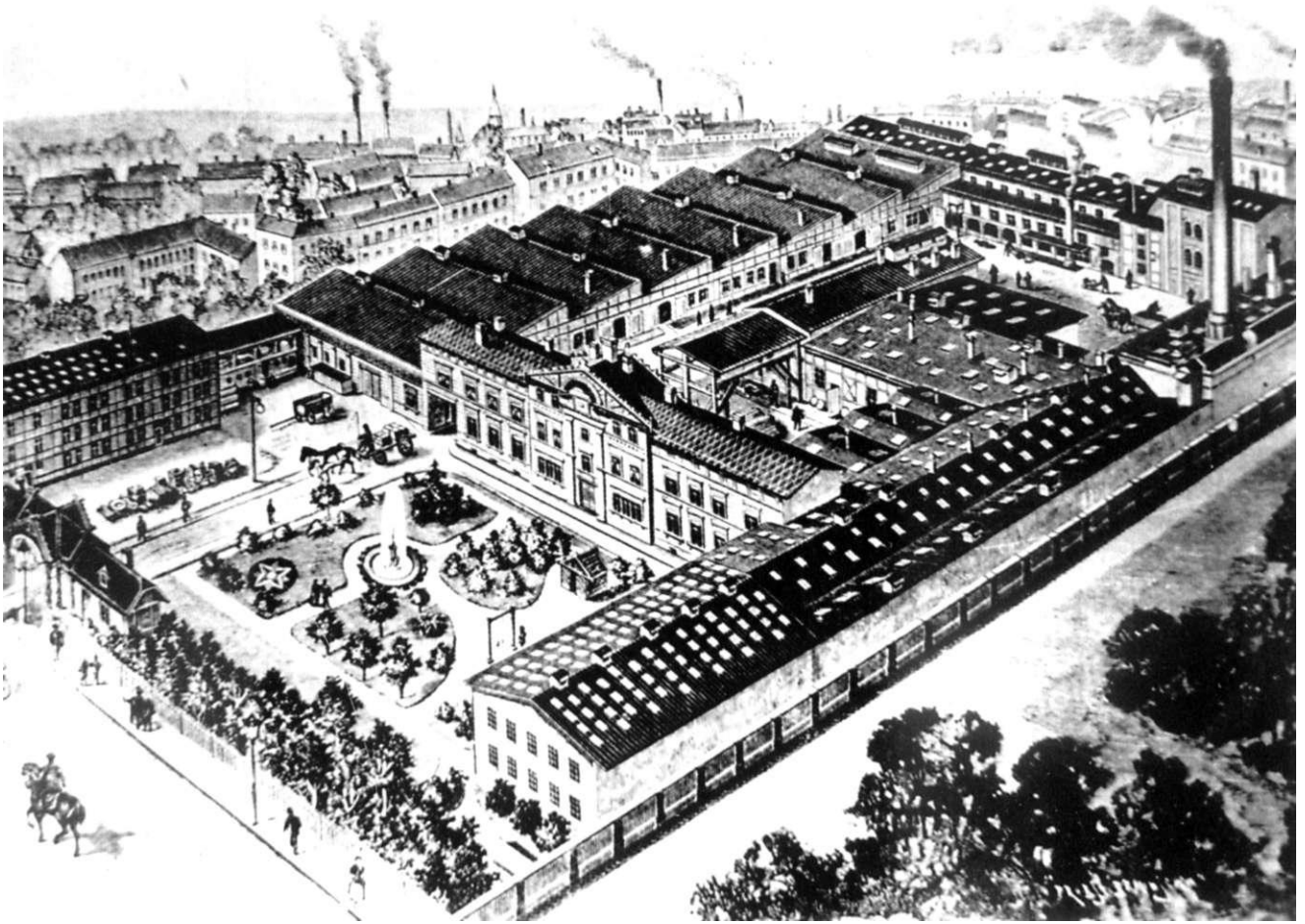


Abb. 48: Fabrikanlage der Firma C. L. Strube um 1890

6.13. Lokomobilenfabrik R. Wolf / SKL - VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“⁷⁷

Karl-Schmidt-Straße 9-13, Alt Salbke 6-10
(Übersicht Industriestandorte Nr. 13, Seite 175)

„Unter allen, der Industrie und Landwirtschaft zur Verfügung stehenden Betriebsmaschinen hat sich die R. Wolf'sche Lokomobile an erster Stelle behaupten können; ihr überaus geringer Brennmaterialverbrauch, ihre verhältnismäßige Unempfindlichkeit gegen äußere Einwirkungen, und die dadurch bedingte geringe Reparaturbedürftigkeit, ihre Zuverlässigkeit, ihre leichte Bedienung, die schnelle Aufsteilbarkeit, sowie ihr großer Kraftüberschuß und die Möglichkeit der Verwendung jedes Brennmaterials mußten der Lokomobile auch dort den Sieg verleihen, wo ein anscheinend geringer Brennmaterialverbrauch den erfolgreichen Wettbewerb anderer Motoren zu ermöglichen schien.“⁷⁸

Rudolf Ernst Wolf (1831-1910) gehörte zu den erfolgreichsten deutschen Ingenieuren seiner Zeit und zu den Wegbereitern der industriellen Entwicklung Buckaus und Magdeburgs. Sein Name ist mit der Geschichte des Lokomobilbaus eng verknüpft. Als Sohn eines Magdeburger Gymnasiallehrers hatte er in den Jahren 1847/48 in der Maschinenfabrik Buckau das Handwerk des Maschinenbauers erlernt und war nach weiterem Schulbesuch in Halberstadt und Anstellungen in Berlin und Stuttgart 1862 wieder in seine Vaterstadt zurückgekehrt, wo er sich zur Selbständigkeit entschloß.

Als Standort für seine 1862 gegründete Fabrik wählte Rudolf Wolf ganz bewußt Buckau aus, da die hier ansässige Maschinenfabrik der Stadt bereits einen Namen gemacht hatte. Er eröffnete seinen Betrieb als erste Spezialfabrik für Lokomobile mit einem Werkmeister, zwei Schlossern, einem Tischler, zwei Hilfsarbeitern und einem Wächter. Bis zum Ende des Jahres beschäftigte Wolf bereits 25 Mitarbeiter. Die erste Lokomobile konnte 1863 ausgeliefert werden. Wolf kaufte diese 1887 für die Fabrik zurück und stiftete sie 1904 dem Deutschen Museum in München. Bis ins Jahr 1868 bezog er die Kessel für seine Lokomobile noch durch andere Firmen, dann begann mit dem Bau einer Kesselschmiede die eigene Produktion. Anfang

der 70er Jahre ließ Wolf den ersten hölzernen Laufkran aufstellen. Von der Wirtschaftskrise 1873 gezeichnet, verblieben 1876 nur noch vier Mitarbeiter im Betrieb. Mit dem Jahr 1880 ließ sich jedoch eine bedeutende Verbesserung verspüren, so daß die Mitarbeiterzahl erneut auf ihre alte Höhe von 130 aufgestockt werden konnte. In diesem Jahr lieferte das Werk bereits wieder 21 fahrbare und 22 stationäre Lokomobile aus und fertigte darüber hinaus vier Dampfkähne mit Lokomobilen, eine Reihe Kessel, Schiffsschrauben und Tiefbohranlagen. Die nächsten Jahre brachten unter der Belebung des Exportes, unter anderem nach Übersee, Chile und China, einen steilen Aufstieg. 1884 beschäftigte Wolf 280 Mann, 1890 schon fast 800 und stellte im selben Jahr 336 Lokomobile her. Ein besonderes Kennzeichen der Wolfschen Produktion war die Vielseitigkeit und ständige Weiterentwicklung seines Spezialproduktes. 1883 verließ die erste Verbundlokomobile, 1901 die erste Heißdampflokobile das Werk. Lange Zeit importierte Wolf Dreschmaschinen aus England, in welche er seine Lokomobile einbaute. Erst mit der Einrichtung seines Salbker Werkes 1905 nahm er Dreschmaschinen in seine Pro-



Abb.49: Porträt Rudolf Wolf

⁷⁷ Schmidt, C A., Chronik der Stadt Buckau, Magdeburg 1887, S. 154 f.; Matschoss, C, Männer der Technik, Berlin 1925, S. 300; Die Geschichte unseres Hauses von 1838-1938, Maschinenfabrik Buckau R. Wolf Aktiengesellschaft Magdeburg, Magdeburg 1938; Matschoss, C, Die Maschinenfabrik R. Wolf Magdeburg-Buckau 1862-1912 (Festschrift), Magdeburg (1912); Ein weites Feld, 125 Jahre Maschinenfabrik Buckau R. Wolf Aktiengesellschaft, Magdeburg o. J.

