



06.07.1922 – 293 763

Bleichert
1923 – 1941

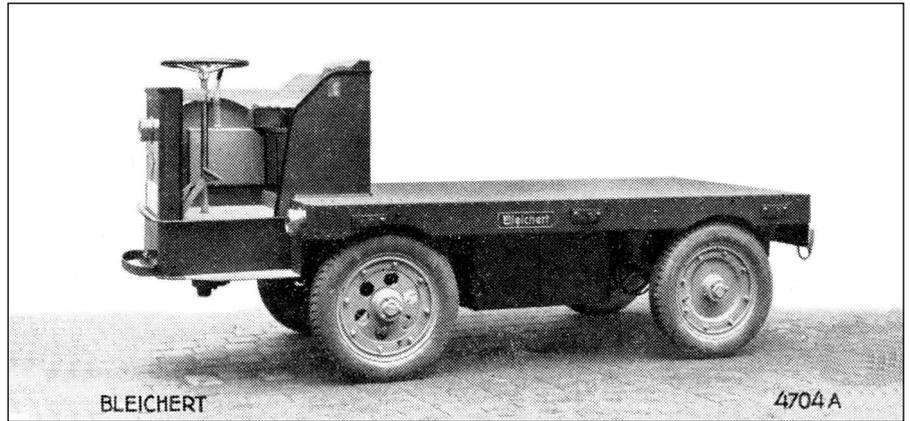
Die 1875 gegründete Drahtseilbahnwerke Adolf Bleichert & Cie., Leipzig N 22, Bleichertstraße 15, war in den Zwanziger Jahren der älteste und größte Hersteller von Transportanlagen, Drahtseilbahnen, Kabelkränen und Schiffbelade-Anlagen. 1926 wurde das Familien-Unternehmen in eine Aktiengesellschaft (Bleichert & Co. A.-G.) umgewandelt.

Von 1923 an stellte Bleichert auch Elektrofahrzeuge her. Die Elektro-Führerstandkarren (Typ I) EK 751 für 0,75 t, (Typ II) EK 1500 für 1,5 t Nutzlast und (ab 1924) der Typ EK 2000 (2 t) unter dem Namen „Eidechse“ machten sich einen guten Namen als zuverlässiges Transportgerät im innerbetrieblichen Verkehr und wurden auch schnell in Kommunen und im Kleingewerbe begehrte Helfer. Zum Antrieb dienten zwei Hauptstrom-Motoren, die ge-

BLEICHERT
TRANSPORTANLAGEN



Werbung für die Bleichert Eidechse 1926 ¹



Bleichert Führersitzkarre 1928 ¹



In Ihrem Betrieb laufen keine
Elektrokarren?

Dann kennen Sie sicher die Bleichert-Eidechse nicht! Sie sollen sie an dieser Stelle kennen lernen oder durch unsere Broschüre Nr. 6952, die wir Ihnen auf Wunsch gerne zuschicken.

