

A large, stylized handwritten signature in black ink, reading "Jul. Wolff". The signature is written in a cursive, flowing style and is underlined with a long, horizontal stroke.

1 8 5 4

Im August 1954 vollendet die Maschinenfabrik Jul. Wolff & Co. G.m.b.H., Heilbronn a. N., das erste Jahrhundert ihres Bestehens.

In dieser Schrift ist der Versuch unternommen, die wichtigsten und interessantesten Abschnitte aus der wechselvollen Geschichte des Unternehmens festzuhalten, soweit dies an Hand der wenigen, nach dem Kriege erhaltenen Unterlagen möglich war.

Unser Dank gilt dabei allen, die uns nach dem Kriege Bilder und Werkzeichnungen überlassen konnten und damit geholfen haben, unsere Arbeit wieder aufzunehmen.

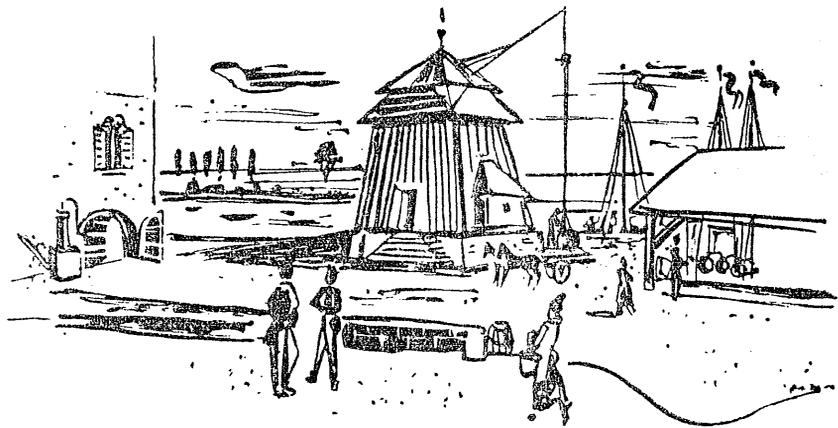
Unser Dank gilt weiter allen Mitarbeitern, die in Gegenwart und Vergangenheit ihr Bestes gegeben haben, um das Werk zu seiner heutigen Größe emporzuführen.

Möge es dem Werk vergönnt sein, auch in Zukunft Männer als Leiter und Mitarbeiter zu finden, die der Vergangenheit würdig sind.

Die Geschäftsleitung

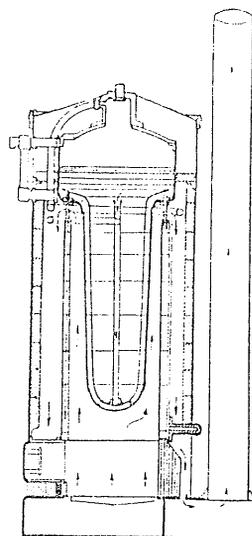
Dürfen wir Sie, verehrter Leser und Geschäftsfreund, zu einer kleinen, unterhalt-samen Reise in die Vergangenheit einladen? Aus Anlaß eines Jubiläums möchten wir Sie gern einmal für eine knappe Viertelstunde zurückversetzen, in die Zeit um 1854. Es ging nicht eben aufregend zu in jenen Tagen; das Jahr 1854 war nur eines von vielen, eines unter hundert anderen, im vorigen Jahrhundert. Die Völker waren gerade wieder einmal dabei, weit hinten im Krimkrieg aufeinander zu schlagen. Die Semmering-Bahn, der erste Schienenweg über die Alpen, wurde just im Jahre 1854 eröffnet, der Blei-Akkumulator wurde erfunden, die »Wacht am Rhein« komponiert. Das erste Zweirad mit Tretkurbel kam, dem damaligen Tempo entsprechend, gemächlich in Fahrt. Die Erfinder pflückten die elektrische Glühbirne, wenn auch noch ein wenig unreif, vom Baume ihrer Erkenntnis, um den Menschen Erleuchtung zu bringen. In aller Ruhe setzten die Bürger jener Zeit die neumodischen Zigarren in Brand, die den Pfeifen Konkurrenz zu machen be-gannen. Man las die »Gartenlaube«, eine Zeitschrift, die in ihrer Beschaulichkeit später sprichwörtlich wurde. Sie hatte soeben ihren ersten Jahrgang abgeschlossen. Sehen Sie: Diese und einige ähnliche Ereignisse bildeten Inhalt und Gesprächsstoff





