22

Die Geschichtswerkstatt Gallus berichtet
Historisches und Aktuelles

Ausgabe: Oktober 2014

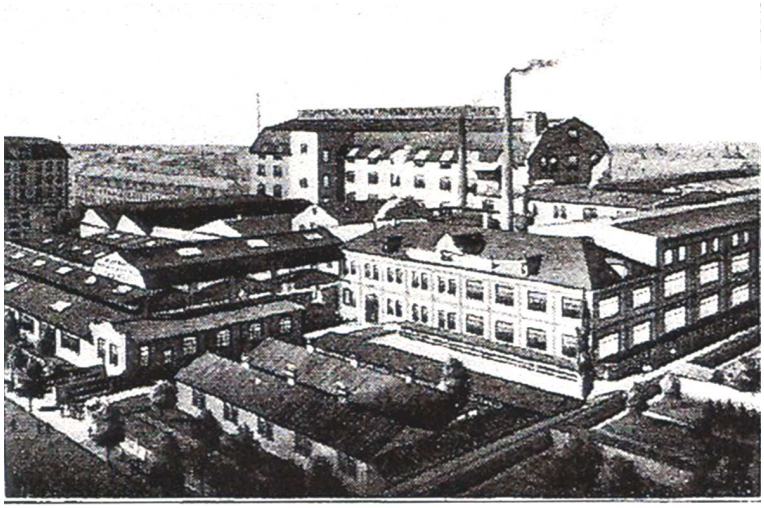
MIAG - Diesel für alle Zwecke

Zur Geschichte des MIAG-Fahrzeugbaus in der Mainzer Landstraße 331-335

Ein Bericht von Wolfgang H. Gebhardt

Hinter den Kapitalien MIAG (Mühlenbau und Industrieanlagen AG) verbarg sich der Zusammenschluss von fünf Mühlenbau- und Maschinenfabriken, die der Frankfurter Unternehmer Hugo Greffenius (1876 – 1954) 1925 gebildet hatte. Als junger Diplom-Ingenieur war er 1902 in die 1892 gegründete Frankfurter Maschinenbaufabrik und Mühlenbauanstalt Simon, Bühler & Baumann in der Mainzer Landstraße eingetreten, die in der Herstellung von Brauerei- und Mälzereianlagen sowie in der Mühlentechnik aktiv war.

1909 wurde Greffenius Teilhaber und leitete als Geschäftsführer die Geschicke dieses Unternehmen in der Mainzer Landstraße. 1917 konnte er das Unternehmen vollständig erwerben, da Henry Simon als „feindlicher“ Engländer und Adolf Bühler als „neutraler“ Schweizer als bisherige Eigentümer ausgeschieden waren. Unter der selbstbewussten Bezeichnung Hugo Greffenius AG firmierte jetzt die Maschinenfabrik. Mit Unterstützung eines Bankenkonsortiums unter Führung der Nationalbank für Deutschland, gelang es ihm 1921 die Aktienmehrheit zweier Mühlenbaufirmen in Braunschweig, weiterer in Dresden und in Berlin zu übernehmen.



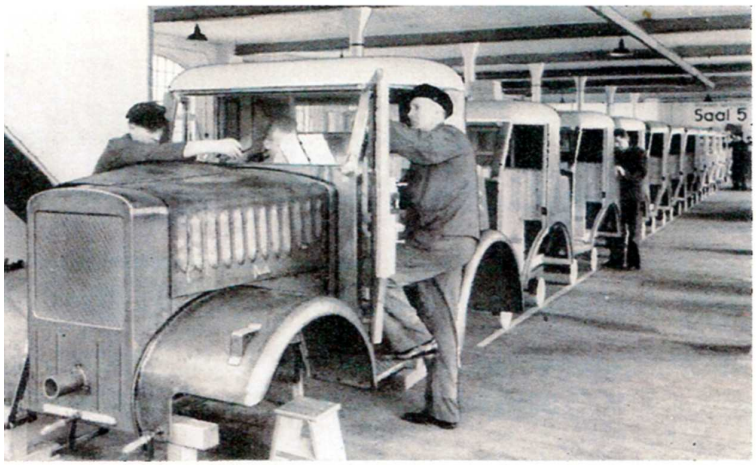
Greffenius-Werk, späteres MIAG-Schlepperwerk

Unter der Bezeichnung „Mühlenbau- und Industrie AG“ (MIAG) wurde dieser Firmenverbund im Frankfurter Handelsregister eingetragen, der durch Reorganisation und Rationalisierung zeitweilig zum erfolgreichsten globalen Anbieter von Mühlen-, Speicher- und Silobauten sowie von Mühlen-spezifischen Anlagen aufsteigen konnte. Allerdings nutzte Greffenius seine dominante Position als alleiniger Vorstand, indem er ohne Wissen der Aufsichtsratsmitglieder erhebliche Finanztransaktionen zulasten der Kasse der MIAG für den Erwerb von privaten Kapitalanlagen tätigte.

