

Chemnitzer Geschichtskalender



Online-Plattform der Professur Geschichte Europas im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit an der
Technischen Universität Chemnitz
www.geschichtskalender.eu
(ISSN: 2568-9304)

Kalenderblatt Juli 2023

Ein Wanderer und kein anderer

Bernd Rippert, Chemnitz

In Chemnitz steht mit den Wanderer-Werken ein industriell herausragendes Baudenkmal. Doch längst gehört es zu den sogenannten „Rotten Places“, den verlorenen Stätten, wird von Urbexern, also Menschen, die auf solchen Geländen Erkundungen machen, besucht. Am Gebäude selbst wird Vandalismus beklagt (Rippert, Vandalen bei Chemnitzer Wanderer-Fabrik). Das architektonische Kulturgut wird weiterhin sich selbst überlassen, dabei hat das Werk eine weitreichende Tradition: Wurden doch hier dereinst spektakuläre Automobile, Fräsmaschinen, Fahrräder und sogar Schreibmaschinen gebaut. Die Tradition des Werkes und sein Zustand stehen sich dabei konträr gegenüber.

„Ein Wanderer und kein anderer“ - dieser Slogan stand einst für drei Jahrzehnte Chemnitzer und deutsche Automobilgeschichte. Wanderer aus den heutigen Ortsteilen Schönau und Siegmarsdorf war ab der Gründung 1885 bis zum 2. Weltkrieg eine Qualitätsmarke. Nicht nur für Automobile, sondern auch für Fahrräder, leichte und schwere Motorräder, Schreibmaschinen, Buchungs-, Fräs- und Werkzeugmaschinen. Ein Fachmedium zitierte 2010 anlässlich einer Sonderausstellung im August-Horch-Museum in Zwickau den Wandererexperten Thomas Erdmann. Er lobt mit dem früheren Werbeslogan „Wer wahren Wert will, wählt Wanderer“ die Autos, „[...] die einst in Chemnitz gebaut wurden und deren Namen noch heute in der Fachwelt und bei vielen Automobilenthusiasten für Anerkennung und Begeisterung sorgt“ (Erdmann/Westermann, Wanderer).



(Abbildung 1: Wanderer-Siedlungshäuser)

Die große Geschichte begann mit einer Lüge, nennen wir es eine Flunkerei. Der Münchner Mechaniker Johann Winklhofer (1859-1949) verkaufte im vorvergangenen Jahrhundert englische Fahrräder für eine Münchner Firma. 1884 reiste er im Auftrag seines Arbeitgebers nach Chemnitz, um beim Tüftler Adolf Jaenicke (1858-1917) Schulden einzutreiben. Jaenicke bezahlte, hatte aber noch eine Idee. Er bekniete Winklhofer, mit ihm eine Fahrradproduktion aufzuziehen. Als der Münchner zögerte, nutzte der Sachse eine Finte. Er log, er habe für die Partnerschaft bereits eine Werkstatt angemietet. Johann Winklhofer fiel auf den Bluff herein und kam 1885 nach Chemnitz. Hier war natürlich nichts vorbereitet, eine Werkstatt schon mal gar nicht. Dennoch blieb er hier, mietete mit seinem neuen Partner eine Werkstatt in der Poststraße an. Das „Chemnitzer Veloziped-Depot Winklhofer & Jaenicke“ war am 26. Februar 1885 geboren. (Erdmann/Westermann, Wanderer, S. 9-11).



(Abbildung 2: Wanderer-Siedlung Schönau mit historischem Brunnen)

Neben seinen kleinen Ersparnissen brachte Johann Winklhofer einen Schraubstock als Grundstock mit in die Firma. Winklhofer notierte: „Dann wurden bei einem Trödler zwei wurmstichige Schreibtische gekauft und in einem anderen Geschäft eine gebrauchte Drehbank. Unser Plan war es, den Handel mit englischen Rudge-Fahrrädern aufzunehmen.“ (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S.10). 1887 brannte die erste Werkstatt ab, alle Vorräte wurden vernichtet. Doch schon wenige Tage später, am 17. April 1887 ging die Produktion in neuen Räumen in der Hartmannstraße 11 weiter. Von der Hartmannstraße ging es in die Theaterstraße plus Fahrschule am Johannisplatz - dem damals belebtesten Verkehrsknotenpunkt Deutschlands. Schließlich bestimmten damals die wackligen Hochräder noch das Geschäft. (Bräunig, Wandererwerke). Kosteten Fahrräder anfangs noch 500 Reichsmark, senkte Wanderer die Preise später mit seiner Großfertigung und der Billiglinie Vulkan-Fahrräder auf gut 60 RM. Sogar ein Lastenrad war im Programm. (Erdmann/Westermann, Wanderer, S. 11)