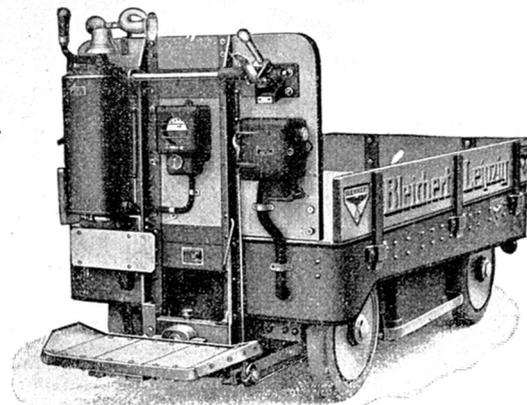
BLEICHERT
EIDECHSE

ADOLF
BLEICHERT
& CO. A.-G.
LEIPZIG

Werbung von 1928 ¹

Elektrokarren „Eidechse“

D. R. P.



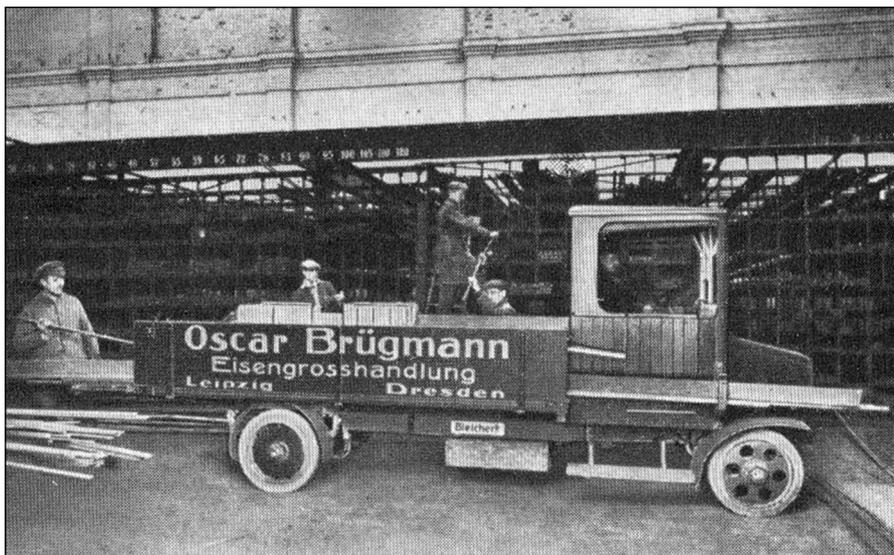
D. R. P.

Größte Gelenkigkeit — Bequeme Bedienung — Stabile Bauart

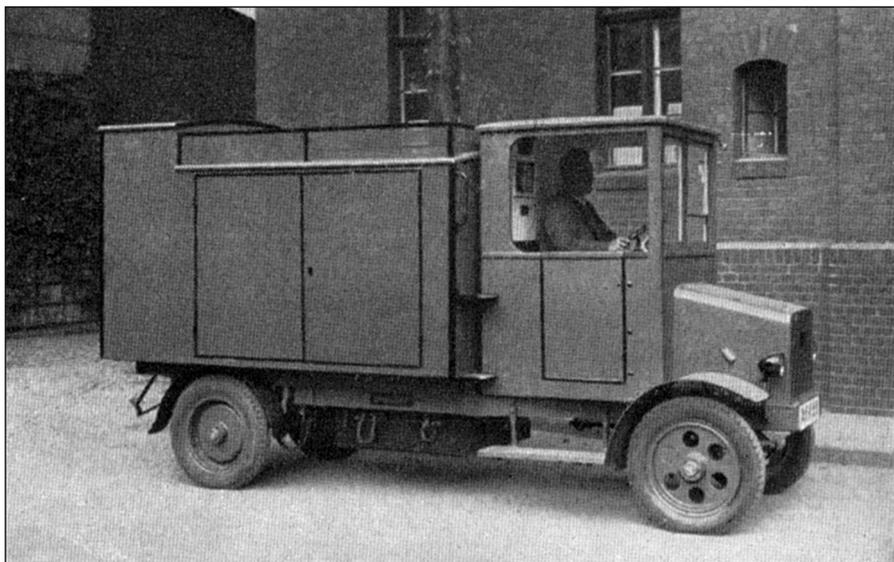
ADOLF BLEICHERT & CO., LEIPZIG

Älteste und größte Fabrik der Welt für den Bau von Drahtseilbahnen und
Elektrohängebahnen Kabelkrane, Becherwerke, Strecken-
förderer, Elektrollaschenzüge, Elektrokarren