Sein späteres Engagement an der Röhr Auto AG in Ober-Ramstadt erwies sich als Fiasko und Greffenius gab zu, für private Spekulationsgeschäfte Firmengelder zweckentfremdet und veruntreut zu haben. 1930 musste er „wegen Überlastung durch Privatgeschäfte“ zurücktreten und seine Aktienpakete verkaufen,

um den Schaden zu begleichen. Dieser spektakuläre Ruin führte auch dazu, dass sein Frankfurter Werk, das seit 1926/27 stillgelegt war, nun maschinenmäßig demontiert wurde. Im Zuge des Wirtschaftsaufschwungs nach 1933 übernahm J. Hans Lerch (1896 – 1958), Besitzer des Hanomag-Fahrzeugwerkes, den MIAG-Konzern.

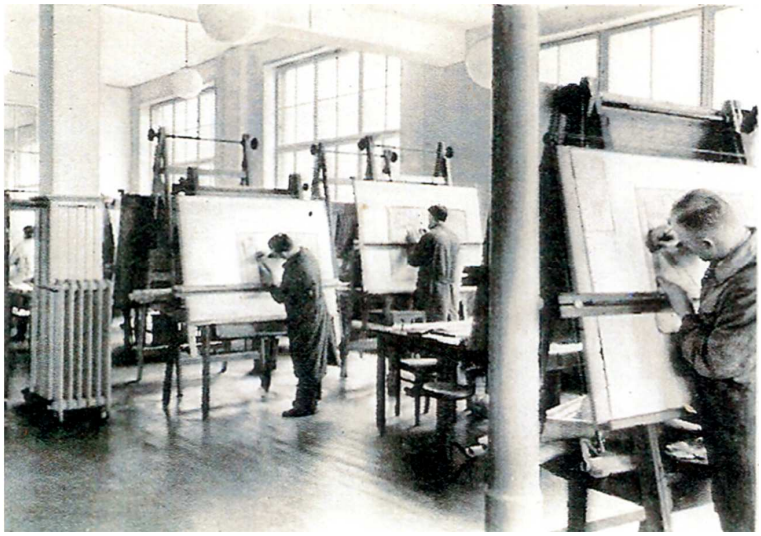
Um die Fertigungskapazitäten in Braunschweig komplett für den Mühlenbau zu nutzen, wurde der Zugmaschinenbau ausgegliedert. Dafür wurde Ende 1936 das brachliegende 7700 qm große, ehemalige Frankfurter Greffenius-Werk mit seinen zwei- bis fünfstöckigen Gebäuden renoviert, technisch auf den zeitgemäßen Stand gebracht und neu eingerichtet. Für eine außerordentlich große Fertigungstiefe standen eine Schmiede, eine 150-Tonnen-Spindelpresse, eine Klempnerei, eine Elektroschweißerei, eine Zimmerei und Stellmacherei für die Karosserien, eine Lackiererei, eine Dreherei und ein Getriebebau zur Verfügung.



Rollböcke auf Schienenbahnen ermöglichten eine Art von Fließbandfertigung; die Karosserien bestanden aus einem Holzgerippe, das mit Blech beschlagen wurde. Am 16. Februar 1937 konnte im Rahmen einer pompösen, vom NS-Gedankengut durchzogenen Feier, bei der die „liberale Systemzeit“ verdammt und die „neue Zeit“ gepriesen wurde, die Fertigung der ersten Zugmaschine „D 20“ mit Anhänger gewürdigt werden.

Rationalisierter Karosseriebau auf einer Schienenbahn (Foto MIAG-Nachrichten 1937)