⁷⁸ R. Wolf Magdeburg-Buckau, Brennmaterial ersparende Lokomobile (Produktkatalog Nr. 975), Magdeburg o. J., S. 4.

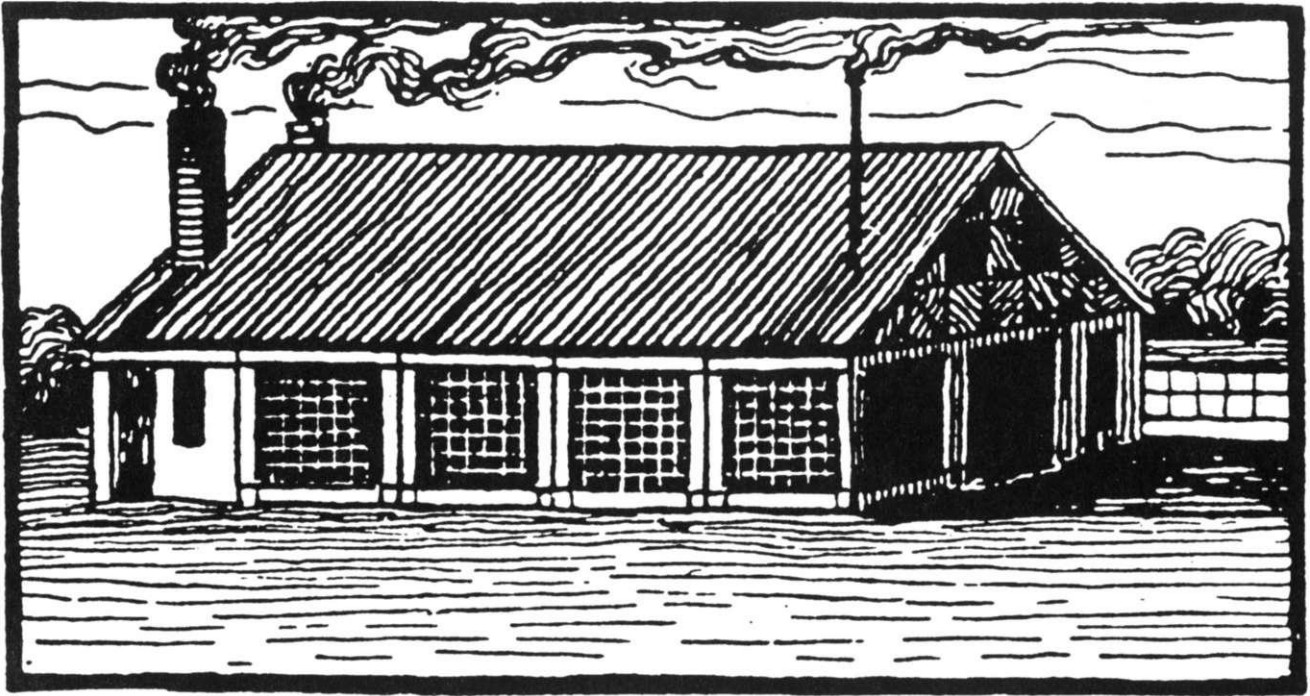
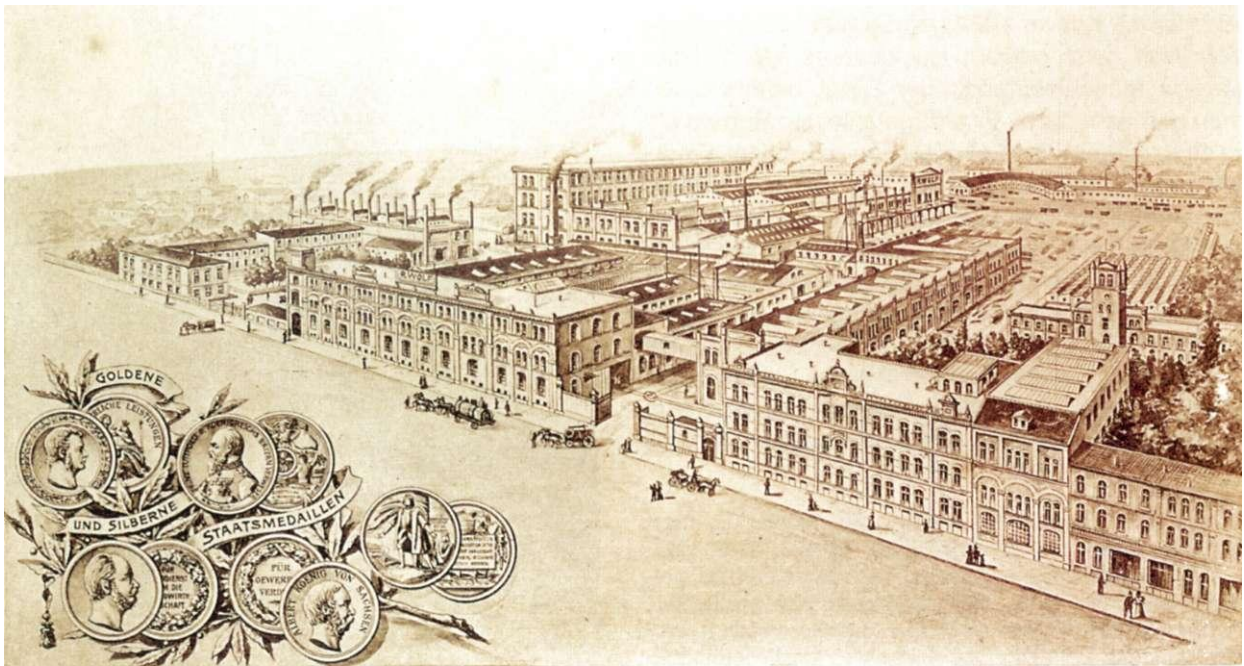


Abb. 50: Die Wolfsche Maschinenfabrik im Jahr 1862

Abb. 51: Maschinenfabrik R. Wolf, Buckau, Ansicht kurz nach 1900



Maschinenfabrik von R. Wolf in Magdeburg-Buckau.

duktion auf, da nun genügend Platz für die zusätzlich Fertigung vorhanden war. Mit dem Bau dieses Zweigwerkes entstand auch eine Gießerei, und so mußte die Firma ihre Modelle nicht mehr in fremden Werkstätten gießen lassen. Als Wolf im Jahr 1910 verstarb, arbeitete sein Unternehmen mit einer 3.000 Mann starken Belegschaft. Zu den Produkten gehörten neben Dreschmaschinen, Strohpressen, Transmissionsanlagen, Zucker-, Stärke-, Zichorien-, Öl- und Seifenfabrikarüstungen, Sägewerke, Kreiselpumpen und Schiffsschrauben.

Während des ersten Weltkrieges erwarb die Firma R. Wolf zwei auswärtige und ein Magdeburger Unternehmen. Eines davon war die Ascherslebener Maschinenfabrik AG, vormals W. Schmidt & Co., welche sich durch die Schmidtschen Heißdampfmaschinen einen Namen gemacht hatte. Diese Fabrik war besonders auf den Bau großer Dampfmaschinen ausgerichtet und produzierte außerdem Dieselmotoren für Kraftzentralen und Zellfilter für die chemische Industrie. 1926/27 erfolgte die Verlegung der Ascherslebener Produktion nach Salbke. Das zweite auswärtige Unternehmen war die seit 1857 bestehende Fabrik von Christian Hagans in Erfurt, welche sich dem Bau von Lokomotiven für Klein- und Staatsbahnen widmete. Sie wurde 1928 stillgelegt. Der Erwerb der Magdeburger Dampfpflugfabrik John Fowler & Co. war vermutlich maßgeblich dafür verantwortlich, daß die Firma Wolf auch mit dem Bau von Dampfpflügen begann. Nach dem Krieg kam noch ein weiteres Unternehmen zum Konzern, die von dem Flieger Hans Grade 1905 gegründeten Grade-Motorenwerke. Hier fertigte man zu diesem Zeitpunkt Rohölmotoren, Bootsmotoren und Motorräder. 1921 schloß sich die Firma R. Wolf mit der Buckauer Maschinenfabrik zu einer Interessengemeinschaft zusammen, welche letztlich 1928 im Zusammenschluß der beiden Firmen als „Maschinenfabrik Buckau R. Wolf AG Magdeburg-Buckau und Salbke“ endete.

