



Die Herausbildung und Entwicklung Riasas als Industriestadt bis 1989

Ramona Geißler und André Semmisch

Industriegebiet Gröba, um 1919
© Stadtmuseum Riesa

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war Riesa ein kleines, unbedeutendes Ackerbürgerstädtchen. Die Stadt lag abseits der großen Handelsstraßen und war ohne nennenswerte wirtschaftliche Bedeutung. Neben Bauern und Handwerkern zählten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auch zunehmend Kaufleute zur Einwohnerschaft Riasas. Sie nutzten die Elbnähe der Stadt für einen regen Handel und erbauten Niederlagen für den Umschlag von Getreide, Holz, Baustoffen, Kohle, Düngemitteln, aber auch Kolonialwaren. Diese ersten Handelsniederlagen beschränkten sich auf das Gebiet entlang der heutigen Elbstraße. Die in Sachsen vorschreitende Industrialisierung machte auch vor Riesa keinen Halt. Das aufstrebende Bürgertum bewirkte maßgebende Schritte in diese Richtung. Befördert wurde diese Entwicklung durch den Bau der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig –

Dresden in den Jahren von 1836 bis 1839. Dass die Stadt Riesa zu diesem bis heute bedeutsamen Bahnanschluss kam, verdankt sie dem Engländer James Walker, der sich für die Trassenführung mit dem Elbeübergang bei dem Dorf Gröba einsetzte. So entstand die erste Eisenbahnbrücke über die Elbe und eine Bahnstation, beides auf Gröbaer Flur gelegen. Der damalige Rittergutsbesitzer von Riesa, Robert Freiherr von Welck, schien kein Interesse am Eisenbahnbau zu haben. Ganz anders sah das der Rittergutsbesitzer von Gröba, Adam Theodor Rüssing. Er stellte Land für die Bauvorhaben gegen eine entsprechende Bezahlung zur Verfügung. Am Bau beteiligt waren vor allem ortsansässige Firmen. Baumeister, Handwerker, Arbeiter und Geschäftsinhaber profitierten von dem Bau. Arbeitskräfte aus dem weiteren Umland mussten für die anstehenden Arbeiten hinzugezogen werden, da

die hiesigen Arbeitskräfte nicht ausreichten. Dies hatte auch einen positiven Effekt für die Stadt, denn ein Großteil der Beschäftigten blieb vor Ort und wurde in Riesa sesshaft. Am 7. April 1839 erfolgte die Eröffnung der Strecke. Die Hauptstation Riesa nahm eine besondere Stellung ein. Mit der Eisenbahn wurden Riesa und Gröba als Standorte für Industrieansiedlungen interessant. Der Bau weiterer Eisenbahnstrecken, wie 1847 Riesa – Döbeln (Weiterführung bis Chemnitz 1852), 1848 Riesa – Falkenberg, 1875 Riesa – Elsterwerda und 1877 nach Lommatzsch führte dazu, dass Unternehmer sich hier niederließen. Ausschlaggebend war für sie, dass sich Riesa zu einem Verkehrsknotenpunkt entwickelte.

Neben den beiden Verkehrsträgern Fluss und Eisenbahn setzte die Stadt auch ab 1845 auf den Bau eines Straßennetzes. Die erste staatliche Landstraße führte von Riesa nach Seerhausen (heute B 169) und stellte somit eine Verbindung zur Staatsstraße Leipzig – Dresden (heute B 6) her. In kurzer Zeit folgten 1865 Riesa – Gröba – Strehla, 1867 Riesa – Popitz – Kobeln – Meißen und 1879 Riesa – Zeithain – Gröditz. Nicht unerwähnt bleiben soll die Einführung der Dampfschiffahrt im Jahr 1837 mit den Raddampfern der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die in Riesa eine Niederlassung gründete. Von großem Vorteil für Riesa und die ansässigen Firmen war der Einsatz der Kettendampfer der Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe, später Kette – Deutsche Elbschiffahrts-Gesellschaft, die ab 1867 eine Niederlassung in Riesa unterhielt und 1904 in der Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaft aufging.