Winklhofer und Jaenicke entwickelten 1896 den ersten Kardanantrieb für Fahrräder, bauten ihn aber nicht ein. Andere Konzepte wie die erste deutsche Zweigang-Nabenschaltung erlangten Patente und Weltruhm. (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 10 ff). Schon ab 1895 schufen Winklhofer und Jaenicke die Grundlage für den kommenden Welterfolg. Um den hohen Mieten im weltstädtischen Chemnitz zu entkommen, kauften sie ein 19.000 Quadratmeter großes Grundstück im damals noch selbstständigen Schönau und errichteten einen 52 Meter langen Stahlbetonbau mit Sägezahndach plus Maschinenhaus, Kesselhaus, Stall, Remise und Doppelwohnhaus für sich selbst. (Erdmann/Westermann, Wanderer, S. 13).

1895 folgte der Umzug. 10.000 Fahrräder waren da schon gebaut. Nun begann die Ära der heutigen Niederräder. Nun standen schon 255 Mitarbeiter und 120 Maschinen bereit. 1896 gründete Wanderer eine Betriebskrankenkasse, wird die Firma in eine AG umgewandelt, Einlagen: 1,1 Millionen Reichsmark, um den weiteren Aufstieg zu finanzieren. Die AG zählte 1896 ca. 375 Mitarbeiter. 1897

schied Adolf Jaenicke aus dem Unternehmen aus und siedelte über nach Dresden. Er hinterließ eine Stiftung zur Unterstützung unverschuldet in Not geratener Arbeiter. Johann Winklhofer schied 1902 aus dem Vorstand aus, zog nach München und später nach Landsberg am Lech. Er blieb aber bis 1929 im Aufsichtsrat und als Berater für Wanderer tätig (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 19 ff). Zwischen 1911/12 baute das Unternehmen ein neues, noch größeres Werk in der Zwickauer Straße. Der fünfgeschossige Komplex mit den markanten Türmen wurde wegen des Krieges erst 1917 abgeschlossen. Es folgte das Addiermaschinenwerk ein Grundstück weiter. Ein monumentales Verwaltungsgebäude in der Zwickauer Straße wurde geplant, wegen des 2. Weltkrieges aber nicht verwirklicht (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 92 ff). 1919 gab es Streit um die Konstruktion der Addiermaschinen. Der Chefkonstrukteur John Greve verließ das Werk und gründete in der Chemnitzer Innenstadt in der Schloßstraße eine eigene Werkstatt. Die Grundlage der Astrawerke, erst 1951 in der DDR wiedervereinigt mit Wanderer (robotrontechnik.de).

1902 folgte das erste Motorrad, 1903 die Serienproduktion von Schreibmaschinen der Marke Continental und schon sechs Jahre später der ersten Additions- und Zweispeziesrechenmaschinen. (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 32 ff, S. 52 ff, S. 40 ff). Bis 1934 produzierte Wanderer eine halbe Million Continental-Schreibmaschinen. 1904, zu Beginn, waren es 34 Schreibmaschinen. Ein rasanter Ritt und nebenbei die Geburt der deutschen Büromaschinen-Industrie. Experten sprachen schnell von der „vollkommensten und besten Schreibmaschine der Welt“. Ein Werk des genialen Konstrukteurs Eugen Buschmann (in der Firma 1903-1945). (Bräunig, Wandererwerke). Wanderer baute nicht nur viel, Wanderer baute exzellent. Die Continental Silenta (1934) war dank speziellem Hebewerk fast lautlos und weltweit konkurrenzlos. Bereits 1929 baute Wanderer die erste Reiseschreibmaschine. Auch das Radsportteam aus Schönau feierte Erfolge. Hochpräzise Werkzeugmaschinen kamen hinzu. (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 47)

Fehlte eigentlich nur noch etwas auf vier Rädern. Auch hier hatte Wanderer etwas in petto. 1903 bekamen die Ingenieure Eugen Buschmann und Richard Schulze den Auftrag, einen Kleinwagen mit zwölf PS und Kardanantrieb zu konstruieren. Es folgten zwei Prototypen und 1911 auf dem Berliner Autosalon der Wanderer 5/12 PS Typ W1 (W für Wagen) (Erdmann/Westermann, Wanderer, S. 15). Schon 1913 begann die Serienproduktion. Von Johann Winklhofer ist der Satz überliefert: „Wir hatten einen ganz niedlichen, kleinen Wagen im Auge, niedrig im Anschaffungspreis, sparsam im Benzin-, Gummi- und Ölverbrauch, aber großen Wagen gleich an Schnelligkeit und im Nehmen von Steigungen“ (antikepapiere.de) Die Firmenleitung landete gleich einen großen Werbecoup. Als die Operette „Puppchen“ mit dem Hit „Puppchen Du bist mein Augenstern“ im Chemnitzer Central Theater an der Zwickauer Straße aufgeführt wurde, schoben Mitarbeiter einen W1 Cabrio auf die Bühne. Mitwirkende