wünschte. Wo in den Archiven von seinem Garten und seinem sonstigen Anwesen in der Landthurmstraße - der heutigen Bahnhofstraße - die Rede ist, geht es um die Vergrößerung seiner Werkstätte. In jedem Jahr fast gab es etwas Neues: Ein Dampfkessel sollte aufgestellt werden, ein neuer Schmelz- oder Trockenofen, ein Lagerschuppen mußte gebaut, eine Feueresse errichtet werden, oder eine Blechverkleidung wurde verlangt. Diesem fortschrittlichen, unternehmungslustigen Geist genügte das brave Handwerk eines Zinngießers nicht, das er bei seinem Vater, dem Meister Jacob Heinrich Wolff, erlernt hatte. Mit immer neuen Anträgen und Bauvorhaben hielt er die zuständigen Ämter in Atem. Die Bau- und Feuerchau, der Gemeinderat, das Stadtschulzenamt, sie alle hatten vollauf zu tun, seine Pläne mit den Einsprüchen und Protesten der weit geruhsameren Nachbarn in Einklang zu bringen. Denn das Leben war genehmigungspflichtig, auch in der guten alten Zeit. Auch das gehört zum Bild der Zeit um 1854: Nicht nur in der geschäftlichen, sondern auch in der privaten Sphäre wurden die ehrlichen Absichten und Wünsche der Bürger behördlich sehr genau kontrolliert. Die Aufzeichnungen in den vergilbten Urkunden und Faszikeln beweisen es zur Genüge. Auch der Fabri-

DER ERSTE LOCOMOBIL-DAMPFKESSEL



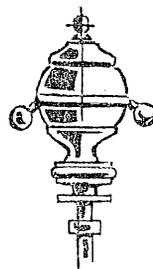
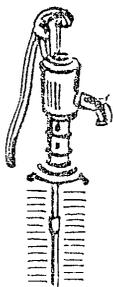
DIE RÄUME WACHSEN, ES DEHNT SICH DAS HAUS

kant Friedrich August Wolff und seine Söhne erreichten nur auf dem Instanzenweg den neuen Zaun um ihr Besitztum, die Baumreihe im Krautgarten, den neuen Ofen oder Kamin in der Beletage. Und nicht ohne Vergnügen lesen wir, daß einer der beiden Söhne, Julius Wolff, den Gemeinderat sogar um eine Eheerlaubnis bitten mußte. Worauf der Gemeinderat in Großmut beschloß, den Nahrungsstand des Bittstellers für gesichert zu halten und die nachgesuchte „Heurathserlaubnis“ zu erteilen. Die Gießerei, die Friedrich August Wolff für seine Söhne errichtete, brachte nicht nur das Eisen, sondern auch andere Dinge in Fluß. Das Werk gedieh. Die neuen Fabrikationsmethoden schufen neue Möglichkeiten, diese wiederum weckten neue Wünsche und brachten neue Aufträge. Im Jahre 1858 wurde das Werk zwischen den beiden Söhnen des verstorbenen Gründers geteilt. Der ältere Karl Friedrich Wolff behielt die Zinngießerei, die er im Laufe der Jahre zu einer bedeutenden Fabrik für chemische und pharmazeutische Apparate ausbaute. Die Eisengießerei und mechanische Werkstätte übernahm Julius Wolff. Schon mit 16 Jahren hatte er sich in seiner Vaterstadt den Heimatschein - eine Art Reisepaß - geben lassen, er war gen Mannheim gezogen, um - wie es hieß - die