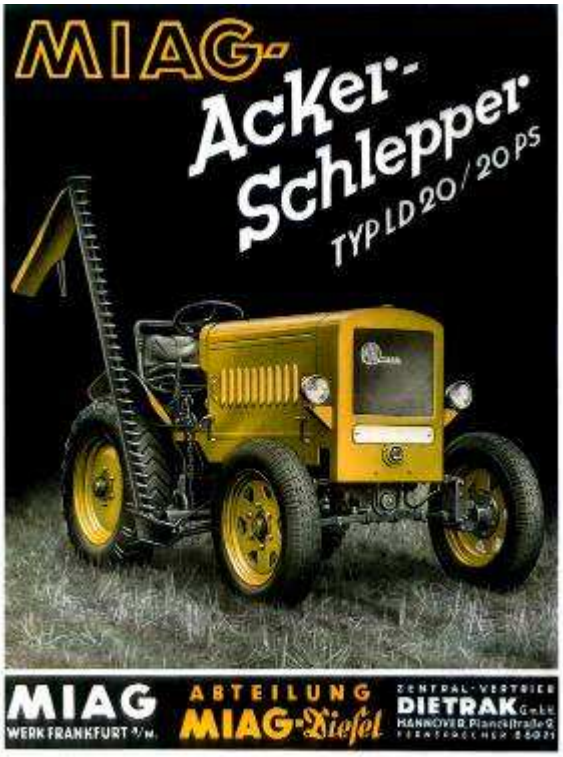
Um am prosperierenden Markt für Ackerschlepper teilzuhaben, entstand auf dem Rahmenfahrgestell der Straßenzugmaschine der Landwirtschaftsschlepper „LD 20“ in konventioneller Rahmenbautechnik. Von technischer Finesse war jedoch die Vorderradaufhängung an Doppel-Federpaketen unterhalb der am vorderen Motorblock angeflanschten Stützkonstruktion für den Kühler. Und für das Auffallen des Schleppers sorgte die gelbe Farbgebung der Haube und der Felgen.



Im Zeichensaal 1937

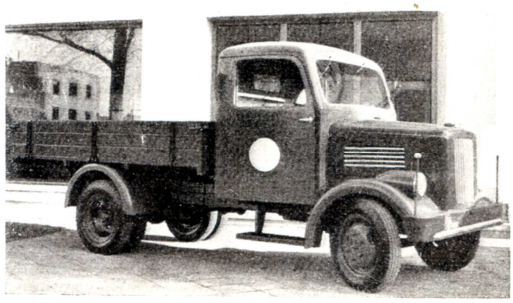
Monatlich verließen 100 Acker- und Straßenschlepper das Frankfurter Werk. Hinzu kam die Herstellung von Anhängern, von Zwei- und Dreiseitenkippern sowie von Langholzanhängern. Den Vertrieb der Verkehrs- und Ackerschlepper hatte sich Hans Lerch mit der hierzu gegründeten „Dietrak“ Diesel Traktoren GmbH in Hannover gesichert. Mit Fortschreiten des Krieges trat die Rüstungsproduktion, die Zulieferung von Panzerteilen an die Braunschweiger Werke immer stärker in den Vordergrund.

Den Abzug der Arbeiter zur Wehrmacht glichen Zwangsarbeiter teilweise aus. Hierzu errichtete die Frankfurter MIAG ein Lager an der Offenbacher Landstraße 489, in dem 32 russische Kriegsgefangene (Stand: 21.09.1942) untergebracht waren sowie an der Gutleutstraße 266, wo im Winter 1942 zwei Unterkunftsbaracken auf stadteigenem Gelände errichtet wurden, die 55 russische Gefangene, darunter 24 Frauen beherbergten.



MIAG Verkehrsschlepper-Werbung 1938 *Prospekttitel für den Ackerschlepper LD 20 von 1938*

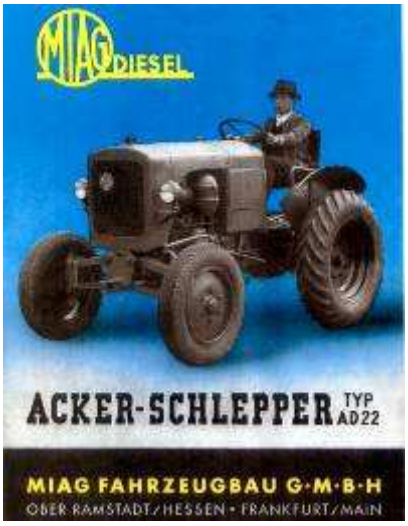
Am 20. Dezember 1943 zerstörte ein angloamerikanischer Luftangriff weite Teile des Gallusviertels in Frankfurt am Main. Das MIAG-Werk erlitt dabei Bombenschäden von 80 Prozent; russische Zwangsarbeiter mussten die noch intakten Maschinen bergen.