Das erste Unternehmen, das Gröba bei Riesa aufgrund der günstigen Verkehrsanbindungen als Produktionsstandort wählte, war das 1843 von den Gebrüdern Schönberg gegründete Eisenhüttenwerk. Die Rohstoffe, wie englisches Roheisen, Steinkohle aus dem Plauenschen Grund bei Dresden und Braunkohle aus Böhmen kamen auf dem Wasserweg nach Riesa. Die Fertigprodukte konnten per Schiff bzw. Eisenbahn versandt werden. Das Werk entwickelte sich bis 1989 zum größten Arbeitgeber der Stadt und Region mit ca. 12.000 Beschäftigten.

Aber nicht nur die Stahlproduktion prägte die Entwicklung Riasas zu einer bedeutenden Industriestadt Sachsens. So nutzten auch zwei Mühlenwerke die Elbe als günstigsten Transportweg. Das waren das 1888 von Bernhard Hübler und Carl Gotthilf Schönherr gegründete Mühlenwerk, das vorwiegend Weizen- und Roggenmehl herstellte, sowie die von den Gebrüdern Robert, Otto und Wilhelm Schönherr erbaute Walzenmühle. Produziert wurde neben Mehl auch Grieß. Die Fertigprodukte wurden u. a. per Bahn an den jeweiligen Handelspartner versandt. Auch Speditionsfirmen, wie die 1843 von August Schneider gegründete, die Spedition Johann Carl Heyn (1852) und die Speicherei AG (1897) nutzten die Elbe als Transportweg. Die Firma Baugeschäft und Schiffswerft G. Moritz Förster ließ sich bereits ab 1848 am



Bahnhof Riesa, um 1860
© Stadtmuseum Riesa

Fluss nieder. Vor allem die Schiffswerft war weit über die Region hinaus auf Grund ihrer ausgezeichneten Reparaturarbeiten bekannt. Der Bau einer Elbkaianlage mit einem direkten Anschluss an den Chemnitzer Bahnhof ab 1863 begünstigte die Entwicklung maßgeblich. Dazu errichtete man eine 350 Meter lange Kaimauer. Für den Warenumschlag stand ein fester Kran mit zehn Tonnen Tragkraft und ein fahrbarer mit 2,5 Tonnen Tragkraft zur Verfügung. Einige Zeit später kamen acht weitere Dampfkrane hinzu. Dazu kam eine Kippvorrichtung, mit der Eisenbahnwaggons direkt in die Schiffskähne entleert werden konnten. Eine direkte Verbindung zwischen dem Elbkai und dem Rangierbahnhof entstand mit dem Umbau des Riesaer Bahnhofs von 1877 bis 1879. Eine Erweiterung der Anlagen machte sich bald erforderlich, so dass 1885 die Gleise bis zum Kutzschenstein erweitert wurden. 1887 erfolgte die Inbetriebnahme einer neuen Verbindungsbahn zwischen Güterbahnhof und Elbkai, die im Bogen um das Stahlwerk führte und in Höhe des heutigen Ärztehauses die Lauchhammerstraße unterquerte. Damit blieb der Elbkai über Jahrzehnte ein wichtiger Warenumschlagplatz für Riasas Unternehmen.

Dennoch konnte trotz Vergrößerung der Umschlagkapazitäten der Kaianlagen der ansteigende Güterstrom nicht bewältigt werden. Es kam oft zu Stau auf der Elbe, der mitunter den durchgehenden Schiffsverkehr behinderte. Aus diesen Gründen war es dringend notwendig, einen Verkehrs- und Winterhafen zu bauen. Von der Stadt Riesa wurde die Anlage eines Hafens oberhalb der Riesaer Kaianlagen in Richtung der Mündung des Flüsschens Jahna favorisiert. Allerdings stimmten die staatlichen Behörden dem auf Grund der starken Hochwassergefährdung nicht zu. Das stimmte die Stadträte missmutig, denn ihnen entgingen damit die „Übergangs- und Niederlagsgebühren“, die die Stadtkasse bisher reichlich gefüllt hatten. Es nützten alle schriftlichen Eingaben nichts. Im Januar 1886 stimmte der Sächsische Landtag dem



Blick auf den Elbkai und die Anlegestelle der Dampfschiffahrt, um 1900
© Stadtmuseum Riesa