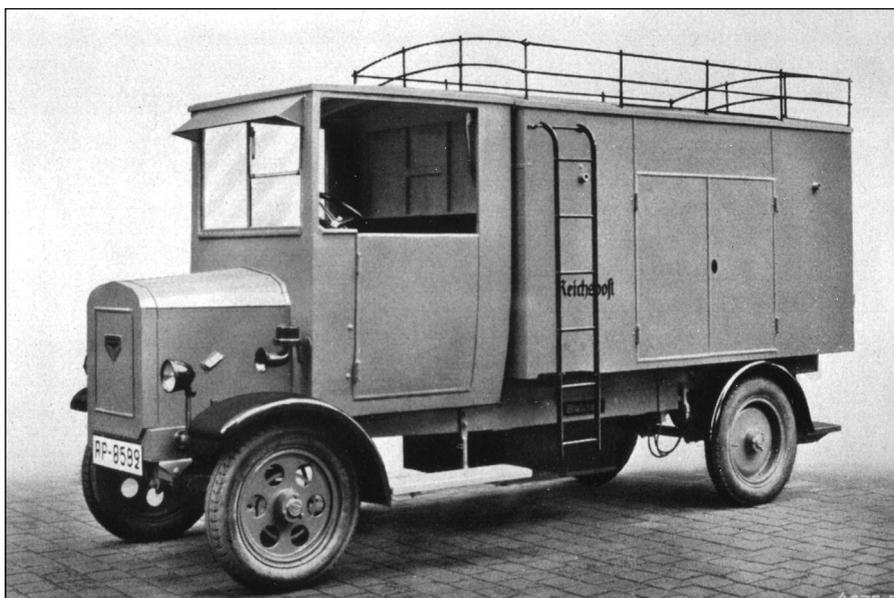
Werbung für die „Eidechse“ 1925 ¹



Bleichert-Elektrowagen EL 2000 einer Eisengrosshandlung 1928 ¹



Von 1928 ein Sonderwagen auf Typ EL 2000 für ein Wasserwerk ¹



Bleichert-Elektrowagen Typ ELKH 2500 von 1928 ¹

trennt auf je ein Treibrad wirkten. Gelenkt wurde durch die Verlagerung des Körpergewichts über eine sogenannte Trittbrettlenkung.

Aus den Führerstandkarren entwickelte Bleichert ab 1925 speziell für den Straßenverkehr ausgestattete Einmann-Führersitzwagen. Sie waren mit offenen und geschlossenen Fahrerhäusern, sogenannten Führerlauben, ausgestattet für 0,75 bis 2 t Nutzlast ausgelegt. Kleinster Typ war der EK 751 (maximal 6,5 PS) gefolgt vom EK 1500 (H) (10 PS) und EK 2000 A (H) (10 und 24 PS). Der EK 2000 A (H) war nur mit Luftbereifung erhältlich, während die übrigen auch gummbereift ausgeliefert wurden. Die Fahrerhäuser der Einmann-Führersitzwagen wurden sowohl als schlichte glatte Frontlenker als auch mit Motorhaubenattrappe (H) ausgeführt.

1928 brachte man die Bleichert-Elektro-Lastwagen EL 2000 und EL 2500 mit einem im Kraftwagenbau üblichen geschlossenen Fahrerhaus auf den Markt. Mit ihrer Haubenattrappe unterschieden sie sich kaum noch von Benzin-Lieferwagen. Zum Standard gehörten nun Kurbelfenster, Scheibenwischer und Richtungsanzeiger. Zwei Elektromotoren leisteten zusammen 13 bzw. 24 PS. Der neuen Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung folgend wurden sie nur noch mit Luftbereifung ausgeliefert. Von dem EL 2000 abgeleitet war auch die erste Bleichert-Zugmaschine, für eine Anhängelast von bis zu 10 Tonnen mit zwei besonders starken Schleppmotoren erhältlich. Über der Hinterachse diente die Batterie als Ballast. Elektroschlepper bildeten von da an einen festen Bestandteil der Bleichert-Produktion. Der Frontlenker Elektrolieferwagen EL 1500 (1,5 t Nutzlast, 12 PS) ergänzte kurze Zeit später das Programm.

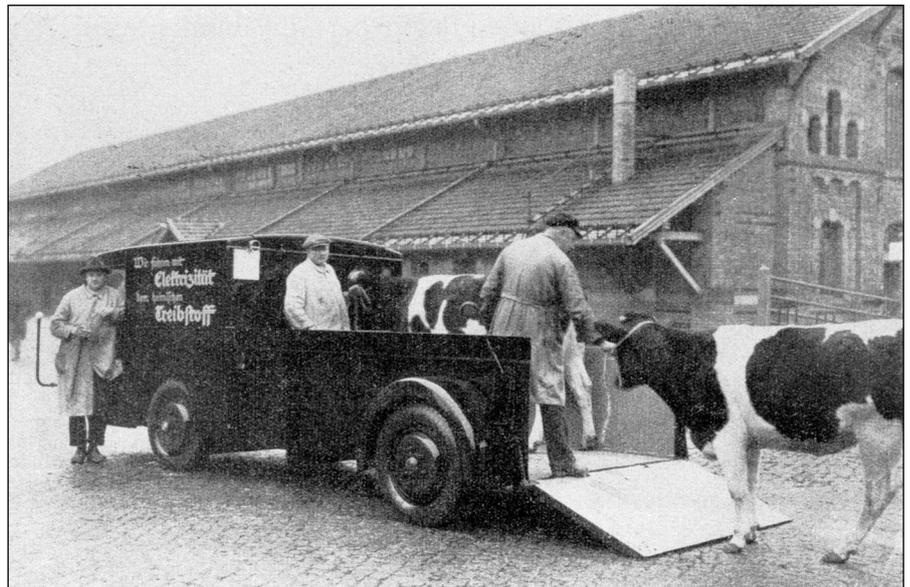
Dem schlichten Einmann-Fahrersitzkarren wurde 1929 mit einem komfortableren Frontlenkerhaus, offen oder geschlossen, die Ausführungen EKH 1500 und EKH 2000 A (14 PS) für zwei Personen und einer im stumpfen Winkel gestalteten Frontpartie zur Seite gestellt. Die Motorenleistung lag zwischen 7 und 10 PS. Im gleichen Jahr bot man auch ein Bleichert-Elektro-Liefer-