Zu Zeiten der DDR (1956) entstand aus dem Salbker Betriebsteil der einstigen Lokomobilfabrik R. Wolf der Hauptsitz eines selbständigen VEB und 1970 das Stammwerk des Kombinates für Dieselmotoren und Industrieanlagen. Die Wolfschen Produktionsstätten in der Karl-Schmidt-Straße dienten nun als Betriebsberufsschule. Der VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ entwickelte sich zur wichtigsten Schiffsdieselmotorenfabrik der DDR. Neben Chemieanlagen für die UdSSR lieferte der Betrieb in 40 Länder. In den Jahren vor der Auflösung der DDR arbeiteten 9.500 Menschen für den VEB. Nach der Wende gingen aus dem ehemaligen Kombinat mehrere Einzelunternehmen hervor, wie u. a. die SKL Motoren- und Systemtechnik AG, der SKL Spezialapparatebau in Salbke und die Magdeburger Eisengießerei GmbH sowie die 1996 ins Leben gerufene Stork Comprimo SKL GmbH des niederländischen Stork-Konzerns, ein Ingenieurbüro (entwickelt aus der 1990 gegründeten SKL-Industrieanlagen GmbH), bei dem nur noch der Name an das traditionsreiche Unternehmen erinnert.

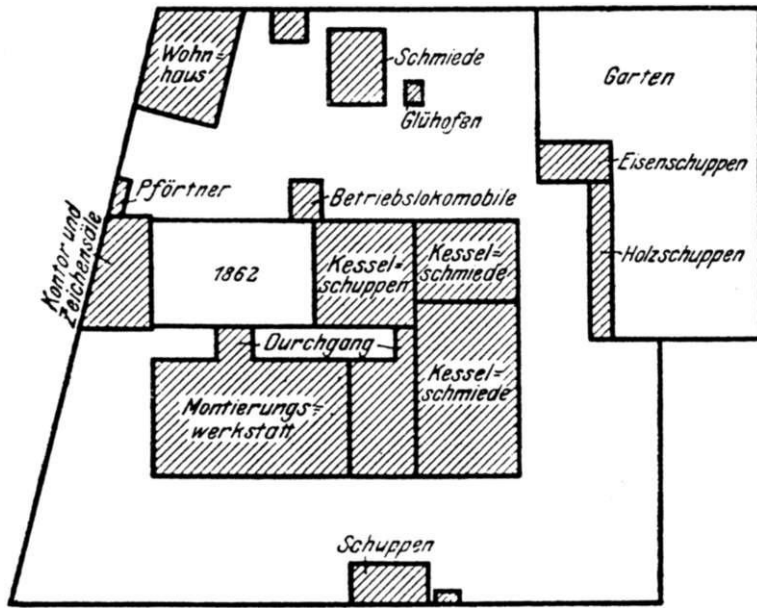
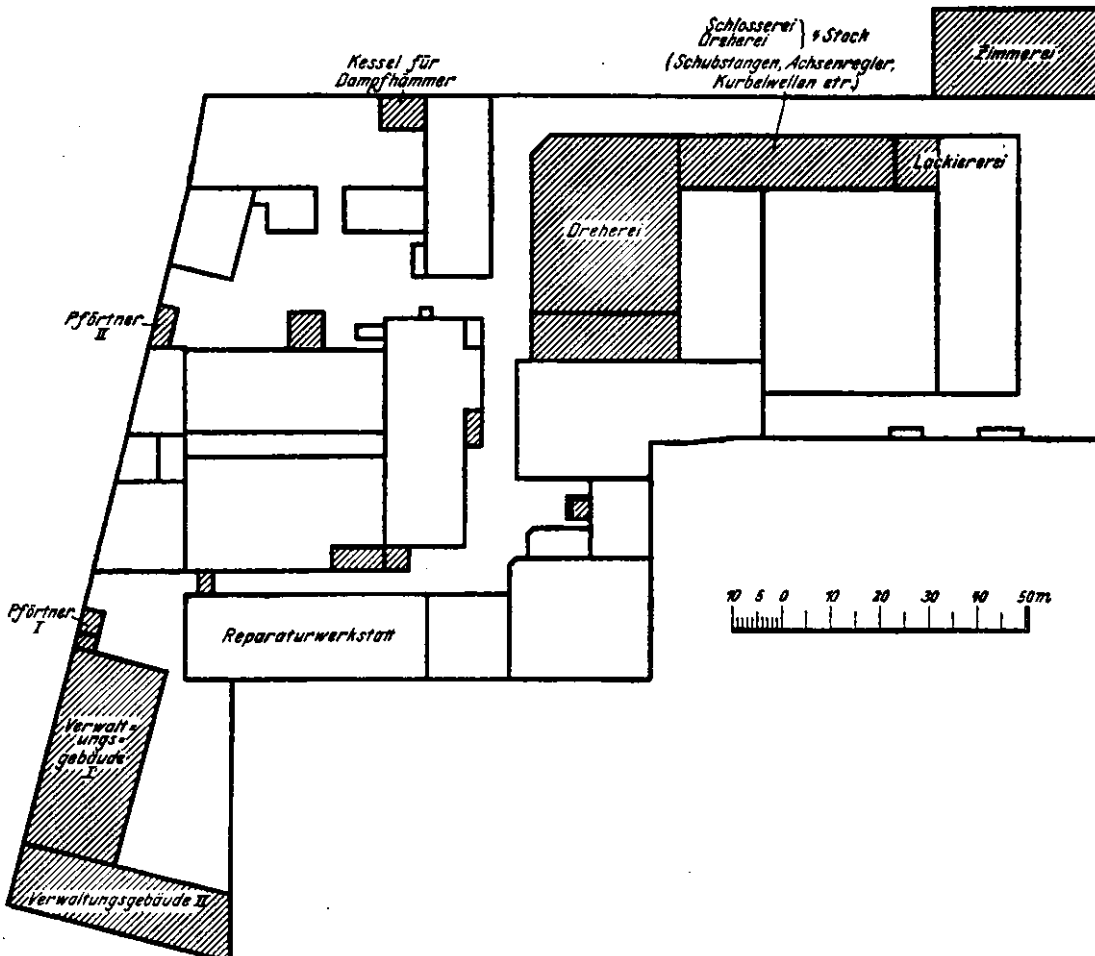