saßen auf dem Rand und sangen. Fortan war der „Wanderer Puppchen“ reichsweit bekannt. (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 66 ff). Im gleichen Jahr kam das Modell W2 auf den Markt - mit drei PS mehr. Wanderer baute Modell um Modell - und ab 1923 ein neues Werk für Fräsmaschinen und Fahrzeuge an der Jagdschänkenstraße in Siegmarsdorf. Elf Millionen Reichsmark kosteten die Bauten. (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 95 ff). Wie gut schon die frühen Automobile von Wanderer liefen zeigt die Teilnahme bei der Alpenfahrt 1914, damals ein Gradmesser für Qualität. Trotz hektischer Vorbereitungen kamen von drei Chemnitzer Teilnehmern zwei durch bis nach Wien (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 77 ff.; Erdmann/Westermann, Wanderer, S. 20-39.).

Die Weltwirtschaftskrise beutelte auch Wanderer. So kam 1931 nur der kleine Porsche-Motor zum Einsatz in einem Drei-Liter-Leichtmetallaggregat, der den W14 12/65 PS antrieb. Danach schien Schluss mit der Autoproduktion. (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 216 ff). Wanderer stöhnte unter einem Fünf-Millionen-Reichsmark-Kredit der Dresdner Bank und zog 1932 die Reißleine. Die Lizenzen für schwere Motorräder verkaufte die Firma an den tschechischen Ingenieur Frantisek Janecek, der in Prag die Marke Jawa begründete. Andere Teile der Motorradfertigung kaufte die Firma NSU. (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 60 ff). Eine neue Leicht-Motorradproduktion begann 1931. (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 196 ff). Ein Wanderer kostete bis zu 7500 Reichsmark, zeitweise sogar 13.000, umgerechnet etwa 130.000 Euro. Wanderer-Autos hatten „einen Ruf wie Donnerhall“, sagt Dirk Schmerschneider, Chef des Fahrzeugmuseums in Chemnitz (Rippert, Wanderer und kein anderer).



(Abbildung 3: Wanderer-Siedlung Schönau)

1935 feierte Wanderer seinen 50. Geburtstag. Bis dahin hatte das Chemnitzer Weltunternehmen 800.000 Fahrräder, 600.000 Schreib-, Addier- und Buchungsmaschinen, 27.000 Autos sowie 16.000 Werkzeugmaschinen produziert und verkauft. (saechsische-schreibmaschinen.com, Geschichte der Wanderer-Werke). Die Fahrzeugproduktion - mit immerhin zehn Prozent Marktanteil in der Klasse von 1,2 bis 2,1 Liter Hubraum - ging rückwirkend ab 1931 samt aller Maschinen, Gebäude und Arbeiter an

die neugegründete Auto Union mit Sitz in Chemnitz. Das neue Spitzenunternehmen mit den vier Ringen (für die Marken Horch, Audi, Wanderer und DKW) sollte seinen Sitz dank einer Kapitalspritze über 750.000 Euro von der Stadt Chemnitz im früheren Presto-Werk in der Scheffelstraße erhalten. Doch erst 1936 zog die Verwaltung von Zschopau nach Chemnitz um (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 232 ff). Fortan war die Marke Wanderer im neuen Verbund unter Führung von Carl Hahn (Vater des späteren VW-Vorstandsvorsitzenden Carl H. Hahn) für die Mittelklasse zuständig. 1937 verkaufte Wanderer 9840 Autos, ein Rekord. Das Spitzenmodell W24 mit 1,8 Liter Motor und 42 PS wurde von 1937 bis 1940 22.488 Mal gebaut. Alles in allem baute Wanderer 102.000 Autos. Zudem entwickelten Wanderer-Ingenieure bei der Auto Union die ersten Rennwagen (Erdmann/Westermann, Wanderer, S. 249-269).