dreirad für den Kleinhandel und die Briefkastenentleerung der Reichspost mit 400 kg Tragkraft und bis 90 km Reichweite an. Ein 3,6-PS-Hauptstrommotor wirkte direkt auf das einzelne Hinterrad, über dem der Fahrer saß. Gelenkt wurde mit dem Vorderadpaar. Alle Bleichert-Elektro-Fahrzeuge durften ohne Führerschein im Straßenverkehr bewegt werden.

Nach dem Konkurs der Aktiengesellschaft Anfang 1932 wurde als Aufgangsgesellschaft die Bleichert Transportanlagen G.m.b.H., Leipzig N 22, Kaiser-Friedrich-Straße 35, gegründet, die das bewährte Bleichert-Elektro-Fahrzeug-Programm weiterführte.

Um durch verringerten Benzin- und Ölimport Devisen für die Rüstung zu sparen, propagierten die Nationalsozialisten „heimische Treibstoffe“. So erhielt auch der Elektrowagenbau neue Impulse.

Bleichert widmete sich besonders intensiv der Neukonstruktion der Elektrolastwagen, nun Stromwagen genannt. Zur IAMA 1935 in Berlin stellte Bleichert den EL 3500 für 3,5 t Nutzlast vor, dem 1936 einen 5 Tonner (EL 5000) mit vier Motoren (zusammen 20/40 PS) folgte. Mit ihm präsentierte das Unternehmen auch den neuen Typ EL 800 (0,8 t Nutzlast, 6/12 PS) in sogenannter Leichtbauweise mit einer Doppelrohrrahmenkonstruktion und Kasten-Querträgern. So wurde gegenüber der herkömmlichen Rahmenkonstruktion 32 Prozent (1100 kg) Gewicht gespart. Die Batterien lagen genau über der Vorderachse, der einzelne Motor in der Mitte des Fahrzeugs. Erstmals benutzte Bleichert die Kraftübertragung per Kardan auf die Hinterachse. Daneben fertigte Bleichert sogenannte Niederflurwagen (ELN 2500) mit 2,5 t Nutzlast zum Transport von Kabeltrommeln, Transformatoren und



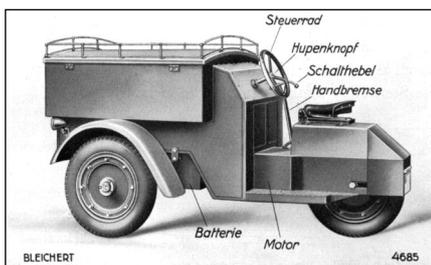
Bleichert-Stromwagen ELN 2500 von 1935 als Viehtransporter ¹