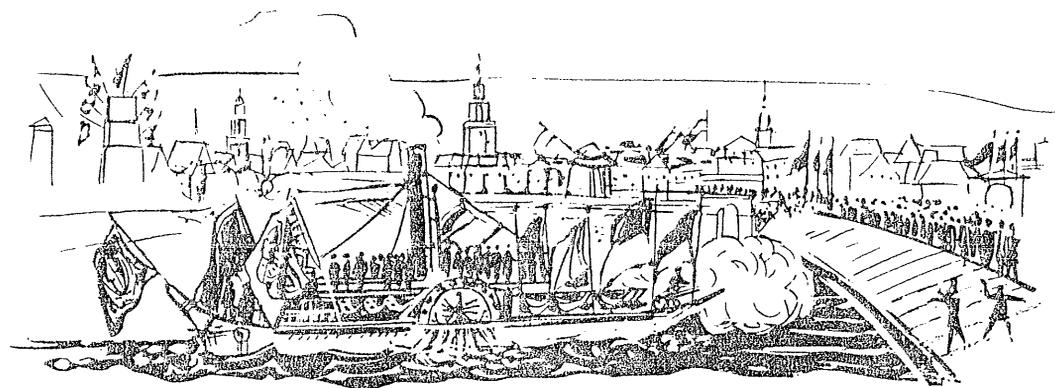


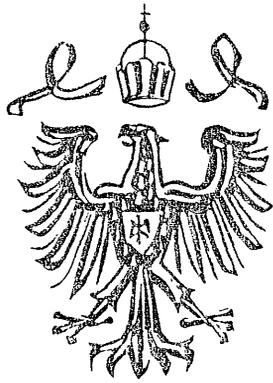
„HEURATHS-ERLAUBNISS“ 22. XII. 1859

IMMER NEUE WERKSTÜCKE FLIESSEN AUS DER
FERTIGUNG



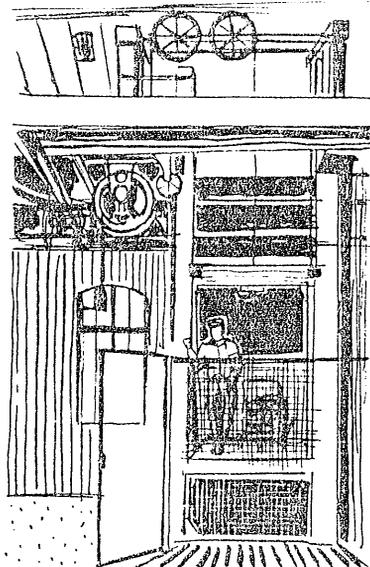
Mechanik zu erlernen. Jetzt, bei der Übernahme des Werkes, war er 31, ein junger tatenfroher Chef, und gerade der rechte Mann, die Pläne des Vaters in die Tat umzusetzen. Julius Wolff machte alles, was verlangt wurde, und was er machte, war gut und gleichsam aus einem Guß. Er nahm die Arbeit, wie sie kam, er goß und baute schwerste Brocken und kleine Werkstücke in Massen: Dampfmaschinen und Kanalisationsteile, Straßen- und Gartenwalzen und Dreifüße für Schuster, Schiffspoller, Ketten, Konsolen, Brückengeländer, Werkzeuge, Laternenmasten, Turbinenräder, Gehwegrinnen. Tausende von technischen Zeichnungen und Modellstücken lagerten mit der Zeit in den Regalen. Auf einer Viertelstundenfahrt durch die hundertjährige Geschichte unserer Fabrik können wir nicht alle markanten Punkte bereisen. Erlauben Sie also, verehrter Leser, daß wir einige Stationen überspringen und uns nun mit Volldampf den Jahren um 1870 nähern! „Eine Last, wohl gefaßt, ist nur eine halbe Last!“ Sicher ist es nicht verfehlt, mit diesem Sprichwort die weiteren Pläne und Absichten der Maschinenfabrik Julius Wolff zu überschreiben. In jenen sogenannten Gründerjahren ging Julius Wolff daran, die Konstruktion von Hebezeugen und Aufzügen zu vervollkommen. Sein





UNTER DEN SCHWINGEN DES REICHSADLERS

Sohn Richard Wolff, der die Leitung des Werkes im Jahre 1887 übernahm, setzte diesen Weg der Spezialisierung mit Nachdruck fort. Freilich: Der erste Wolffkran war noch nicht der schlanke, himmelhoch aufragende Riese, wie wir ihn heute überall auf großen Baustellen bewundern können. Die Entwicklung ging über Jahrzehnte; man baute einstweilen Krane aller Art, Personen- und Lastenaufzüge, Schrägaufzüge, Verlade-Einrichtungen. Daneben blieb auch die Eisengießerei in Betrieb. Mit dem neuen, fahrbaren Turmdrehkran, der erstmals in den Jahren 1913/14 in Leipzig eine Goldmedaille erhielt, gelang dann der große Wurf. Zum ersten Mal war in dieser Konstruktion das Prinzip eines Baukrans gefunden und verwirklicht, der sich leicht transportieren und überall in kurzer Zeit aufrichten ließ. Diese Vorteile sollten in der Folgezeit eine Umwälzung des gesamten Bauwesens bringen; wenn heute bei fast allen großen und kleinen Bauten ein Baukran eingesetzt wird, so ist das der Erfolg jener Frühkonstruktion aus dem Jahre 1913, deren Schöpfer Gottlob Göbel war. Auch auf diesem Gebiet ist es gelungen, Handarbeit in wirtschaftlichster Weise durch überlegene Leistungen der Maschine zu ersetzen. Und es ist bezeichnend, daß der Name „Wolffkran“ als Name des Baukrans