1941 war Schluss mit zivilen Autos. Das Ende der Automarke Wanderer war eingeläutet. Die Nationalsozialisten nutzen die Fabrikhallen für die Rüstungsproduktion - Kanonenzünder, Sprenggeschosse und Gewehrteile wurden schon im 1. Weltkrieg bei Wanderer produziert. Ab Mai 1940 wurde das Werk zum Rüstungskonzern, baute Militärfahrzeuge, Maschinengewehre, Torpedos, Geschütze und Maybach V12 Panzermotoren. In der Hochphase arbeiteten 9000 Menschen in den Wanderer-Werken (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 370 ff). 1945 endete die Produktion bei Wanderer. Die sowjetischen Besatzer demontierten die Maschinen nach einem Volksentscheid zur Enteignung. Mit den Chemnitzer Maschinen bauten die Sowjets dann den ersten Moskwitsch in Moskau Am 17. August 1948 wurde die Kapitalgesellschaft Auto Union AG im Handelsregister Chemnitz gelöscht. Der Weg war frei für eine Neugründung in Ingolstadt (Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 370 ff).

Das Autowerk Siegmars kam in der DDR zum Industrieverband Fahrzeugbau (IFA) und ging später in den Barkas-Werken auf. Die Werkzeugmaschinen firmierte zunächst als VEB Wanderer-Fräsmaschinenbau, 1951 umbenannt in VEB Fritz-Heckert-Werk (größter Maschinenbauer im RGW, heute Starrag Group) (Staatsarchiv Chemnitz, 31015 VEB Fritz Heckert, Matschoß, Wanderer-Werke, S. 77f.) Nach dem Ende des DDR-Flugzeugbaus 1961 fertigte das Industrierwerk Hydraulikpumpen und Fahrzeugmotoren. Ein Teil des Betriebes überlebte die Wende als Sachsenhydraulik und ging 2000 an den US-Konzern Parker Hannifin. (N.N. saechsische.de, 24.7.2002, Schwerer Leistenbruch). Ein Teil der Firma Sachsenhydraulik lebt heute fort in der Ermafa GmbH. (ermafa.de). Frühere Wanderer-Manager gründeten die AG 1948 neu in München. Ein Jahr später fertigte die Bielefelder Firma Meister wieder Fahrräder und Mopeds unter dem Logo Wanderer. 1953 kaufte Wanderer 50% der Kölner Büromaschinenfirma Exacta, 1960 die andere Hälfte. Damit war Wanderer urplötzlich größter westdeutscher Büromaschinenproduzent (Matschoß, Wanderer-Werke, S. 89-95; Suhr, Wanderer. Luxus und Tradition, S. 383-386).

Doch der Siegeszug der Mikroelektronik und Informatik war das Ende für Wanderer. Die Firma ließ sich von der Firma Nixdorf noch die Elektronik für den Tischrechner Conti produzieren. Doch 1967/68 wurde Wanderer an Nixdorf verkauft (computerwoche.de, 6.11.1987, „Nixdorf zwischen MDT und IBM“). Die Wanderer AG war nur noch der Lizenzgeber und fungierte nur noch als Finanzholding ohne eigenen Geschäftsbetrieb. Doch das Unternehmen war auf Kredit gebaut. Absatzkrisen und Fehlinvestitionen der Finanzholding ließen Wanderer Stück für Stück zusammenbrechen. Im Juli 2010 wurde die Insolvenz eröffnet. Die Sparte Verpackungen und die Firma Böwe System wurden noch verkauft, der Bereich Kfz-Teile musste schließen (handelsblatt.com, 31.8.2010, Iwersen, Strafanzeigen gegen Böwe-Management.).

Nur Fahrräder wurden noch bis 2013 produziert. Seit 2017 gehört die Domain www.wanderer.de der Firma Hercules. Sie produziert heute E-Bikes unter dem Traditionsnamen. Heute heißt es aber nicht mehr „Wanderer und kein anderer“, sondern „Wenn Qualität in Schönheit sichtbar wird“ (wanderer.eu).

Seit der Wende dämmert das Wanderer-Werk in der Zwickauer Straße und damit ein Stück wichtiger Industriegeschichte trotz Denkmalschutz fast ungeschützt vor sich hin. Erst kümmerte sich die Treuhand-Nachfolge für Liegenschaften, TLG, nicht um das wertvolle Objekt. Seit einigen Jahren ist ein Immobilienkonzern aus Berlin der Besitzer. Der Gebäudezustand wird immer schlechter. Der Besitzer beseitigt Schäden wie zerstörte Türen, Fenster oder Dachteile jeweils nur auf konkreten finanziellen Druck der Stadt, wartet angeblich sonst nur auf einen solventen Käufer (tag24.de, 6.12.2022, Rippert, Keine Reparaturen, Besitzer der Wanderer-Werke in Chemnitz lässt Ultimatum verstreichen).