Bau eines Hafens in der Döllnitzmündung und auch der Erweiterung der Riesaer Elbkaianlagen sowie dem Bau einer Querverbindungsbahn vom Bahnhof Riesa an den Elbkai und zum Hafen zu. Im Zeitraum von 1886 bis 1888 wurde der Hafen Gröba bei Riesa gebaut. Das Hafenbecken bot 80 Kähnen Platz bei Hochwasser sowie zur Überwinterung. Die Freigabe für den Verkehr erfolgte am 3. September 1888. Der Eisenbahn-, Verkehrs- und Winterhafen Riesa wurde der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn und teilweise der Wasserbauverwaltung zum Betrieb übergeben. Es zeichnete sich jedoch recht bald ab, dass die Umschlagkapazitäten im Hafen nicht ausreichten, so dass die Schiffe zum Teil wochenlang auf die

Entladung warten mussten. So sah sich die Staatseisenbahnverwaltung Ende der 1890er Jahre veranlasst, eine Erweiterung des Riesaer Hafens in Betracht zu ziehen. Mit der Bereitstellung von finanziellen Mitteln durch den Landtag konnte im März 1898 mit dem Bau des Neuen Hafens begonnen werden. Im Juli 1901 erfolgte die Übergabe des neuen Riesaer Hafenbeckens und der Umschlaganlagen. Der Hafen verfügte jetzt über eine Gesamtlänge von 1.335 Metern und das alte Hafenbecken über eine Breite von 60 Metern, das neue Becken über eine Breite von 66 Metern, so dass ca. 180 mittlere Schiffe Platz fanden. Zugleich war eine direkte Bahnverbindung vom alten und neuen Hafen zur Leipzig-Dresdener Eisenbahnlinie hergestellt worden.

Die industrielle Entwicklung der Stadt vollzog sich im Zusammenhang mit der verbesserten verkehrstechnischen Infrastruktur in drei Konzentrationsgebieten. Neben den schon ansässigen Unternehmen, wie dem Baugeschäft/Schiffswerft G. Moritz Förster, den Dampfsäge- und Hobelwerken und den Mühlenwerken, siedelten sich im Bereich des Elbkais 1862 die Marmorwerke Gustav Schulze an. Bis 1936 produzierte dieser Betrieb u. a. Schalttafeln, Wandverkleidungen, Kamine, aber auch Waschtischaufsätze und Nachttischplatten. Eine Molkereigenossenschaft Riesa e.G.m.b.H. wurde 1899 von Landwirten der näheren Umgebung von Riesa zur gemeinschaftlichen Verwertung der Milch gegründet.

Für ein zweites Ansiedlungsgebiet im Bereich der Speicherstraße/Lommatzcher Straße wurde 1901 ein Verbindungsgleis zur Chemnitzer Eisenbahnstrecke gebaut. Diesen Anschluss nutzte ab 1904 die an diesem Standort erbauten Riesaer Ölwerke Einhorn & Co., deren Haupterzeugnisse Leinöl, Leinölfirnis und Rüböl aus Raps waren. Auf dem Wasserweg kam die zu verarbeitende Leinseed nach Riesa. Im Jahr 1906 gründete der Thüringer Fabrikant Robert Langbein die erste Riesaer Zündholzfabrik. Hergestellt wurden Sicherheits-



Hafen Riesa-Gröba
© Stadtmuseum Riesa



Dampf-Säge- und Hobelwerke
C. C. Brandt, um 1900
© Stadtmuseum Riesa

zündhölzer und Buchzündler. Auf Grund mangelnder Absatzlage erfolgte 1953 die Schließung des Werkes. Emil Menzel erbaute 1910/11 das Riesaer Tafelglashüttenwerk, in dem bis 1928 u. a. Trockenplattenglas und Tafelglas hergestellt wurde. Die Lack-, Farben- und Chemische Fabrik Oskar Mosebach, gegründet 1911, stellte bis etwa 1930 u. a. Lacke, Lackfarben und Druckfarben her.