MIAG-Diesel-Transporter LD 17/1,5 für 1,5 t Nutzlast vor dem Eingang des Frankfurter Werkes. In der Scheibe spiegelt sich ein gegenüberliegendes zerstörtes Haus

Nach Kriegsende gestaltete sich der Neuanfang der MIAG äußerst schwierig. Erst im Dezember 1947 erhielt das Werk die Genehmigung zur Ersatzteil-Fertigung. Zunächst musste jedoch die bekannte Karosseriefabrik Dörr & Schreck, die in den unbeschädigten Betriebsstätten als ebenfalls ausgebombte Firma untergekommen war, heraus geklagt werden.
Im September 1948 konnte die MIAG Fahrzeugbau GmbH im Gallusviertel mit fünf kaufmännischen und vier technischen Angestellten sowie 31 Arbeitern unter der Leitung von Fabrikdirektor Dr. Eberhard Roethe und einem Kapital von 1,5 Millionen DM wieder mit dem Bau von Ackerschleppern und Ersatzteilen für die Acker- und Straßenschlepper sowie Elektrokarren und Mobilkränen beginnen.

Der Ackerschlepper trat nun als „AD 22“ mit leicht gesteigerter Leistung von 22/24 PS in zeitgemäßer Blockbautechnik auf und konnte erstmals 1949 auf der DLG-Wanderausstellung in Hannover gezeigt werden. Mit einem Dreizylindermotor stattete das Frankfurter Werk Prototypen des „AD 33“ mit 33/36 PS aus, dem das Einzylindermodell „AD 17“ folgte oder folgen sollte. Um auf den wieder aufgenommenen Fahrzeugbau beispielhaft hinzuweisen, präsentierte die MIAG vor dem Eingangsbereich auf einem halbrunden Kiesweg einen „AD 22“ und einen rot-braun lackierten Gabelstapler, „Liftmobil“ in der MIAG-Terminologie genannt.



MIAG-Ackerschlepper AD 22 mit Doppellenker-Vorderachse, 1949

Auch den Straßenschlepperbau richtete die Frankfurter MIAG im Zuge des Wiederaufbaues des Werkes wieder ein. Die Modelle „JD 17“ und „JD 33“ waren mit ihrer schwachen Motorleistung für den innerbetrieblichen oder ortsnahen Aktionsbereich vorgesehen.

Mit einer dritten Fahrzeugsparte setzte das MIAG-Werk 1949 auf den Trend zum kompakten Transporter mit Vergasermotor anstelle des Elektro-Motorkarrens. Der „MK 2000“ als „leistungsstarker Zweitonner“ besaß den 25-PS-VW-Motor inklusive Getriebe in Mittelmotor-Position unter der Pritsche. Aber schon im gleichen Jahr versagte VW die Zulieferung der Antriebsteile, da der VW T1-Transporter seinen Siegeszug antreten sollte.

Prospekttitel zur Straßenzugmaschine JD 33, 1952

1952 musste der Straßen- und Ackerschlepperbau aufgegeben werden; die zu geringen Serien, das zu schmalbrüstige Angebot gegenüber der Konkurrenz sowie das lückenhafte Vertriebsnetz ließen eine wirtschaftliche Produktion nicht zu; die Kapazitäten wurden für der Bau von Gabelstaplern genutzt.

Im Zuge des Umbaus des MIAG-Konzerns folgte 1962 die Schließung der Frankfurter Zweigniederlassung. Auf dem Areal des Frankfurter Werkes an der Mainzer Landstraße befand sich viele Jahre das Ordnungsamt der Stadt Frankfurt. Die Bürogebäude werden derzeit zu Studentenwohnungen umgebaut.

MIAG-Kundendienst-Fahrzeuge vor dem Frankfurter Werk, um 1961 (Foto: MIAG Fahrzeugbau GmbH)

Quellen

MIAG Bühler 1846 – 1996, Chronik einer Maschinenfabrik von außergewöhnlicher Vielseitigkeit, Hrsg. Bühler GmbH, Braunschweig 1996
Gebhardt, Wolfgang H., Taschenbuch Deutscher Zugmaschinenbau, Stuttgart 1988
Gebhardt, Wolfgang H., Deutsche Traktoren seit 1907, Stuttgart 2003
MIAG-Nachrichten, Braunschweig 1936 – 1944 und 1950 – 1959
Allgemeine Automobil Zeitung, Berlin, div. Jahrgänge
Unterlagen des Institutes für Stadtgeschichte, Frankfurt am Main
Unterlagen des Hessischen Wirtschaftsarchivs, Darmstadt
Prospekte der Firma MIAG

Herausgeber: Geschichtswerkstatt Gallus, Frankenallee 166, 60326 Frankfurt.
V.i.S.d.P. sind die jeweiligen Verfasser der namentlich gezeichneten Artikel.
Leseranfragen: E-Mail: r.ullrich46@googlemail.com
E-Mail: juergenemrich@msn.com
Der Druck des „INFOS“ wird vom Caritas Quartiersmanagement „Soziale Stadt Gallus“, von der Druckerei „bueroundCopy.de“ und vom Autohaus Gruber GmbH unterstützt.

Geschichtswerkstatt Gallus