Besser steht es Ende 2022 um das ehemalige Fahrzeugwerk in Siegmar. Nachdem zuletzt in der DDR hier die Wismut-Zentralwerkstatt für Busse und Kraz-Laster unterhalten hatte und hier die Firma Renders nach der Wende Fahrzeugteile produziert hatte, zog 2019 die Spedition Weise auf das 95.000 Quadratmeter große Gelände, baute sich ein Lager auf und plant einen Logistikpark. Der frühere Fräsmaschinenbau wird von der Firma Auto Mordelt genutzt (tag24.de, 18.12.2022, Rippert, Spedition plant Logistikpark im großen Wanderer-Autowerk in Chemnitz). An der Edison-, Peter-Mitterhofer- und Karl-Drais-Straße baute die Firma Wanderer nach 1935 eine Werks-Wohnsiedlung mit acht Mehrfamilienhäusern, Gartendenkmal und künstlerisch bedeutsamem Brunnen. Die Häuser werden bis heute bewohnt (denkmalliste.denkmalpflege.sachsen.de).

Ab März 1937 organisierte Wanderer in der Anton-Günther-Straße in Reichenbrand 50 Siedlungshäuser (25 Doppelhäuser). 6800 Reichsmark kostete ein Heim, bezahlt durch Landessiedlungsgemeinschaft, Land Sachsen, Wanderer und dem Siedler. Weitere Siedlungshäuser entstanden nebenan in der Sonnenleite (heimatverein-reichenbrand: Wanderer-Werke, in: Beiträge zur Heimatgeschichte Band 4, Chemnitz 2002, S. 49 ff.). An die Firmengründer erinnern in Chemnitz

die Winklhoferstraße zwischen Achat-Hotel und Carl-Hamel-Straße sowie die Jaenickestraße entlang der Messe. Die Wandererstraße führt vom Solaristurm zur Messe.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Bräunig, René: Die Wanderer-Werke Chemnitz als Spiegel der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik 1933-1945, Norderstedt, 1997 (Diplomarbeit).

Erdmann, Thomas/Gerd.-G. Westermann: Wanderer Automobile, Bielefeld 2008.

Heimatverein Reichenbrand: Wanderer-Werke, in: Beiträge zur Heimatgeschichte Band 4, Chemnitz 2002, S. 49 ff.

Iwersen, Sönke: Strafanzeigen gegen Böwe-Management, in: Handelsblatt vom 27.06.2010 (<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/insolvenzverschleppung-strafanzeigen-gegen-boewe-management/3527644.html>).

Matschoß, Conrad: Vom Werden der Wanderer-Werke, Chemnitz 1935.

N.N.: Nixdorf zwischen MDT und IBM, in Computerwoche, 06.11.1987 (<https://www.computerwoche.de/a/nixdorf-zwischen-mdt-und-ibm,1162138>).

Rippert, Bernd: Keine Reparaturen: Besitzer der Wanderer-Werke in Chemnitz lässt Ultimatum verstreichen, in: Tag 24 vom 06.12.2022 (<https://www.tag24.de/chemnitz/lokales/keine-reparaturen-besitzer-der-wanderer-werke-in-chemnitz-laesst-ultimatum-verstreichen-2682550>).

Rippert, Bernd: Spedition plant Logistikpark im großen Wanderer-Autowerk in Chemnitz, in: Tag 24 vom 18.12.2022 (<https://www.tag24.de/chemnitz/lokales/spedition-plant-logistikpark-im-grossen-wanderer-autowerk-2693021>).

Rippert, Bernd: Vandalen bei Chemnitzer Wanderer-Fabrik vom 18.10.2022 in Tag 24.de (<https://www.tag24.de/chemnitz/lokales/vandalen-bei-chemnitzer-wanderer-fabrik-politiker-fordern-durchgreifen-2640393>).

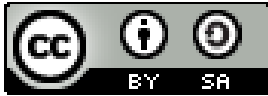
Suhr, Christian: Wanderer. Luxus und Tradition, Stuttgart 2010.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1): Wanderer-Siedlungshäuser Siegmars, Anton-Günther-Str., Foto: Bernd Rippert.

Abbildung 2): Wanderer-Siedlung Schönau mit historischem Brunnen, Foto: Bernd Rippert.

Abbildung 3): Wanderer-Siedlung Schönau, Foto: Bernd Rippert.



Dieses Werk - ausgenommen Zitate, entsprechend mit Copyright gekennzeichnete Abbildungen und Logo Chemnitzer Geschichtskalender- ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz.

<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Copyright Logo Chemnitzer Geschichtskalender: TU Chemnitz, Professur für Geschichte Europas im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit / Metzler Media.