Abb. 52: Maschinenfabrik Ft. Wolf,
Lageplan des Werkes Buckau
1872 und 1902



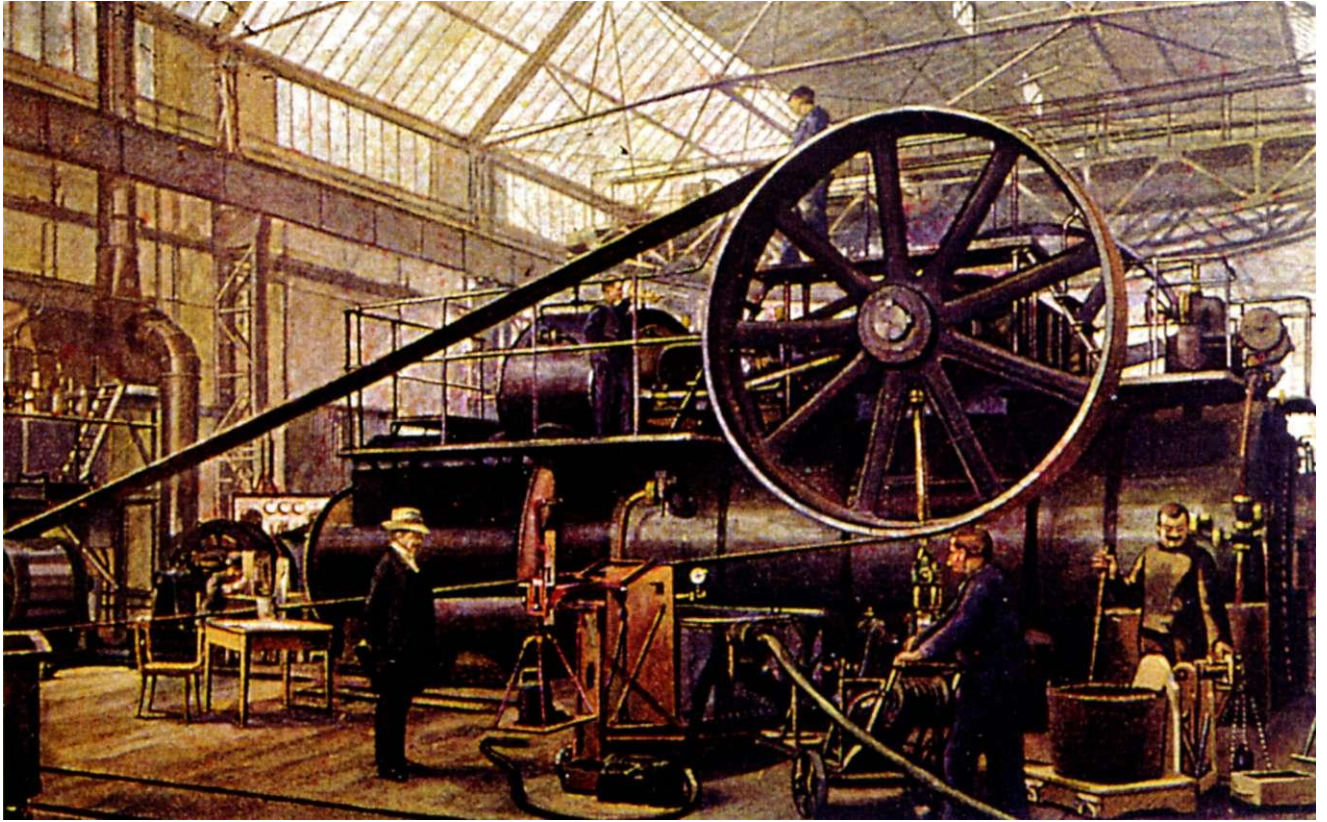


Abb. 53: Alte Postkarte, Heißdampflokobile, Dauerleistung 600 PS, Verbundmaschine mit Zwischenüberhitzung, auf dem Prüffeld in Salbke, 1908



Abb. 54: Alte Dampflokobile der Firma R. Wolf auf dem Gelände Schönebecker Straße 82-84, Baujahr 1911, Leistung 180 PS. Die Maschine steht unter Denkmalschutz



Abb. 55: Alte Kumpelpresse auf dem SKL-Gelände in Salbke, technisches Denkmal, ehemals in Gebäude 22 untergebracht

7. ANMERKUNGEN ZUR INDUSTRIEARCHITEKTUR

Im wesentlichen werden bei der Fabrikarchitektur zwei Grundtypen unterschieden, der Geschoßbau und der Hallenbau. Darüber hinaus gibt es noch den hier nicht weiter behandelten Gefäßbau, wie er bei Silos zu finden ist. Der Geschoßbau enthält in allen Stockwerken auf die ganze Gebäudetiefe und über große Länge durchlaufende Werkräume. Dabei wird bei älteren Gebäuden die Last durch eine Tragkonstruktion aus walzeisernem Gebälk und eisernen Stützen bewältigt. Er eignet sich für Branchen, deren Produktionsvorgang von oben nach unten verläuft, wie bei Mühlen, und für die Fertigung mit kurzen Verkehrswegen und notwendigem Seitenlicht. Letzteres ist zum Beispiel im Manometerbau der Fall, wo die präzise Arbeitsweise genügend Licht erfordert. Im Manometergebäude der Firma Schäffer und Budenberg in der Schönebecker Straße 124 waren deshalb die Arbeitsplätze unmittelbar vor den nach Süden ausgerichteten großen Fenstern eingerichtet.

Hingegen kommt bei großen Maschinen mit entsprechenden Gewichten und starker Erschütterung während des Produktionsvorganges nur ein Flachbau in Frage. Dieser ermöglicht große Stützenweiten und ausreichende Raumhöhen, da die Stützen nur das Dach tragen müssen. Der Hallenbau ist der unter Fabrikbauten am meisten vertretene Flachbau. Eingeschossige Hallenbauten sind für die Produktionsvorgänge der eisen- und metallverarbeitenden Industrie unentbehrlich. Nur sie ermöglichen die Aufstellung großer, hoher Maschinen und den Einbau zusätzlicher Arbeitsflächen auf Galerien sowie die Befestigung von Kranbahnen und das Be- und Entladen von Eisenbahnfahrzeugen. Der Lichteinfall erfolgt durch das Dach. Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts kam in Deutschland für Flachbauten das Sheddach auf. Hier wird unterschieden zwischen dem sog. Sägeshed mit unsymmetrisch einhüftigen Satteldächern und dem ab dem Ende des 19. Jahrhunderts gebräuchlichen Laternenshed aus Laternen mit zweiseitig verglastem Sattel. Das wohl berühmteste Magdeburger Beispiel für einen Hallenbau mit Galerien und Kranbahnen ist die Montage III auf dem Gelände des ehemaligen Grusonwerkes. Bei Hallenbauten können wiederum zwei Typen unterschieden werden, zum einen diejenigen mit gleich hohen Schiffen, wie das eben genannte Beispiel, zum anderen solche mit unterschiedlich hohen Schiffen. Die Höhe der Schiffe bestimmt sich nicht selten durch die Größe der Kranbahn. Bauten mit unterschiedlich hohen Schiffen sind häufig ähnlich einer Basilika dreischiffig mit überhöhtem Mittelschiff konstruiert. Hier kann der Lichteinfall außer über Seitenschiffenster und Oberlichter auch durch ein Glasband

zwischen Traufe und Anfallinie der seitlichen Pultdächer erfolgen. Für diese an sich weit verbreitete Bauform gibt es unter den Baudenkmalen des Magdeburger Maschinenbaus nur ein erhaltenes Beispiel. Dieses ist das Werkstattgebäude Blankenburger Straße 58-70, wobei hier die erhöhte Mitte zweischiffig angelegt ist.

Während die Produktionsstätten an rationale Zwecke gebunden waren, eignete sich der Verwaltungsbau besser als Repräsentationsobjekt. Aufgrund reger Expansion der Betriebe und eines wachsenden Konkurrenzdruckes reichte zur Bewältigung der anstehenden Aufgaben wie Planung, Finanzierung und Organisation nicht mehr das Arbeitspotential Einzelner, sondern mußten ganze Verwaltungsapparate formiert werden, die außerdem das Unternehmen nach Außen hin vertraten. So entstand seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts der industrielle Verwaltungsbau, in der Regel an exponierter Stelle im Eingangsbereich des Werkes. In diesem Zusammenhang sei an die Verwaltungsgebäude in der Karl-Schmidt-Straße, der Marienstraße und der Schönebecker Straße verwiesen.

Der Baudenkmalbestand des Magdeburger Maschinenbaus reicht vom letzten Drittel des 19. Jahrhunderts bis in die 40er Jahre unseres Jahrhunderts. Dabei ist das älteste Gebäude der 1869 entstandene Ölmaschinenbau in der Marienstraße 20. Für die Zeit vor und um die Jahrhundertwende sind im wesentlichen drei wichtige Architekten zu nennen, der Sudenburger Max Behrendt, der Maurermeister, Architekt und Buckauer Chronist Christian August Schmidt und für das Grusonwerk der Werkmeister Friedrich Hanke. Daneben finden sich die Namen Ernst Reppin (C. L. Strube), Meißner und Liborius (u. a. R. Langensiepen) und Ferdinand Boese (Schäffer und Budenberg). In der Zeit vom 1. Weltkrieg bis in die 40er Jahre arbeiteten nicht mehr nur lokal ansässige Architekten für die Magdeburger Maschinenbaubetriebe, sondern auch auswärtige wie der Berliner Industriearchitekt Bruno Buch (Poltewerk), der Essener Prof. Edmund Körner (Fa. Mackensen) und Curt von Brocke aus Kassel (Poltewerk) sowie Reg.-Baumeister Paul Schäffer-Heyrothsberge, der mit dem Bau des Verwaltungsgebäudes für die Firma Otto Gruson seinen ersten Auftrag erhielt.

