

Die Firma Adolf Bleichert & Co. Leipzig

Nicht in den Alpen entstand im 19. Jahrhundert eines der grössten Seilbahnunternehmen, sondern in Leipzig, wo man bereits Lastenseilbahnen konstruierte, bevor die heutigen übriggebliebenen Seilbahnkonstruktionsfirmen ihre Tätigkeiten aufnahmen.

1906 ging die einzigartige Nickelerz-Verladeanlage (mit Hängebahn und Seilbahnanlagen) an der Pazifikküste bei Thio (Neukaledonien) in Betrieb.



Text: Dr. Manfred Hötzel,
Bilder: Damian Bumann

Die Firma Adolf Bleichert & Co. geründet 1874 seit 1881 in Leipzig-Gohlis ansässig, entwickelte sich in wenigen Jahrzehnten zur bedeutendsten Firma für den Bau von Drahtseilbahnen. Sie nannte sich nach 1900 selbstbewusst „Grösste und älteste Drahtseilbahnfabrik der Welt“ und ihren Gründer und Inhaber Adolf Bleichert (1845-1901) „Begründer des deutschen Drahtseilbahnbaus“ und „Erfinder des deutschen (oder Bleichertschen) Drahtseilbahnsystems“. Die Drahtseilbahn als Lastenseilbahn war im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg neben der Eisenbahn und vor dem Siegeszug von Auto und Flugzeug das wichtigste Transportmittel für die Massenbeförderung von Rohstoffen in Bergbau, Hüttenwesen, Kraftwerken, Bauwesen, Maschinenbau usw. zum Teil auch in der Landwirtschaft.

Auf dem ganzen Planet präsent

Die Seilbahnen der Firma Bleichert waren weltweit auf allen Kontinenten verbreitet. Bis 1914 entstanden dabei Anlagen, die hinsichtlich Länge, Steigungsgrad



Noch heute ist eine der zahlreichen Pendelbahnen von Bleichert bei Bad Reichenhall, die sogenannte „Predigtstuhlbahn“ in Betrieb.

und Leistungsfähigkeit technische Höchstleistungen darstellten (sogenannte Bleichertsche Rekordbahnen): die längste (34 km) und höchstgelegene (4603 m ü. M.) in Chilecito, Argentinien, die steilste in Usambara (Deutsch-Ostafrika), die nördlichste in Spitzbergen, die längste über Wasser in Thio (Neukaledonien) und die leistungsfähigste in Flamanville, Frankreich (Doppelbahn mit 500 t/h). Insgesamt hat die Firma Bleichert rund 4000 Drahtseilbahnen hergestellt. Die Erfolge beim Bau von Drahtseilbahnen beruhten technisch auf ständiger Vervollkommnung des Systems und wirtschaftlich auf Rationalisierung in Herstellung. Nach 1900 wurde das Produktionsprogramm um weitere Transportanlagen ständig erweitert: Elektrohängebahnen, Elektrokarren „Eidechse“, Kabelkrane, Kabelbagger, Kugelschaufler u.s.w. Im 20. Jahrhundert spielte die Drahtseilbahn als Personenseilbahn eine überragende Rolle als Transportmittel



Die Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee war die erste Pendelbahn von Bleichert in der Schweiz.



Bereits 1935 wird der Säntis mit einer Pendelbahn von Bleichert erschlossen.



Die am 29. Juni 1908 eröffnete Kohlererbahn bei Bozen gilt als die erste Personenseilbahn der Welt.



Adolf Bleichert entwickelte sein Unternehmen zum grössten Seilbahnhersteller der Welt.

für den Massentourismus vor allem bei der Erschliessung alpiner Skigebiete. Bis zum Zweiten Weltkrieg war die Firma Bleichert auf der Grundlage des Systems Bleichert-Zuegg auch beim Bau von Personenseilbahnen führend. Von 60 Bahnen erbaute Bleichert 33, wovon drei in der Schweiz (Gerschnialp-Trübsee, Beckenried-Klewenalp, und die Säntisbahn).

Die erste illegale Personen-Pendelbahn

Bereits 1907 wurde im nordspanischen San Sebastian auf den Monte Ulia eine Personen-Pendelbahn eröffnet. Die Kabine fuhr auf nicht weniger als sechs Tragseilen. Die Schweizer waren da schon mutiger, denn

ihr „Erstling“, der 1908 eröffnete Wetterhornaufzug (Von Roll), kam mit zwei Tragseilen aus. Weniger Erfolg hatte man in Bozen im damals zu Österreich-Ungarn gehörenden Südtirol, denn das erste am 6. Januar 1905 dem kaiserlich und königlichen Eisenbahnministerium vorgelegte Projekt kam postwendend zurück, da sich diese Amtsstelle als nicht zuständig erklärte. Seilschwebbahnen gab es damals ja noch nicht, und mit einer Eisenbahn hatte das kaum etwas zu tun. Doch die Initianten liessen nicht locker und legten ihre Pläne der Bezirkshauptmannschaft Bozen vor. Diese genehmigte den Aufzug, allerdings nur für Materialtransporte. Am 11. Mai 1906 wurde dieser Aufzug von Bozen auf den Kohlerer Berg eröffnet,