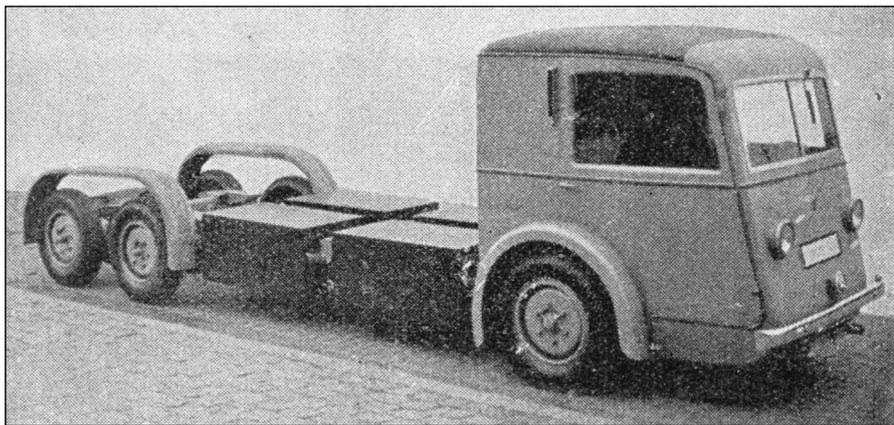
Bleichert Elektro-Feuerwehr 193x ¹



Bleichert Elektrowagen EKH 2000 A der Stadt Leipzig 1928 ¹



1929: Bleichert Elektro-Dreirad ED 400 ¹

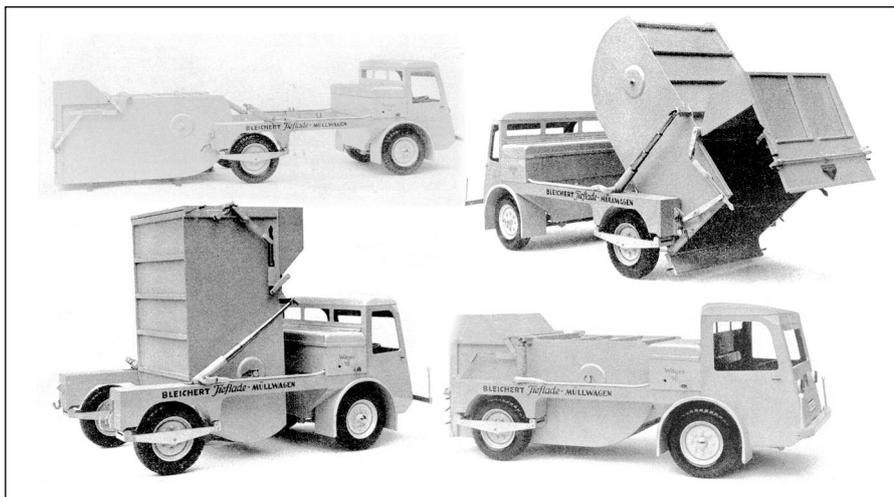


Dreiaxsiges Bleichert Elektro-Chassis mit Rohrrahmen für 3,5 Tonnen von 1938 ¹

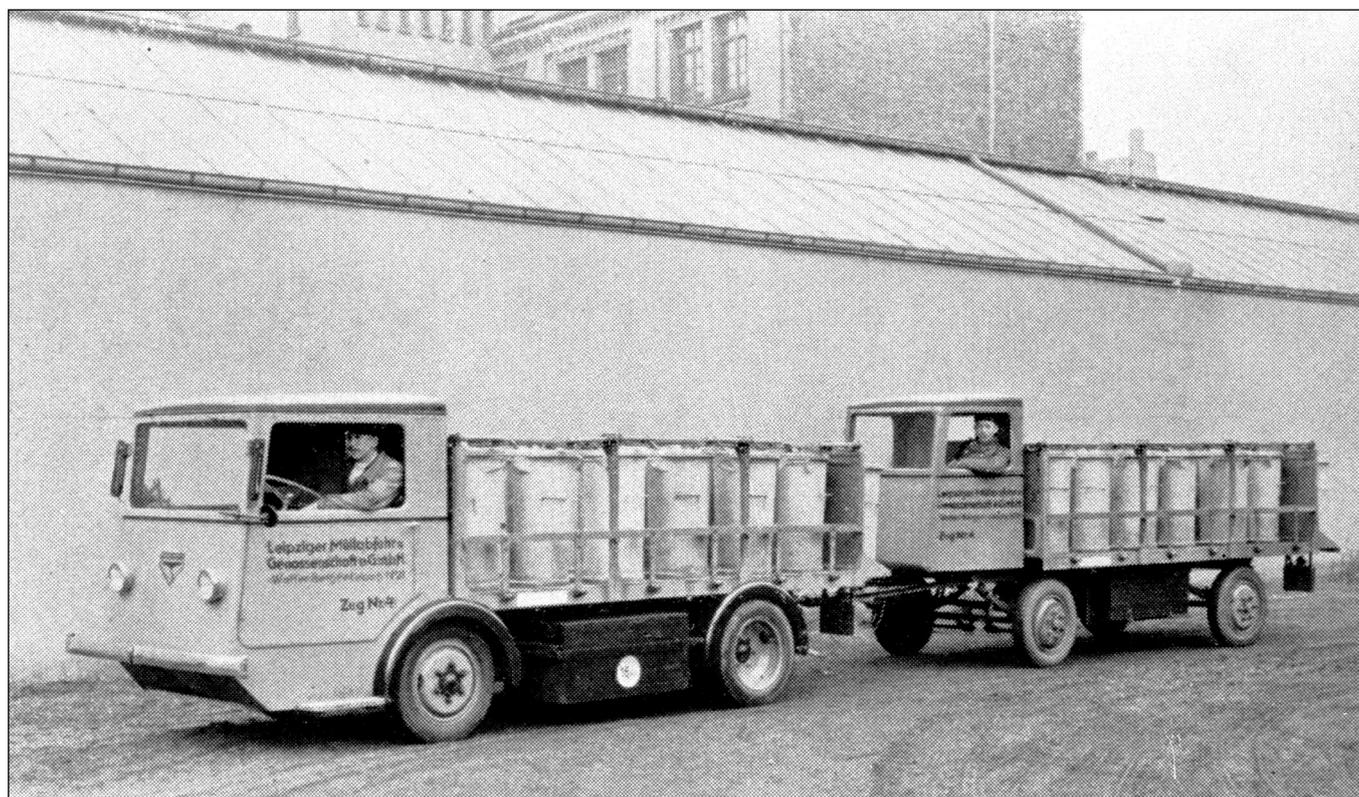
Schlachtvieh und den Elektroschlepper ELS 100 mit 5 Tonnen Nutzlast. Für die Wartung von Straßenbahnanlagen bot Bleichert sogenannte Kombinationswagen für Straßen- und Schienenbenutzung an.