8. BAUDENKMALE DES MAGDEBURGER MASCHINENBAUS

Alt Salbke 6-10

Bedingt durch die flächenhaften Kriegsverluste des 1905 gegründeten Zweigwerkes der Firma R. Wolf, später Maschinenfabrik Buckau R. Wolf, war das Werksgelände zur Zeit der Wende maßgeblich durch den Wiederaufbau und Neubau nach 1945 bis Ende der 80er Jahre geprägt. Ein Großteil des Geländes ist inzwischen beräumt, einige prägnante Gebäude stehen unter Denkmalschutz. Die Fabrik R. Wolf galt viele Jahre als technologisch fortschrittlichste ihrer Zeit, (siehe Lageplan S. 183)

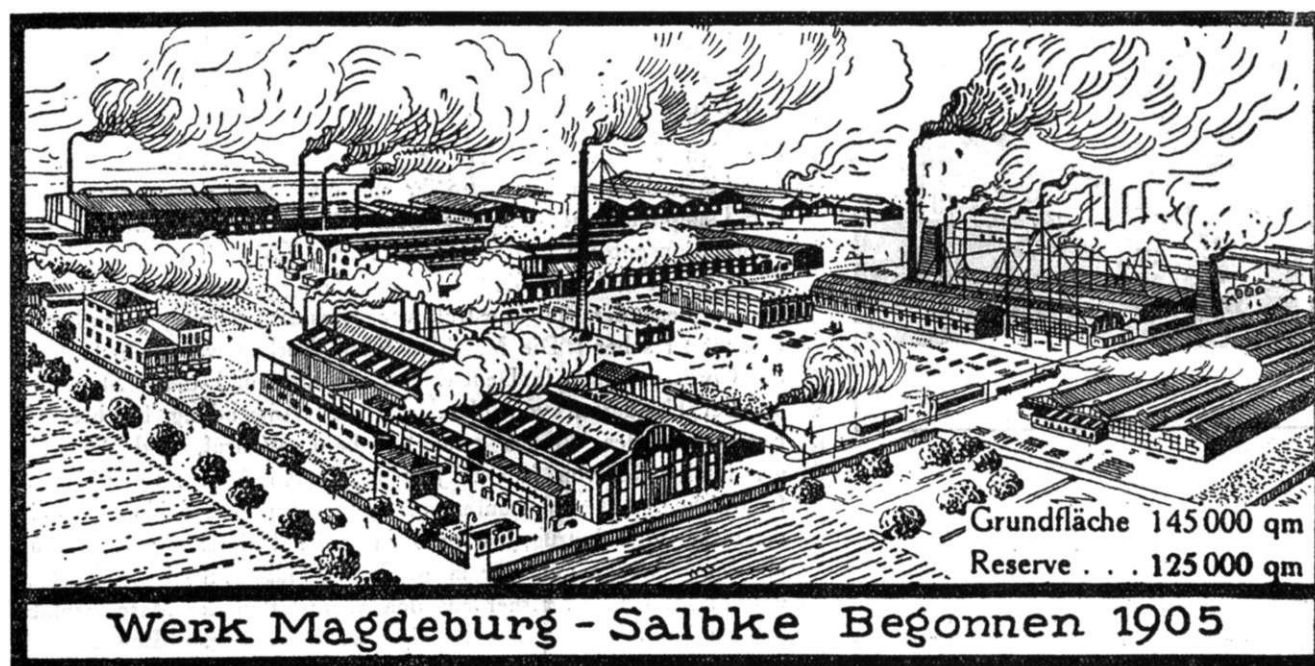


Abb. 56: Grafische Darstellung des Werkes Salbke 1913, im Vordergrund die Gießereihalle, dahinter die vierschiffige Kesselschmiede

Gießereihalle

Monumentaler dreischiffiger Hallenbau aus rotem Backstein aus den Jahren 1907/08. Hervorzuheben ist neben der geschwungenen Nordfassade im Art déco Stil die geschweifte Ausbildung der Dachkonstruktion. Verputzte Flächen und große Fenster stehen im Kontrast zu der roten materialsichtigen Ziegelwand. Die Dachfläche des Mittelschiffes ist als gläsernes Oberlicht ausgebildet, wobei die einzelnen Glasfenster von Walzeisensprossen gehalten werden. Bis auf die Südseite, welche zwecks späterer Anbauten aus Eisenfachwerk mit Ziegelausfachung besteht, sind alle

Mauern massiv aufgeführt. Die bebaute Fläche der Eisengießerei betrug nach Fertigstellung 6.339 m². Eine Belegschaft von 350 Mann produzierte 1912 8.0001 Maschinenguß. Der Architekt läßt sich anhand der Aktenlage nicht genau fassen. Die Pläne sind mit der Signatur Av und der Ortsbezeichnung Tempelhof versehen. Durch den Bau dieser werkseigenen Gießerei mußte die Firma ihre Modelle nun nicht mehr in fremden Werkstätten gießen lassen.

Maße: Länge ca. 120 m, Breite fast 50 m, davon Mittelschiff 17,15 m, Seitenschiffe je 12,3 m lichte Breite

Abb. 57: Alt Salbke 6-10, Nordwand der Gießereihalle



Abb. 58: Alt Salbke 6-10, Inneres der Gießereihalle 1912, Mittelhalle für schwere Gußstücke, Blick nach Norden



Montagehalle und Kesselschmiede

1906 errichteter, langgestreckter vierschiffiger Hallenbau aus rotem Backstein mit einer Breite von fast 65 m, einer ursprünglichen Länge von 121 m und einem Flächeninhalt von 8.140 m². Nachträgliche westliche Anbauten aus 1928 und späteren Jahren. Eigentliches Schmuckstück ist die renovierte vierteilige Ostfassade im Art déco Stil mit ihren geschwungenen Giebeln, den hellen Putzflächen und den großen Fenstern. Die

vier Hallenfronten sind einheitlich gestaltet, nur ist die südlichsten Front entsprechend der Hallenbreite etwas schmaler ausgefallen. Auf der Zeichnung (Abb. 59) sind die großen eisernen Schiebetore zu sehen, welche sich in dieser Form nicht erhalten haben. Das Gebäude ist nachträglich etwas erhöht worden, wobei die langen Seitenfassaden als zusätzliche Lichtquelle ein durchgehendes Glasband erhielten. Südliche Anbauten kürzlich abgebrochen.

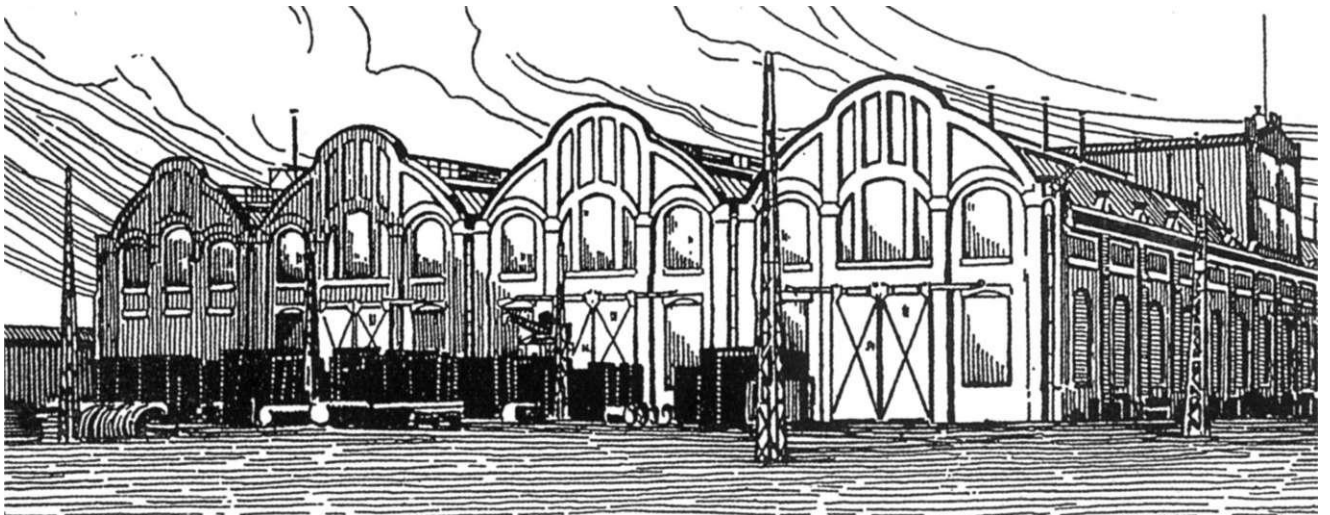


Abb. 59: Alt Salbke 6-10, Kesselschmiede des Werkes Salbke, Zeichnung 1912

Abb. 60: Alt Salbke 6-10, Kesselschmiede, renovierte Ostfassade





Abb. 61: Alt Salbke 6-10, Kesselschmiede, Innenansicht 1912

Rohrschlängenbau mit Uhrenturm

Erweiterungsbau aus dem Jahr 1938 über L-förmigem Grundriß an einem älteren Bauteil von 1911. Der Umbau sollte der Durchführung der übertragenen Heeresaufträge sowie der Aufträge für den Vierjahresplan dienen. Auftraggeber war das Luftwaffenkommando XI Hannover. Die einstöckigen Anbauten dienten der Verlängerung von fünf vorhandenen Hallen und dem Neubau einer weiteren Längshalle. Dabei hatte der fünfstöckige Uhrenturm vermutlich eher repräsentative Funktion.