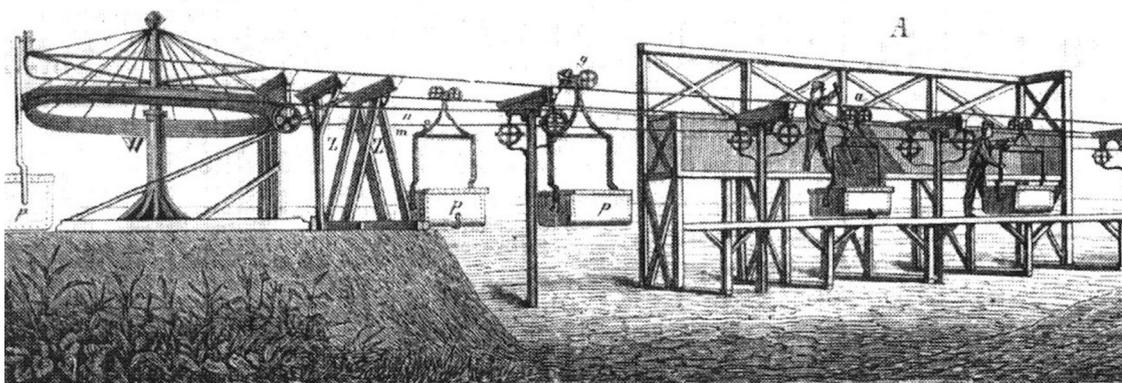
wobei – entgegen der klaren behördlichen Vorschrift – immer wieder Personen mitgeführt wurden. Die Initianten wollten nun diesen unrechtmässigen Zustand beenden und stellten erneut ein Gesuch, zum Bau einer Personenschwebbahn. Und diesmal klappte es, und die erweiterte Bewilligung traf am 26. Januar 1907 ein. Allerdings hatte die neue Bahn im Vergleich zur bisherigen Materialseilbahn zusätzliche Sicherheitsauflagen einzuhalten. So wurde vorgeschrieben, dass sechs der insgesamt 16 hölzernen Stützen gegen eiserne auszutauschen und zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen einzubauen seien. Nach weiteren Anpassungen konnte die 1500 Meter lange Bahn mit einer Höhendifferenz von 795 Metern am 29. Juni 1908



Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden unzählige Lastenseilbahnen im Firmengebäude Leipzig-Gohlis hergestellt.



Kein anderer kennt die Geschichte der ehemaligen grössten Seilbahnkonstruktionsfirma Bleichert, besser als Dr. Manfred Hötzel, links, sowie der ehemalige Mitarbeiter Dieter Bittermann.



1874 bauten Adolf Bleichert und Theodor Otto in Teutschenthal bei Halle in Deutschland die erste funktionsfähige Lastenbahn der Welt.

in Betrieb genommen werden - also gut einen Monat vor dem Wetterhornaufzug, der seinerseits eine Länge von 556 Metern und eine Höhendifferenz von 420 Metern aufwies. Dennoch kann der Grindelwalder Aufzug für sich in Anspruch nehmen, die erste für den Personentransport bestimmte und mit allen erforderlichen Sicherheitseinrichtungen versehene Luftseilbahn der Welt zu sein. Die Behörden verlangten bereits am 1. Oktober 1910, dass die Kohlerer Bahn wieder einzustellen sei, denn ein neues österreichisches Gesetz „zu Bahnen niederer Ordnung“ bezeichnete explizit auch Seilschwebbahnen als Eisenbahnen. Die nach dem neuen Gesetz genehmigte erste Bahn im damaligen Österreich-Ungarn war dann die 1912 eröffnete Vigljochbahn bei Meran, während die modernisierte Kohlerbahn erst wieder am 10. Mai 1913 in Betrieb kam.

Die Zeit der Veränderung

In der Weltwirtschaftskrise nach 1929 geriet die Firma 1931 in die Insolvenz und wurde liquidiert. Die unten dem Einfluss von Felten & Guillaume Carlswerk AG Köln 1932 erfolgte die Neugründung als Bleichert Transportanlagen GmbH bei gleichzeitigem Ausschluss der Familie Bleichert erwies sich als erfolgreich. Auch in der Kriegsproduktion (Feldseilbahnen im Ersten Weltkrieg, Granaten) war die Firma beteiligt. In den Jahren 1946-1953 als SAG-Betrieb (Sowjetische Aktiengesellschaft) wurden umfangreiche Reparationsleistungen für die UdSSR erbracht. Nach Beseitigung der Kriegsschäden wurden besonders im Werksteil Eutritzsch neue Werkhallen errichtet. Die Belegschaft wuchs zeitweilig auf 6000 Beschäftigte. Die Produktion neuer Geräte wurde aufge-

nommen: Autokrane, Kabelkrane für Werften etc.. In der Zeit als Volkseigener Betrieb (VEB) in der DDR (1954-1990) mit dem Namen Verlade- und Transportanlagen Leipzig war die VTA eine der grössten Betriebe des Schwermaschinenbaus. Hauptprodukte waren grosse Bandanlagen für den Braunkohle-Tagebau, Gabelstapler sowie Containerkrane für den Hafenumschlag. VTA war wichtiger Lieferant für die sozialistischen Länder, verkaufte aber auch in das westliche Ausland. Ab 1985 war VTA Stammbetrieb des Schwermaschinen-Baukombinates TAKRAF (Tagebauanlagen, Krane, Fördergeräte).

1990 zunächst zu einer GmbH umgebildet, wurde TVA nach der Herstellung der deutschen Einheit 1991 geschlossen und dann liquidiert. Damit endete nach 110 Jahren die Tradition des Transportanlagenbaus am Stammsitz Leipzig-Gohlis.



Nebst Seilbahnen baute Bleichert auch Schiffsbeladeanlagen, Kabel- und Brückenkabelkrane, Verladebrücken, Elektrohängebahnen, sowie Werkstätten- und Lagerplatzkrane.



Zu Beginn des 20. Jahrhunderts baute Bleichert die mit einer Länge von 35 km lange Zeit die längste Seilbahn sowie auch die höchste der Welt, mit 4600 Meter über Meer in Chilecito (Argentinien).