MODERNE, GRÖßERE BAUWERKE VERLANGEN
NACH NEUEN EINRICHTUNGEN UND BEFÖRDE-
RUNGSMITTELN: AUFZÜGE WERDEN GEBAUT

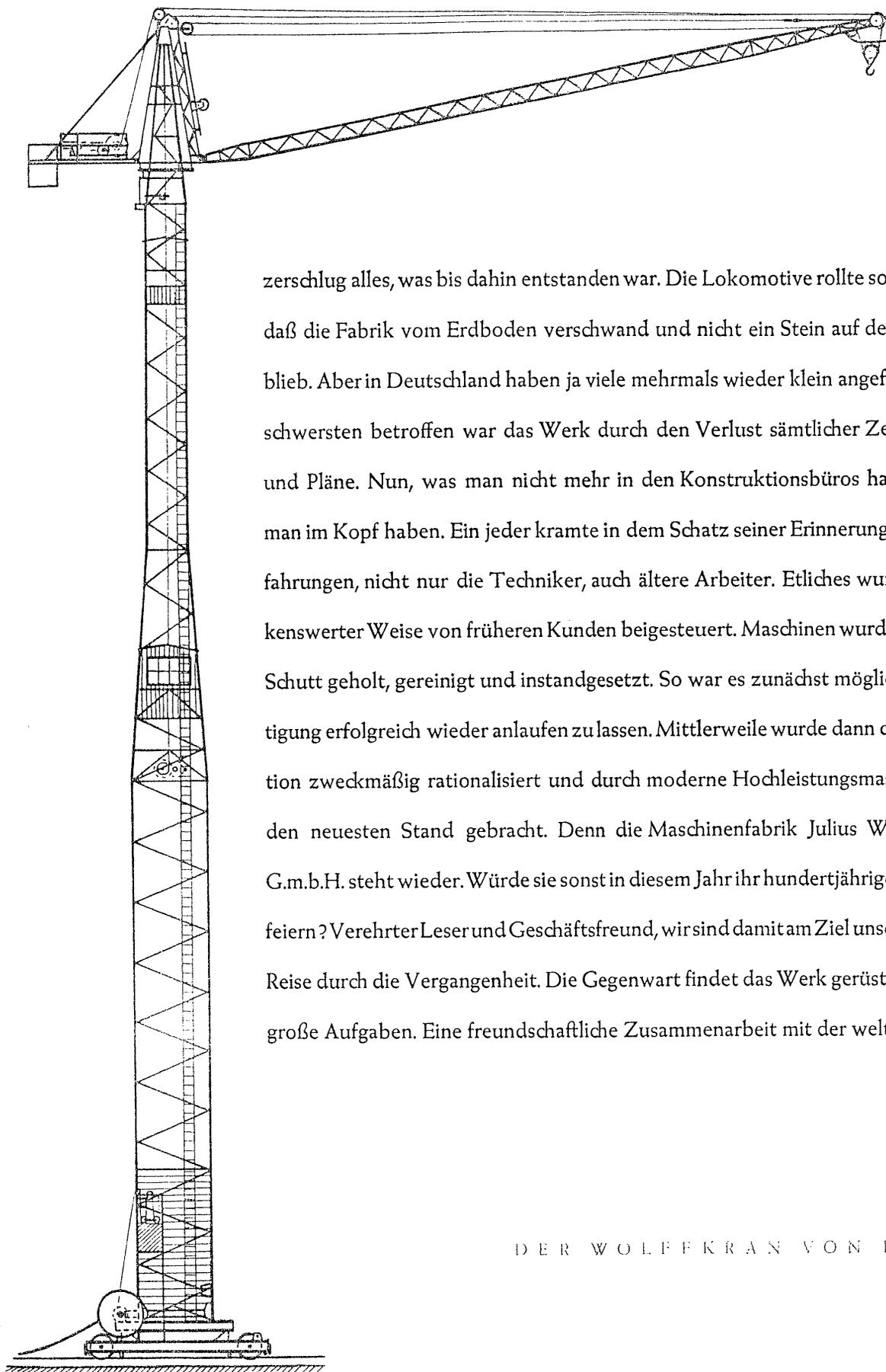
ANERKENNUNG FÜR EINE PIONIERLEISTUNG:

schlechthin in der ganzen Welt zu einem festen Begriff geworden ist. Er wurde unentbehrlich nicht nur im Hoch- und Tiefbau, sondern auch bei der Errichtung von Brücken, Talsperren, Schleusen, Kraftwerken, in Kiesgruben, Steinbrüchen, Lagerplätzen und Hafenanlagen. Schon im Jahre 1935 berechnete man, daß die Krane zweier Jahrgänge auf den verschiedenen Baustellen täglich 144 Kilometer zurücklegten; in einem Jahr führen sie mithin einmal rings um die Erde. Der Wolffkran wurde zu einem Begriff höchster Zuverlässigkeit und Leistung; er trug den Ruhm württembergischer Ingenieure in alle Welt hinaus. Aber wir müssen auf unserer Reise durch die Vergangenheit auch einige Stätten des Unheils besuchen. Nicht immer vollzog sich die Entwicklung mit der Stetigkeit, mit der ein Wolffkran seine Lasten schwenkt. Ein großer Brand in der Gießerei vernichtete im Mai 1924 über tausend Modelle. Die Ursache soll damals ein Trockenofen gewesen sein, der über Nacht in Betrieb war. Wegen eines übergroßen Modells konnte er nicht ganz geschlossen, sondern nur mit Blech und Lehm abgedichtet werden. Was dann im Dezember 1944 in Heilbronn geschah, ist bekannt. Der Krieg, von einigen Unbelehrbaren immer noch als die „Lokomotive menschlichen Fortschritts“ bezeichnet,

GOLDMEDAILLE DER LEIPZIGER MESSE



1913

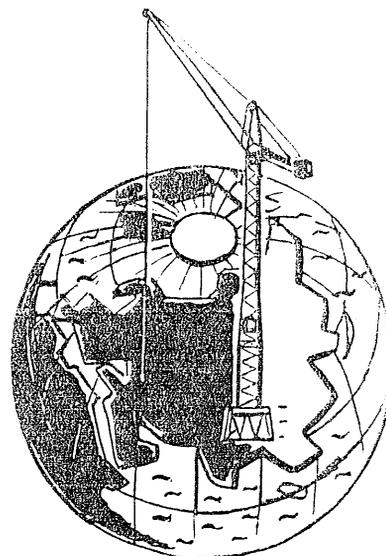


zerschlug alles, was bis dahin entstanden war. Die Lokomotive rollte so gründlich, daß die Fabrik vom Erdboden verschwand und nicht ein Stein auf dem anderen blieb. Aber in Deutschland haben ja viele mehrmals wieder klein angefangen. Am schwersten betroffen war das Werk durch den Verlust sämtlicher Zeichnungen und Pläne. Nun, was man nicht mehr in den Konstruktionsbüros hat, das muß man im Kopf haben. Ein jeder kramte in dem Schatz seiner Erinnerungen und Erfahrungen, nicht nur die Techniker, auch ältere Arbeiter. Etliches wurde in dankenswerter Weise von früheren Kunden beigesteuert. Maschinen wurden aus dem Schutt geholt, gereinigt und instandgesetzt. So war es zunächst möglich, die Fertigung erfolgreich wieder anlaufen zu lassen. Mittlerweile wurde dann die Produktion zweckmäßig rationalisiert und durch moderne Hochleistungsmaschinen auf den neuesten Stand gebracht. Denn die Maschinenfabrik Julius Wolff & Co. G.m.b.H. steht wieder. Würde sie sonst in diesem Jahr ihr hundertjähriges Bestehen feiern? Verehrter Leser und Geschäftsfreund, wir sind damit am Ziel unserer kurzen Reise durch die Vergangenheit. Die Gegenwart findet das Werk gerüstet für neue, große Aufgaben. Eine freundschaftliche Zusammenarbeit mit der weltbekannten