Noch einen Schritt weiter ging Bleichert 1937 mit der Einführung eines Zentralrohrrahmen bei den Typen EL 2500 (2,5 t Nutzlast, 16 PS) sowie den sechsrädrigen Typen EL 3500 (3,5–4 t, 19 PS) und EL 5000 (4 bis 5 t, 27 PS). Zwei unabhängig voneinander arbeitende Motoren trieben je eines der Hinterräder an, die an Schwingachsen hingen. Die Einheitsbatterien waren seitlich herausziehbar aufgehängt. Neue Elektro-Zugmaschinen mit zweimotorigem Einzelradantrieb für 5 und 10 t Anhängelast ergänzten das Programm.

Für den im Elektrofahrzeugbau ohnehin wirtschaftlich bedeutenden Kommunalbereich stellte Bleichert zudem 1937 eine den Fahrzeugbau revolutionierende Entwicklung vor. Statt die Aufbauten an das Trägerfahrzeug anzupassen, wurde der Träger um das Gerät herumgebaut. Das Ergebnis war ein Tieflade-Müllwagen, speziell für das im Rahmen des nationalsozialistischen



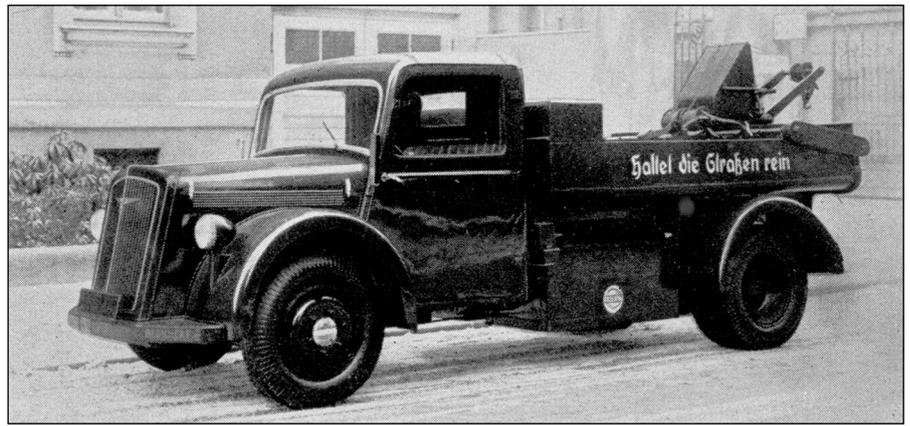
Prototyp des Müllabfuhrwagens von 1938 für das NS-Recyclesystem des 4-Jahres-Plans ¹