Die Fassade paßt sich den umliegenden Backsteinbauten durch ihre Klinkerverblendung in unterschiedlichen Rottönen an. Innen war das Gebäude hellgelb gestrichen. Die 17achsige Nordfassade gliedert sich durch breite rechteckige Fenster und drei Tore, die 24achsige Ostansicht durch schmale stehende Fenster und ein Tor. Einziger Fassadenschmuck des strengen, nüchternen Baukörpers sind neben wenigen Tekturen extrem schmale Gesimse aus einfachen liegenden oder stehenden Lagen Klinker, die Rahmungen der Tore aus über Eck gestellten Klinkern und die Fensterrahmungen inklusive Gitterwerk am Turm.

Dachverband: eiserne Pfetten auf eisernen Bindern.
Länge an der Ostseite 84,8 m, an der Nordseite 80 m,
Tiefe der Anbauten 14,75 m

Sehr guter Erhaltungszustand



Abb. 63: Alt Salbke 6-10, Rohrschlängenbau, Tor auf der Nordseite

Abb. 62: Alt Salbke 6-10, Rohrschlängenbau, Ostseite



Alt Salbke 11-13

Die ehemalige Königliche Eisenbahnhauptwerkstatt Salbke (RAW) gehörte zu den großen zentralen, um die Jahrhundertwende entstandenen Produktionsstätten der Eisenbahnen in Sachsen-Anhalt. Sie diente zur Entlastung der 1887 in Buckau gegründeten Hauptwerkstatt und begann ihre Produktion ab 1895 auf dem großzügig und technologisch fortschrittlich angelegten Areal. Ihr trotz Kriegsschäden (Zerstörung zu 80 %) geschlossenes Erscheinungsbild läßt sie zum bedeutenden Zeugnis der Magdeburger Industriekultur werden. Sie besitzt die Wertigkeit eines Denkmalbereiches mit einzelnen Baudenkmalen. Auf dem Gelände hat sich außerdem noch ein technisches Denkmal erhalten, das ca. hundert Jahre alte, handbetriebene Gestängestellwerk in einem kleinen unscheinbaren Ziegelfachwerkgebäude, (siehe Lageplan S. 177)

Wagenreparaturwerkstatt

Diese elfschiffige, 165 m x 242 m große Halle mit einem Stützenraster von 15 m 1893 von der Königl. Eisenbahndirektion Berlin geplant (Entwurf Behrendt, nicht zu verwechseln mit dem Sudenburger Architekten Max Behrendt, Ausführung Maeltzer), 1894/95 erster Bauabschnitt errichtet und entsprechend den wachsenden Anforderungen bei der Wartung des Lokomotiv- und Waggonbestandes nach dem bereits vorliegenden Plan vergrößert. Der erste Bauabschnitt erhielt Ausmaße von 91,15 m Breite und 138,7 m Tiefe.

Arbeitsflächen für Schlosser, Stellmacher, Dreher, Lackierer, Anstreicher, Tischler, Sattler und für Holzbearbeitung sollte die Halle bieten. Die erste Erweiterung nach Westen erfolgte 1899 in gleicher Breite und 59,6 bis 81,6 m Tiefe, eine weitere 1911 nach Norden von 74,47 m Breite und 242,24 m Tiefe. Dabei paßte sich der neue Bauteil dem älteren an, so daß sich die Ostfassade aus insgesamt elf gleichen Giebeln zusammensetzt. Diese sind in gelbem Backstein gehalten und durch einen getreppten Fries sowie eine Art Konsolenfries an den Giebelschrägen gegliedert. Die einzelnen Giebelfelder werden durch über die Fassade hinausreichende Pfeiler voneinander abgegrenzt. Ihre Spitze krönt ein kaminartiger Aufbau, dessen segmentbogenförmig ausgesparter unterer Teil lanzettförmige Blindfenster umfängt. Schmale rote Backsteinbänder laufen in Horizontalrichtung über die Fassaden. 45 Arbeitsgleise des weit aufgefächerten Gleissystems führen auf der Südseite durch Tore in die große Halle. Flache Satteldächer mit Laternensheds verlaufen in Ostwest Richtung. Derartig großflächige Hallenareale sind für Ausbesserungswerke typisch, ebenso die Frontgestaltung mit langer Giebelfolge (vergleichbar die Wagenhalle des Ausbesserungswerkes Krefeld-Oppum 1890-1892). Aus dem Bauabschnitt im Jahr 1911 stammt auch das längliche zweistöckige Wasch- und Poliergebäude auf der nordwestlichen Rückseite. Wiederaufbau nach starker Beschädigung im zweiten Weltkrieg; langgestreckter südwestlicher Anbau erst 1964.

Abb. 64: Alt Salbke 11-13, Wagenreparaturwerkstatt



Schmiede

Einstöckige und einschiffige, gelbe Backsteinhalle. Als Reifen-, Feder- und Hammerschmiede 1892 von der Königl. Eisenbahndirektion Berlin (Entwurf Behrendt, Ausführung Mältzer⁷³) geplant, jedoch wie die Wagenreparaturwerkstatt in drei Teilabschnitten bis zu einer Länge von 108 m verwirklicht. Die Erweiterungen erfolgten 1899 und 1911 jeweils nach Westen. Das Gebäude bot nun eine Kapazität von vier Vierfach-Schmiedefeuern in seiner Mitte und 23 Zweifach-Schmiedefeuern an den Längsseiten. Fassadengestaltung aus Zinnen- und Konsolenfriesen und schmalen roten Bändern aus zwei Lagen Bindern. Ein Teil der rechteckigen Schmiedeschornsteine sind erhalten. Beleuchtung durch hohe Seitenfenster und Oberlichter im Laternenshed-System über dem Satteldach. Schmiedeeiserne Dachkonstruktion. Bemerkenswert ist der 6 m tiefe Fundamentkeller mit fünf Schwingfundamenten für Schmiedehämmer.

Von der Innenausstattung sind folgende Maschinen Bestandteil des Denkmals: ein Dampfhammer der Fa. J. Banning, Hamm (ca. 1920) und eine Universal- schere der Fa. Henry Pels & Co. AG, Berlin (ca. 1910/20, steht im Anbau). Das Gebäude ist von An- und Nach- barbauten jüngeren Datums an der Nord- und der Südseite umgeben.

⁷³ Statistische Nachweisungen, betreffend die im Jahr 1895 vollendeten Hochbauten der preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung, in: Zeitschrift für Bauwesen, Jg. 48, 1898, S. 48.



Abb. 66: Alt Salbke 11-13, östliche Giebelfront der Schmiede



Abb. 67: Wasserturm des RAW Salbke

Wasserwerk mit Wasserturm, Maschinenhaus und Tiefbehälter

Standort auf der Ostseite der Alt Salbker Straße, gegenüber dem RAW, eingebettet zwischen ehemaligen Dienst- und Arbeiterwohnungen sowie alten Sozialeinrichtungen des Werkes.

Der 1893/94 nach Plänen von Behrendt aus mehrfarbigen Ziegelsteinen und Sandsteinelementen errichtete, teilverputzte Wasserturm stellt einen wichtigen und allgemein verbreiteten Gebäudetypus bei Bahnhöfen und Betriebswerken dar. Er markiert zusammen mit dem Schornstein des Kesselhauses auf der anderen Straßenseite die Silhouette des Stadtteiles Salbke. Seine Kuppel besteht aus einer genieteten Eisenkonstruktion. Der Wasserturm enthält einen genieteten Doppelbehälter nach dem Intze-Patent (Typ I) mit mittigem Durchbruch sowie einen Zentralschornstein, welcher über den Turmkopf hinausragt. Sein vierstöckiger Turmschaft verjüngt sich nach oben und birgt im Fuß ein Laboratoriumszimmer. Um das Erdgeschoß verläuft ein Sandsteingesims mit kugelförmigen Sandsteinbekrönungen.

Maße: bebaute Grundfläche im Erdgeschoß 150 m², 35,62 m Höhe bis Oberkante Hauptgesims, Drenpelhöhe 8,25 m⁷⁴

Zeitgleich entstand das benachbarte einstöckige, rote Kessel- und Maschinenhaus als zweischiffiger Klinkerbau mit Lisenengliederung und Giebelbekrönungen. Die Planung hatte ebenfalls Behrendt übernommen, die Ausführung Maeltzer.