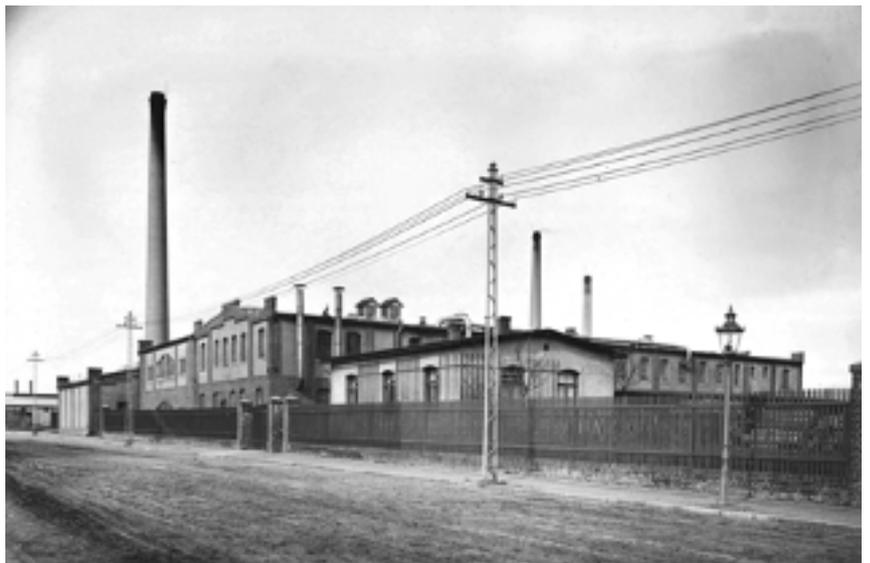
Mit der Inbetriebnahme des Gröbaer Hafens 1888 entstand das dritte Industriegebiet, allerdings noch auf Gröbaer Flur. In unmittelbarer Nähe der Kaianlagen ließen sich Speditionen und Großhandelsfirmen nieder. So die Getreidehandlungen Ernst G. Fritzsche am alten Hafen und die Deutsch-Amerikanische-Petroleum-Gesellschaft. Am neuen Hafen waren die Spedition Gustav Emil Müller, die Speicherei und Speditions-AG Dresden sowie die Pure Oil Company ansässig. 1904 wurden die Hafen-Hobel- und Sägewerke Moritz G. Müller gegründet. Nach 46 Jahren erfolgte die Einstellung der Produktion. Ein weiterer Industriebetrieb nutzte ab 1907 die unmittelbare Nähe zum Kai, die Saxonia-Melasse-Futterwerke Hestermann & Seele. Im Umkreis des Hafens ließ sich 1907 noch die Firma Heine & Co. nieder, die ätherische Öle, Riechstoffe und Essenzen herstellte. Bereits 1905 entstand die Papierfabrik von Eichler & Suhle, später Papier- und Kartonfabrik Köttewitz. Das Werk fertigte vor allem Kartonagen und stellte 1940 die Produktion ein. Die günstige Verkehrslage Gröbas mit Bahnanbindung und Binnenhafen waren für den Bau der Baumwollspinnerei der Firma F. H. Hammersen 1910 von großer Bedeutung. Die Frauen der Stahlwerksarbeiter standen zugleich als billige Arbeitskräfte zur Verfügung. Einen Abschluss fand die Ansiedlung von Unternehmen im Umfeld des Hafens bis 1923 mit der Gründung von drei Betrieben der Großeinkaufs-Gesellschaft Deutscher Consumvereine m. b. H. mit Sitz in Hamburg. So nahm im Mai 1910 die Seifenfabrik die Produktion mit Toilettenseife, Feinseife, Waschmittel, Kern- und Schmierseife als Hauptprodukte auf. Ein Handelslager und ein Verwaltungsgebäude wurden 1911 an der Hamburger Straße gebaut. 1914 folgte die

Teigwarenfabrik und 1923 wurde in dem Gebäude des Handelslagers die Zündwarenfabrik eingerichtet.

Außerhalb der drei genannten Industriegebiete gab es noch eine Reihe weiterer Betriebe verschiedens-

unten: Zündholzfabrik
Robert Langbein
© Stadtmuseum Riesa

Chemische Fabrik Heine & Co. AG
Riesa-Gröba
© Stadtmuseum Riesa



Schaltraum der Dieselzentrale des
Elektrizitätsverbandes Gröba
© Stadtmuseum Riesa



ter Branchen. Einen wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung hatte der Ausbau der technischen Infrastruktur der Stadt, wie z. B. die Riesaer Gasanstalt, die im Jahr 1865 in Betrieb genommen wurde. Hier war wieder die Nähe zur Elbe und zum Elbkai für die Standortwahl ausschlaggebend, da die Steinkohle entweder mit der Bahn aus dem Erzgebirge oder per