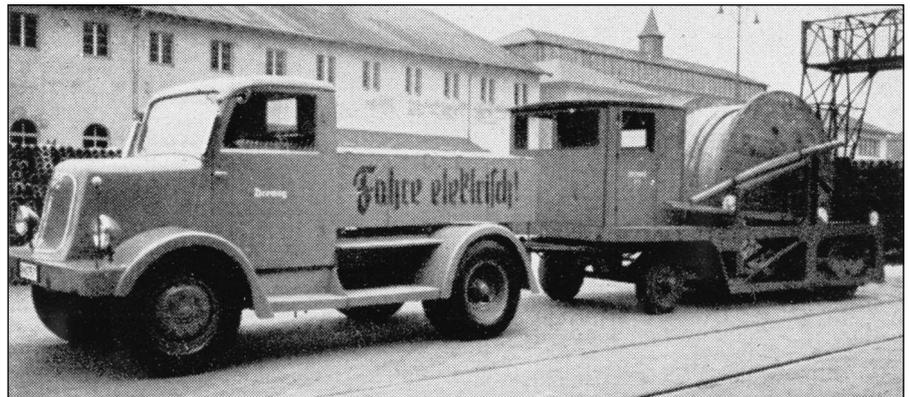
Müllabfuhr der Stadt Leipzig mit Bleichert Elektrowagen des Typs EL 1500 ¹

Vierjahresplans vorgesehene Müllwiederverwertungssystem („Recycling“), dessen 7,5-cbm-Müllbehälter (3,75 t Nutzlast) hydraulisch kippbar gelagert in einer Gabelkonstruktion hing. Der Antrieb erfolgte mit zwei 13/26-PS-Elektromotoren auf die Vorderräder. Die letzte Verbesserung dieser Konstruktion stellte der Großraummüllwagen von 1940 dar.

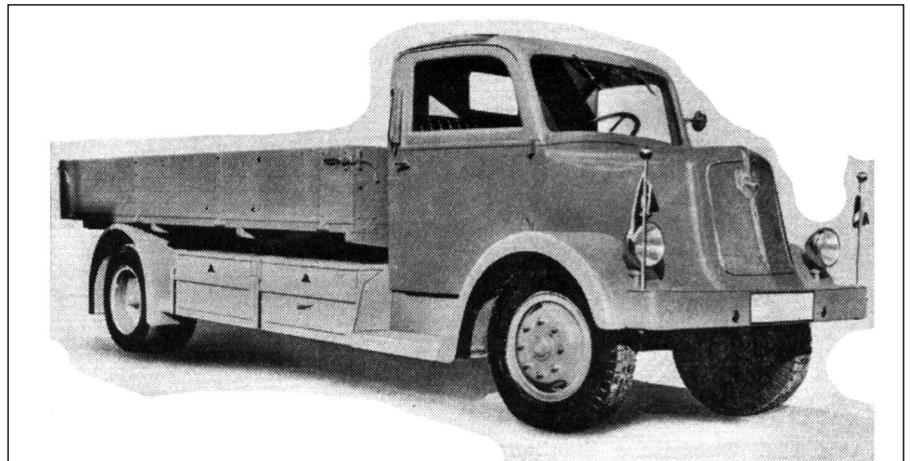
1943 stellte Bleichert den Elektrostraßenfahrzeugbau ein. Nach der Entgeignung des Werkes in Leipzig 1946 wurden dort weiterhin Elektrokarren im volkseigenen Betrieb VEB Bleichert gefertigt. Die Bleichert Transportanlagen G.m.b.H., Köln, Brandenburger Straße 2 a, führte 1949 als Privatunternehmen die Produktion der bewährten Eidechsen fort. Die Eidechse ist heute Bestandteil des Programms der Firma > MAFI.