Maße: bebaute Grundfläche 411 m², Höhe bis Oberkante Kranzgesims 6,58 m⁷⁵

⁷⁴ Statistische Nachweisungen, betreffend die in den Jahre 1894 vollendeten Hochbauten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, in: Zeitschrift für Bauwesen, Jg. 47, 1897, S. 52 mit Grundriß.

⁷⁵ Statistische Nachweisungen, betreffend die in den Jahre 1894 vollendeten Hochbauten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, in: Zeitschrift für Bauwesen, Jg. 47, 1897, S. 54.

Kesselhaus mit Schornstein

Objekt auf dem hinteren Betriebsgelände. 1894/95 als Kessel- und Maschinenanlage für die benachbarte Wagenreparaturwerkstatt errichtet. Die erhaltene Nordfassade aus zwei gelben Giebelfeldern stammt von einer Erweiterung 1899 und entspricht in ihrer Form der Planung von 1894. Gleichzeitig entstand außerdem der 43 m hohe Dampfschornstein.⁷⁶ Er ist dominierendes Element des Industriebereiches und stellt mit seiner schmuckreichen Schaftgestaltung aus gelben und roten Ziegeln eine besonders spielerische Variante im Stil des Historismus dar. Sein von einem Rechteck in ein Polygon und wiederum in einen Zylinder übergehender Unterbau weist Anklänge einer sakralen Architektursprache auf. Der rechte Stufengiebel des Kesselhauses trägt das Baudatum 1899. Rollschichten- und Zahnschnittfriese sowie rote Backsteinbänder gestalten die Fassade.

Der Schornsteinkopf befindet sich in einem maroden Zustand und bedarf dringender Reparatur.



Abb. 68: Alt Salbke 11-13, Schornstein des Kesselhauses



Abb. 69: Alt Salbke 11-13, Kesselhaus, Nordseite

⁷⁶ Statistische Nachweisungen, betreffend die in den Jahren 1897 bis 1900 vollendeten Hochbauten der preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung, in: Zeitschrift für Bauwesen, Jg. 55, 1905, S. 29.

Weichenbauanstalt, später Großteileaufarbeitung

Zweischiffiger Hallenbau in der Südostecke des Betriebsgrundstückes, zur Schönebecker Straße giebelständig, mit elf Achsen an den Längsseiten. 1908/09 von der Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion V unter Baurat Gerhard Schürmann in rotem Backstein errichtet und an den Außenseiten durch helle Putzflächen farblich gestaltet. Die Fassaden werden durch ein Lisenensystem und Backsteinfriese gegliedert. An den Stirnseiten erheben sich zusätzlich über die Fassade hinausreichende Pfeiler mit zelt-dachförmigem Abschluß und mittig angeordnete, getreppte Wandvorlagen. Die Fassadengestaltung entspricht der Zeit um und kurz nach 1900. Hier fließen Mittelalterzitate aus der regionalen Backsteinarchitektur und moderne Elemente zusammen. Der Ostfassade ist ein niedriger Anbau von 46 m Länge und 5,4 m Tiefe vorgeblendet, in dem kleinere Stuben für Werkmeister, Werkführer, Magazin und Werkzeugausgabe sowie Aborte und ein Schrankraum untergebracht waren. Dachbinder in genieteteter Eisenkonstruktion tragen die beiden Satteldächer und ihre gläsernen Oberlichter.

Maße: 61,56 m Länge, Traufhöhe 8,4 m, Firsthöhe 11,5 bzw. 14,64 m

Abb. 70: Weichenbauanstalt Alt Salbke 11-13, Westseite



Blankenburger Straße 58-70

Historische Fabrikanlage der Firma Röhrig und König, bestehend aus einer Gruppe qualitätvoller Funktionsbauten im Stil des späten Historismus aus dem Jahr des Fabrikneubaus 1894, darunter ein städtebauliche Prägnanz besitzender Wasserturm. Die Planung erstellte der Sudenburger Architekt und Maurermeister Max Behrendt.

Werkstattgebäude: Dreherei- und Schmiedehalle bzw. Montage

Langgestreckter vierschiffiger basilikaler Hallenbau von 101 m Länge, 31,3 m Tiefe und 6,4 m bzw. 9,5 m Höhe bis Oberkante Sparren, einseitige Anbauten an der Südseite (Schmiede, Kesselhaus und Maschinenstube). Die traufseitige, 20achsige Ansicht zur Straße zeigt eine Backsteingliederung des Seitenschiffes im historisierenden Stil mit Anklängen sakraler Architektur. Segmentbogenfenster mit kleinteiliger Eisensprosseneinteilung alternieren mit kurzen, mit spitzen Dreipaßbögen aus Werkstein geschmückten Strebepfeilern. Über dem Seitenschiff erstreckt sich die durchfensterte Hochwand des erhöhten, zweisechiffigen Hauptbaus. Das Satteldach des Mittelschiffes und die seitlichen Pultdächer werden von schmiedeeisernen Drehbindern getragen, welche teils auf schmiedeeisernen Stützen, teils auf den Umfassungswänden ruhen. Entwurf Max Behrendt, Baujahr 1894.



Abb. 71: Blankenburger Straße 58-70, Montagehalle, Detail des straßenseitigen Seitenschiffes

Abb. 72: Blankenburger Straße 58-70, Montagehalle, Seitenschiff



Wohn- und Verwaltungsgebäude

Zwei 1894 erbaute, ursprünglich frei stehende Ziegelgebäude, ein Beamtenwohnhaus (östlich) und ein Verwaltungsgebäude (westlich), 1926 durch Ergänzung des mittleren Teils zu einer Einheit zusammengeschlossen. Für alle drei Bauteile war der Architekt Max Behrendt verantwortlich. Der mittlere Bereich paßt sich in der formalen Gestaltung den älteren Teilen an. Zwei-, zweieinhalb und dreigeschossiges Objekt mit flachem Walmdach, schmalen Gesimsen und einfachen Backsteinfriesen. Sämtliche Fenster sind als Segmentbogenfenster mit leicht hervortretenden gemauerten Stürzen und schmalen gebogenen Kragplatten ausgeführt.

Abb. 73: Blankenburger Straße 58- 70, Wohn- und Verwaltungsgebäude





Abb. 74: Blankenburger Straße 58-70, Modellhaus mit Wasserturm

Modellhaus mit Wasserturm

Geschoßbau; 45 m langes, rotes Backsteingebäude mit drei Vollgeschossen und Dachgeschoß unter einem Satteldach. Jeweils zehn Fensterachsen rechts und links des Turmes. Im Inneren pro Etage ein großer Saal mit zwei Stützenreihen. Der mittig aus der Fassade hervortretende Treppen- bzw. Wasserturm ist sechsstöckig aufgebaut. Sein oberer zinnenbekrönter Aufbau war nicht Bestandteil der 1894 gefertigten Entwürfe und muß kurze Zeit später bei Umgestaltung des Treppenhauses in einen Wasserturm ergänzt worden sein. Die formale Gestaltung der Fassaden entspricht derjenigen des benachbarten Wohn- und Verwaltungsgebäudes. Sowohl die Segmentbogenfenster als auch die Gesimse sind identisch. Architekt Max Behrendt.

Dem Turm ist in jüngerer Zeit linksseitig ein Aufzugschacht angefügt und somit eine Fensterachse des Modellhauses verdeckt worden. Nach Osten schließen sich ein flacher Schuppen und die zeitgleich entstandene Tischlerei an. Auch diese Gebäude sind in gleichem Stil gehalten.

Abb 75: Blankenburger Straße 58-70, Wasserturm, Detail



Budenbergstraße 1-7

Geschlossene Fassadenfront aus drei zum ehemaligen Werk III des VEB Meßgeräte- und Armaturenwerk „Karl Marx“, vormals Eisengießerei des Unternehmens Schäffer und Budenberg, zählenden Bauten. Ab 1883 diente das Areal an der Budenbergstraße dem expandierenden Unternehmen als weitere Betriebsstätte, (siehe Lageplan S. 180)

Tischlereigebäude

Schmaler, relativ schlichter, verputzter Ziegelbau im historistischen Baustil, ca. 1880 errichtet. Dreistöckig und dreiachsig angelegt und mit Pultdach abgeschlossen. Schmale Gesimse verlaufen auf Höhe der Sohlbänke und zwischen Erd- und 1. Obergeschoß. Letzteres ist durch seine Fensterverdachungen gegenüber den anderen Etagen hervorgehoben. Die Fassadenoberfläche weist eine Putzband- und Putzquaderstruktur auf. Eingang von der Hofseite. Vermutlich diente das Gebäude anfangs als Wohnhaus und wurde erst durch Umnutzung als Tischlerei dem Unternehmen zugeschlagen.