Schiff nach Riesa gebracht wurde. Von großer Bedeutung für die weitere städtische Entwicklung waren auch der Bau des Wasserwerkes und der Wasserleitung. Am 6. Mai 1890 fand deren feierliche Übergabe statt. Die Errichtung eines Elektrizitätswerkes erfolgte im Jahr 1897. Am 1. September 1897 konnte bereits die Stromabgabe für die Staatsbahnanlagen am Elbkai und an den alten Hafen in Gröba erfolgen. Nach der endgültigen Fertigstellung des Werkes erfolgte die Stromabgabe an die Einwohner der Stadt am 4. Oktober 1898. Zur Belieferung der aufstrebenden Industriegemeinde Gröba mit Strom wurde 1901 ein Konzessionsvertrag mit dem Elektrizitätswerk Riesa geschlossen. Mit dem 1910 gegründeten Elektrizitätsverband Gröba entstand 1912 Deutschlands größtes Stromverteilungsnetz, dem 14 Städte und ca. 875 Gemeinden angeschlossen waren. Dem voraus gegangen war der Bau der ersten 110-Kilovolt-Hochspannungsleitung Europas, die vom Kraftwerk Lauchhammer nach Gröba führte. Ein Anschluss des Elektrizitätswerkes Riesa an das Kabelnetz des Elektrizitätsverbands Gröba erfolgte 1922.

Die industrielle und strukturelle Entwicklung hatte auch Auswirkungen auf das städtische Leben. Nachvollziehen lässt sich dieser Fakt an den steigenden Einwohnerzahlen. Hatte Riesa 1890 9.495 Einwohner, waren es 1905 bereits 14.073 und zehn Jahre später 16.595 Einwohner. Nach den Eingemeindungen der Dörfer Gröba und Weida im Jahr 1923 sowie des Dorfes Merzdorf 1925 verzeichnete Riesa 24.218 Einwohner. Die steigenden Einwohnerzahlen brachten auch den Wohnungsbau voran und den ortsansässigen Baufirmen, wie G. Moritz Förster, M. Oswald Helm, Arno Zäncker, Louis Schneider, Arthur Hennig und W. Kemper jun., volle Auftragsbücher. Davon

VEB Robotron Elektronik Riesa
© Stadtmuseum Riesa





Kraftfuttermischwerk, vor 1990
© Stadtmuseum Riesa

profitierten ebenso die Dampfziegeleien, wie z. B. die Gröbaer Dampfziegelfabrik Robert Hensel, sowie die ortsansässigen Handwerksbetriebe.

Während die Vorbereitung des Zweiten Weltkriegs zu einem wirtschaftlichen Aufschwung besonders im Stahlwerk führte, wurde die Arbeitskräfte- und Rohstoffsituation während des Kriegs immer schwieriger. Die Belegschaften bestanden überwiegend aus Zwangsarbeitern und Frauen. Das Stahlwerk Riesa war innerhalb des Flick-Konzerns ein wichtiger Rüstungsproduzent.

In den Nachkriegsjahren standen die Betriebe unter dem Einfluss der Sowjetischen Militäradministration. Geprägt war die Zeit durch Produktionsstillstände und den Mangel an zur Produktion notwendigen Rohstoffen. Des Weiteren wurden Werke beschlagnahmt, Produktionsanlagen in Folge von Reparationsmaßnahmen demontiert und in die Sowjetunion verbracht. Am stärksten war hiervon das Stahlwerk mit 90 Prozent der Ausrüstung und 70 Prozent der Gebäude betroffen. Die drei Konsumbetriebe mussten teilweise ca. 50 Prozent ihrer Produktion als Reparationen abgeben. Erst langsam nahm der Produktionsstandort Riesa wieder Fahrt auf.

Nach Gründung der DDR war Riesa von 1952 bis 1990 Kreisstadt im Bezirk Dresden. Die Betriebe wurden, falls noch nicht geschehen, verstaatlicht. Aber auch in dieser Zeit erhielt sich die historisch gewachsene Struktur der Riesaer Industriegebiete. Nördlich der Haupteisenbahnstrecke Leipzig-Dresden bis zum Gröbaer Hafen erstreckte sich das größte und wichtigste Industriegebiet, welches maßgeblich vom VEB Stahl- und Walzwerk Riesa geprägt war.