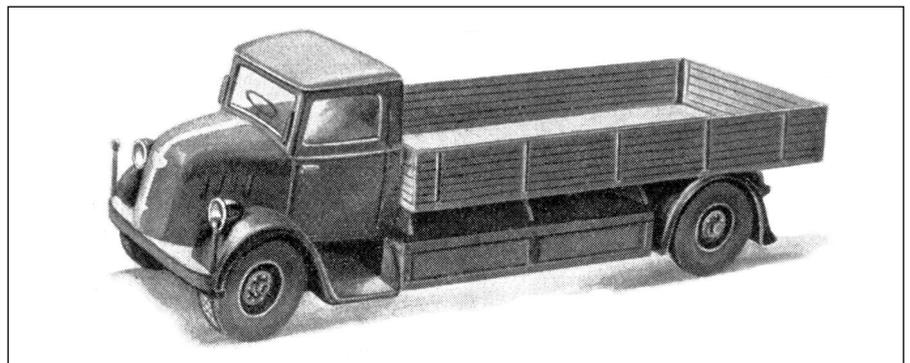
Bleichert Stromwagen 1938 mit modernem Design ¹



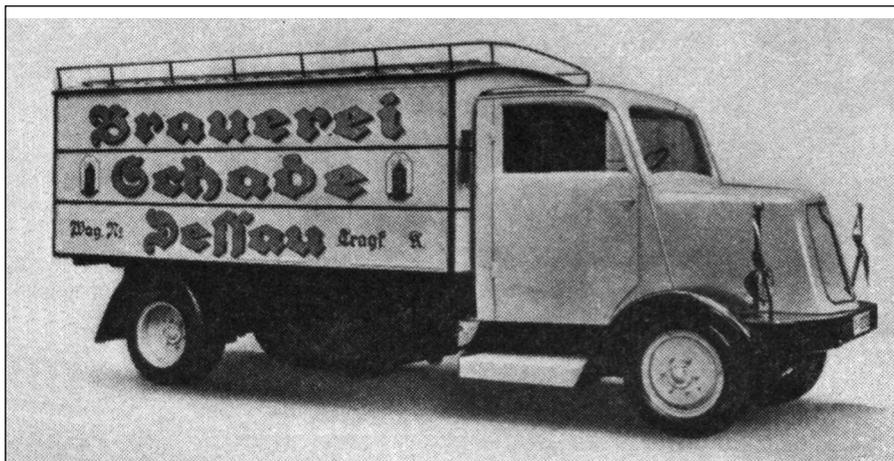
Bleichert-Elektro-Zugmaschine mit Pritsche Typ EL 2500 oder EL 3500 von 1936 ¹



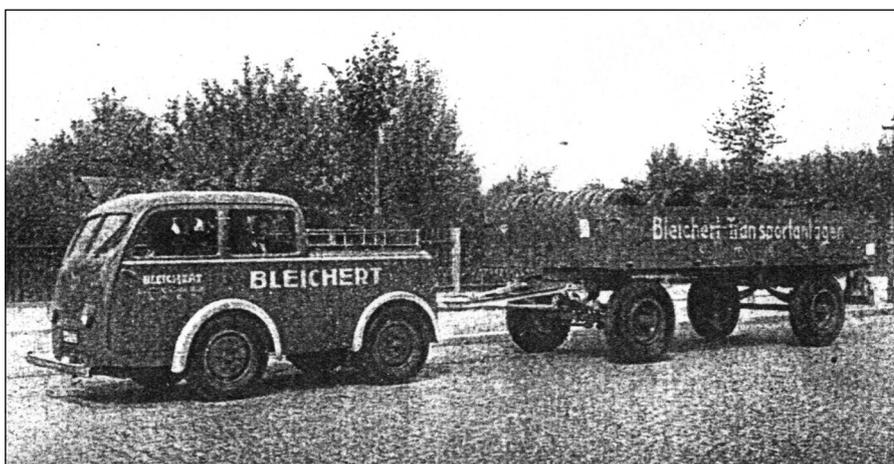
Der stärkste Bleichert-Elektrowagen Typ EL 5000 von 1936 ¹



Bleichert Pritschenwagen von 1935 ¹



Flaschenbiertransport im Bleichert Stromwagen EL 2000 um 1935 ¹



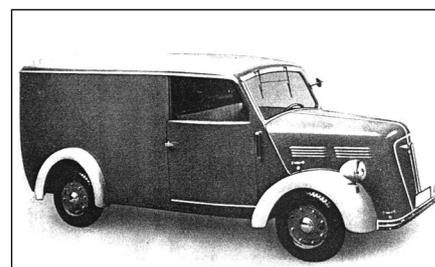
Bleichert Elektroschlepper 1938 copy 1



Bleichert Elektroschlepper nach dem Zweiten Weltkrieg



Bleichert 0,5-t-Lieferwagen 1936 copy



Bleichert Typ 800 Lieferwagen 1936 copy