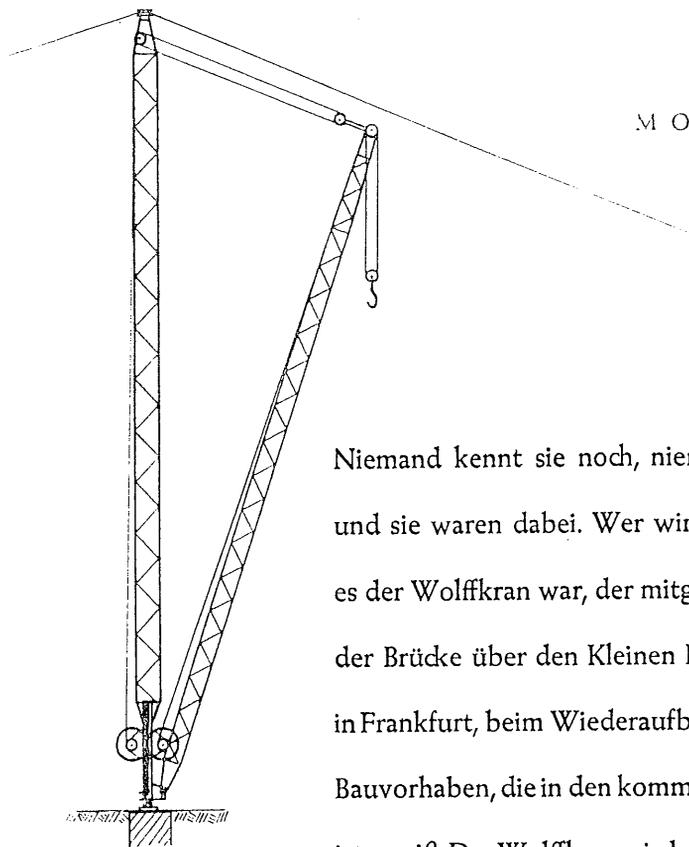
DER WOLFFKRAN VON HEUTE

ÜBERALL IM ERDENRUND STEHT DER WOLFFKRAN

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G. hat sich in jüngster Zeit angebahnt; neue Perspektiven in konstruktiver und fertigungstechnischer Hinsicht wurden damit zum Nutzen der Bauwirtschaft eröffnet. Die Firma steht heute unter der Leitung von Eduard Hilger, dem Schwiegersohn von Richard Wolff. Für die technische Weiterentwicklung steht ihm Fritz Bärfacker zur Seite, der aus dem Kranbau der M. A. N. hervorgegangen ist. Die Geschichte der Maschinenfabrik Jul. Wolff & Co. ist auch ein Stück Heimatgeschichte. Wie in all den hundert Jahren ihres Bestehens fühlen wir uns mit dem Schicksal der Stadt Heilbronn eng verbunden. In zahlreichen Ehrenämtern, im Gemeinde- und Stadtrat, als Arbeits- und Handelsrichter haben unsere leitenden Männer nach Kräften versucht, zum Wohle ihrer Stadt zu wirken. Die schlanke, gefällige Silhouette des Wolffkrans erhebt sich heute wieder auf zahllosen Bauplätzen in aller Welt. In Skandinavien, in England, in Belgien, in der Schweiz, in der Türkei, in Venezuela, in Argentinien, überall steht der riesige Heilbronner, oft über 60 m hoch, ein Herkules von weitausladender, gebändigter Kraft. Gleicht er nicht ein wenig jenen unbekanntem Sklaven, die vor mehr als fünf Jahrtausenden die gewaltigen Pyramiden der ägyptischen Pharaonen errichten halfen ?



M O D E R N E K R A N E



Niemand kennt sie noch, niemand nennt sie noch, aber die Pyramiden stehn, und sie waren dabei. Wer wird sich in hundert Jahren noch daran erinnern, daß es der Wolffkran war, der mitgeholfen hat: Beim Völkerbund-Palast in Genf, bei der Brücke über den Kleinen Belt, am Mailänder Bahnhof, beim IG-Farben-Bau in Frankfurt, beim Wiederaufbau des Stuttgarter Rathauses, bei den ungezählten Bauvorhaben, die in den kommenden Jahren noch ausgeführt werden. Denn soviel ist gewiß: Der Wolffkran wird wieder überall dabei sein, wo der Geist kühner Ingenieure und Architekten neue, große Werke der Technik und Baukunst entstehen läßt. Und der Wolffkran wird, wie es nun einmal seine Art ist, eisern zupacken!

1 8 5 4 - W O L F F K R A N - 1 9 5 4