Der VEB Reifenwerk Riesa wurde 1946 zur Sicherung des Eigenbedarfs an Reifen in Sachsen gegründet. Dies wurde notwendig, da vorher die Reifenindustrie zu 95 Prozent in den Besetzungszonen der Westalliierten konzentriert war und das Bewirtschaftungsnotgesetz vom Juli 1947 die Lieferung von Reifen in die Sowjetische Besatzungszone verbot. Das Reifenwerk Riesa entwickelte sich zum Alleinhersteller von PKW-Reifen in der DDR. 1952 erwarb man das Gelände des VEB Hafen-Hobel- und Sägewerke

Riesa zur räumlichen Ausdehnung. Zwischen 1953 und 1958 erfolgte dann die größte Bauphase der gebäudeseitigen Umgestaltung aller Produktionsbereiche des Reifenwerks.

1969 entstand mit dem VEB Robotron Elektronik Riesa ein neuer Produktionszweig. Hergestellt wurden Leiterplatten für die Datenverarbeitung, Prozessrechen- und elektronische Schreibtechnik.

Der VEB Aropharm-Werk Riesa, der staatliche Nachfolgebetrieb der Chemischen Fabrik Heine & Co. AG, wurde im Februar 1948 in das Industriegebiet an der Lommatzcher Straße, in die Flächen und Gebäude der ehemaligen Lackfabrik, umgesiedelt. Im Jahr 1972 nahm der aus einer Produktionsgenossenschaft des Handwerks (PGH) hervorgegangene VEB Fleischverarbeitung Riesa seine Arbeit auf.

In das Industriegebiet an der Elbe wurden ab 1966 die Gebäude der vorhandenen Mühlen in den Bau des neuen VEB Kraftfuttermischwerk Riesa eingebunden. Die neuen Technologien wurden direkt in die Baukörper der ehemaligen Großmühlen eingeordnet. Neugebaut wurde das heute noch die Ansicht der Stadt prägende 73 Meter hohe Maschinenhaus mit dem angrenzenden Großsilo mit einer Lagerkapazität von 40.000 Tonnen.

Weitere Betriebe in Riesa waren z. B. VEB Beton- und Naturstein, VEB Baustoffwerke, VEB Bergbrauerei Riesa, VEB Elbechemie – Calciumwerk Riesa, VEB Feuerverzinkung Riesa, VEB Deutsche Werkstätten Hellerau – Produktionsbereich Tischfabrik Riesa, VdgB Molkereikombinat Riesa, VEB Elbtal Lommatzsch, Werk Obst- und Gemüsekonserven Riesa und VEB Schuhfabrik Riesa.

Bis 1989 haftete Riesa das Image der grauen Industriestadt an. Die Schornsteine des Stahl- und Walzwerkes bliesen mitten in der Stadt ihren Staub und ihre Abgase in die Luft. Hinzu kamen oft die „Düfte“ aus dem Öl- oder dem Reifenwerk. Die sich immer mehr zuspitzende wirtschaftliche Situation in der DDR führte auch in den Riesaer Betrieben zu einem Investitionsstau und zunehmenden Verschleiß – eine denkbar ungünstige Voraussetzung für den ab 1990 nach der politischen Wende beginnenden Prozess des Übergangs in die Marktwirtschaft.

Weiterführende Literatur

Thomas Jürgen: Stadtgeschichte im Überblick. Ein Abriss zur geschichtlichen Entwicklung. In: Sächsische Heimatblätter 45 (1999), Heft 4.

Museumsverein Riesa e. V.: Riesa (Die Reihe Archivbilder). Erfurt 1999.

Museumsverein Riesa e. V.: Riesa Industriestadt an der Elbe (Die Reihe Bilder aus der DDR). Erfurt 2004.

Museumsverein Riesa e.V., Heike Berthold, Annelies Wendt: Gröba – eine Chronik. Riesa 1996.

Fritz Heinrich: 1888-1999. 100 Jahre Hafen Riesa. Dresden 2000.

Städtisches Zentrum für Geschichte und Kunst Riesa, Günther Scheiblich: Riesaer Geschichten – Mit Volldampf ins Industriezeitalter. Riesa 2006.

Autoren

Ramona Geißler und
André Semmisch
Stadtmuseum Riesa mit
Benno-Werth-Sammlung
Träger: FVG Riesa mbH
Popplitzer Platz 3
01589 Riesa