Abb. 76: Budenbergstraße 1-7, Tischlereigebäude

Modellhaus

An die Tischlerei schließt sich nach Nordosten ein vierstöckiger dunkelroter Ziegelbau an. Die mehrschichtige Fassade wird von zwei über die Gebäudehöhe hinausragenden Wandvorlagen flankiert bzw. eingeschlossen. Eine Lisene in der Fassadenmitte unterteilt das vierachsige Gebäude in zwei gleiche Hälften und unterbricht die schmalen Gesimse zwischen den einzelnen Stockwerken. Ein kräftiges Gesims auf Höhe des nachbarlichen Kranzgesimses täuscht einen Gebäudeabschluß mit übergeordneter Attika vor. Hinter der Scheinattika verbirgt sich jedoch weiterer Raum unter einem gewölbten Dach. Der obere Fassadenabschluß mit den rechtwinkligen Fassadenspiegeln muß nachträglich aufgestockt worden sein, da er auf den Bauzeichnungen nicht vorhanden ist. Alle

Fenster weisen gemauerte Stürze in Form von Segmentbögen auf. Im 3. Obergeschoß sind den Zwillingfenstern kleine gußeiserne Säulen eingestellt. Durch eine Abstufung in den Fensterlaibungen der drei übrigen Etagen erscheinen hier die Fenster eher tiefliegend. Das Gebäude entstand 1884 über unregelmäßigem, sich nach hinten erweiternden Grundriß. Diese Unregelmäßigkeit bedingte sich durch die nördlich verlaufende Rayongrenze zwischen erstem und zweitem Rayon und der hierdurch beschränkten Möglichkeit des massiven Bauens. Gußeiserne Stützen und I-Eisen übernehmen die Stützfunktion im Inneren. Eingang von der Hofseite.

Maße: Breite Straßenseite 12,3 m, Hofseite 28,7 m, Höhe bis Hauptgesims 13,7 m, auf der Hofseite 11,7m



Abb. 77: Budenbergstraße 1-7, Modellhaus



Abb. 78: Budenbergstraße 1-7, Fassadenaufriß Modellhaus 1884, Hofansicht

Abb. 79: Budenbergstraße 1-7, Gußputzerei



Gußputzerei

Neben dem Modellhaus steht ein zweigeschossiger roten Ziegelbau, die Putzerei, mit zum Hof hin anschließender Schlosserei und Plattenlager (Funktionen 1938, zuvor Nutzung der hinteren Räumlichkeiten als Modellager). Das Gebäude entstand 1907 unter der Leitung des werkseigenen Bauführers Ferdinand Boese. Seine elfachsige Fassade wird wie auch das Modellhaus durch Abstufungen in der Wandfläche plastisch durchgliedert, wobei diese Fassade jedoch insgesamt flacher bleibt. Fünfmal zwei Fensterachsen und an der Südseite eine Fensterachse werden durch lisenenartige Wandvorlagen gerahmt. Diese Wandvorlagen teilen die Fassade in sechs große und ein kleines fensterloses Element. Die Segmentbogenfenster selber liegen jeweils in leicht zurückgesetzten Fassadenspiegeln mit einem Zahnschnitt als oberem Abschluß. Nach oben hin wird die Fassade durch ein kräftiges Kranzgesims aus einem doppelten Deutschen Band und einem Konsolenfries aus mehreren gestuften Lagen Backsteinen abgeschlossen. Geplante Dachkonstruktion: Sägezahnsheds in Eisenkonstruktion und Wellblechbedachung auf schmiedeeisernen Dachträgern und gußeisernen Säulen. Eingang auf der Hofseite.

Maße: Länge Straßenfassade 38,65 m, Höhe Straßenfassade 14,35 m-15,25 m, Tiefe Nordseite 26,7 m

Coquistraße 16-16 d

Anlagen der Eisenbahnauptwerkstatt Buckau. Ursprünglich private Eisenbahnanlage der Magdeburg-Leipziger (1838), später der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, 1882 in den Besitz des Königl. Preussischen Staates übergegangen und in diesem Zusammenhang ab 1883 zur Hauptwerkstatt mit einer Kapazität von 100 Lokomotiven umgebaut. Das im Krieg zerstörte Grundstück ist nicht wieder in Betrieb genommen worden, (siehe Lageplan S. 178)

Wagenreparaturwerkstatt (Coquistraße 16)

Zweischiffige Hallenkonstruktion aus rotem Ziegelmauerwerk, die Außenwände zweifarbig mit Klinkern und hellen Putzflächen gestaltet. An der Straßen- und Rückfront zwei schmuckarme geschrägte Giebel mit großflächigen Putzfeldern und niedrigem Vorbau. Der formalen Gestaltung zufolge muß das Gebäude in die Mitte der ersten Dekade unseres Jahrhunderts datiert werden. Heutige Nutzung als Buckauer Sporthalle. Moderner Eingang an der Westseite von 1996.

Prellwand, Schiebebühnengrube und Nordwand der Lokreparaturwerkstatt sowie kleines Dienstgebäude (Coquistraße 16 a)

Von der im Zuge der Umbaumaßnahmen erweiterten, ehemals 116 m x 55 m großen Lokreparaturwerkstatt haben sich nur die westliche Torbogenwand und ein weiteres Fragment an der Straße erhalten. Ihr vorgelagert ist die Grube der Schiebebühne und eine ca. 2,5 m dicke Prellwand, die im Notfall das Ausbrechen der Lokomotiven auf die Straße verhindern sollte. Vervollständigung spätestens 1887.

Im Anschluß an die Torbogenwand steht ein kleineres Gebäude in Ziegelbauweise mit hellen Putzflächen aus der Zeit um 1900. Seine ursprüngliche Funktion ist ungewiß, spätere Nutzung als Wohnhaus.

Abb. 80: Coquistraße 16, Buckauer Sporthalle





Abb. 81: Coquistraße 16 a, Prellwand

Abb. 82: Coquistraße 16 a, Dienstgebäude mit anschließender Torbogenwand



Werkstattgebäude (Coquistraße 16 b)

Kleiner zweistöckiger, roter Ziegelbau über rechteckigem Grundriß mit Rundbogenfenstern, aufwendiger Giebelgestaltung und hellen Putzflächen. Ehemalige Funktion ungeklärt, spätere Nutzung als Wohnhaus. Die Art der Gestaltung erinnert an die Werkstattbauten im RAW Salbke, insbesondere an den Weichenbau. Da hier die Formensprache jedoch ein wenig traditioneller ausfällt, dürfte die Bauzeit auch ein paar Jahre früher, in den letzten Jahren vor oder um 1900 anzusetzen sein. Sowohl das Äußere als auch die auf der Rückseite noch zu erkennenden Torbögen lassen eine Nutzung als Werkstattgebäude vermuten.



Abb. 83: Coquistraße 16 b, Rückseite

Verwaltungsgebäude (Coquistraße 16c/d)

Historistischer, zwei- bis dreistöckiger roter Klinkerbau im Stil der nördlichen Renaissance. Das über niedrigem Sockelgeschoß errichtete Gebäude besteht aus einem vierachsigen traufständigen Bauteil und einem zweiachsigen giebelständigen Risalit. Architektonische Gliederungselemente wie Gesimse, Fensterbänke, Giebelbekrönungen, Eckquader, Triglyphen-Konsolen am Kranzgesims usw. massiv in Sandstein ausgeführt. Weiterer Zierrat sind leicht profilierte Fenstergewände bei den Segmentbogenfenstern im Erdgeschoß und den Rechteckfenstern im Obergeschoß. Im 2. Obergeschoß des Risalits sind Sandsteinsäulen in die kleinen doppelten Rundbogenfenster eingestellt. Darüber befindet sich im Giebel ein Oculus. An der Westseite im Obergeschoß ein einstöckiger verputzter Erker über kräftigen Konsolen. Walm- und Satteldach. Das Gebäude entstand in den Jahren 1896/97. Es beherbergte u. a. Büros für Rechnungswesen, Registratur, Stationsvorsteher und technische Büros sowie eine Wohnung für den Stationsvorsteher. Ein Weiteres, sich linkerhand anschließendes Gebäude ist nicht erhalten.⁷⁷



Abb. 84: Verwaltungsgebäude Coquistraße 16 c/d

⁷⁷ Angaben aus: Statistische Nachweisungen, betreffend die in den Jahren 1897 bis 1900 vollendeten Hochbauten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, in: Zeitschrift für Bauwesen, Jg. 55, 1905, S. 37.