Vor 120 Jahren - Radeberger Visionäre im Zeitalter der Mobilität mit Eisenbahn, Straßenbahn und Automobil

©Von Renate Schönfuß-Krause

Inhalt

- Radeberger Unternehmer Emil Heuer (27. Dez. 1857 - 29. März 1934) Pionier der Fabrikation einzigartiger Automobilkarosserien 3
- 1885 – Carl Benz erfindet das Automobil - Emil Heuer eröffnet Wagenbauerei in Radeberg und wird zum Karosseriebauer 4
- Radeberger Automobil- Karosseriebau – Synonym für deutsche Wertarbeit 6
- Weit mehr als die Idee – handwerkliche Perfektion als Grundlage in Radeberg 7
- Emil Heuer – einer der gefragtesten Karosseriekünstler in Deutschland 9
- Von Pferdehufen zu „Pferdelosen Kutschen mit Motor“ - Werdegang eines fast vergessenen Pioniers im Wagen- und Karosseriebau 10
- Kontakte mit dem Königlichen Hofwagenbauer Heinrich Gläser in Dresden 13
- „Und dass du niemals solche Stinkekutschen baust!“ 14
- Ab 1903 - Neue Wege in die Zukunft mit zwei Firmen: „Radeberger Wagenfabrik Emil Heuer“ und „Dresdner Wagenbauanstalt Heinrich Gläser“ 15
- Firmenanzeigen und Firmierungen: 16
- Emil Heuer - Pionier der Entwicklung individueller Automobilkarosserien unter der Firmierung „Gläser Dresden“ 17
- Firmengeschichte – das Auf und Ab eines Unternehmens in bewegter Zeit 19
- „One of the most beautiful cabriolets ever built! - Eines der schönsten Cabriolets, die je gebaut wurden!“ - „Gläser“-Cabriolet-Karosserien erlangten Weltruhm… 25
- Beginnende Trendwende in der Automobilindustrie – Wandel vom Luxusgut zum erschwinglichen Gebrauchsgegenstand 27
- Komplizierte Wirtschaftslage durch Weltwirtschaftskrise 28
- Epilog und Neubeginn als „Gläserkarosserie GmbH“- Selbstbewusster Slogan: „Lassen Sie sich ein Gläser-Cabriolet vorführen, ehe Sie sich entschließen“ 31
- 1939 - 1945 Wagenfabrik wird zur Rüstungsfabrik 34
- Neubeginn ab 1945 37
- Eine zweigeteilte Unternehmensgeschichte 37
- Firma Gläser Karosserie Weiden: Porsche Cabrios made in Ullersricht / Oberpfalz 38
- Erfolgreicher Karosseriebau im VEB IFA Karosseriewerk Dresden (KWD) 39
- Ab 1990 – vom VEB Karosseriewerke Dresden (KWD) zur KWD GmbH 42
- Anhang: Chronologie der „Gläser-Karosserie“ bis zum Erlöschen der Marke 1952 43
- Quellen, Anmerkungen 49

Vor 120 Jahren - Radeberger Visionäre im Zeitalter der Mobilität mit Eisenbahn, Straßenbahn und Automobil

Eines muss man den Radebergern rückblickend wirklich zugestehen, wenn man diese Collage[1] eines unbekannten Künstlers betrachtet, welche vermutlich um das Jahr 1920 entstanden ist – an Visionen mangelte es ihnen nie, wenn es darum ging, sich die Stadtentwicklung im industriellen Zeitalter vorzustellen und zu planen, auch wenn nicht alle Pläne, wie die Industrie-Eisenbahnstrecke zur Nord-Ostbahn oder die Pferde-Straßenbahn, aufgehen sollten.

Dennoch war im gleichen Zeitraum eine Erfolgsgeschichte zu vermelden, die bis in die Gegenwart anhält, da es sich um 1900 offenbar um eine Zeit handelte, wo sich seit der Erfindung des ersten Automobils durch Carl Benz 1885/86 alles und auch alle „auf großer Fahrt“ befanden, denn „Beschleunigung für Fortschritt“ waren die Zauberwörter. Deshalb verwundert es nicht, dass in Radeberg aus einer vorerst kleinen „Schmiede- und Wagenwerkstatt“ des Schmiedemeisters Emil Heuer (1857 Rammenau - 1934 Dresden), auch die Anfänge der Karosserieherstellung für die gerade aufkommende Automobilindustrie ausgingen. Emil Heuer gehörte bald als Karosseur zu den Pionieren des Automobilbaues und begann in Radeberg und Dresden ab 1903 Autokarosserien der Luxusklasse unter der Marke „Gläser“ für 43 weltweit bekannte Autohersteller in ganz Europa und den USA zu entwickeln, was schließlich bis zum „VEB Karosseriewerke Dresden“ und der heutigen „Karosseriewerk Dresden GmbH“ (KWD), wiederum mit Fabrikationssitz in Radeberg, führte.

Leider blieben Emil Heuers Lebensleistungen und Innovationen unter seinem eigenen Namen weitestgehend unbekannt – weltweit bekannt und berühmt sollten sie unter seiner Marke „Gläser Karosserie Dresden“ mit dem Firmensignet einer Sänfte werden.

Firmenlogo Gläser

Radeberger Unternehmer Emil Heuer (27. Dez. 1857 - 29. März 1934) Pionier der Fabrikation einzigartiger Automobilkarosserien

Oder: Der „Unsichtbare“ hinter der weltberühmten Marke „Gläser Karosserie Dresden“

Emil Heuer. Um 1885

Die bis heute anhaltende Erfolgsgeschichte des Radeberger Karosseriebaues nahm ihren Anfang mit dem Schmiedemeister und Wagenbauer Friedrich August Emil Heuer. Durch ihn wurde Radeberg zur „Wiege des gehobenen deutschen Automobil-Karosseriebaues“.[2] Sein Werdegang, aus einfachen Verhältnissen stammend, ließ ihn vom Hufschmied zum Wagenfabrikanten aufsteigen und war eng mit der Industrialisierung der Stadt Radeberg und der Automobilentwicklung in Deutschland um 1900 verbunden. Seine Motivation als mutiger Erfinder ließ ihn zum Konstrukteur, Karosseriedesigner und Unternehmer werden, der schließlich zu einem der „Großen seiner Branche“ aufstieg. Emil Heuer gründete sein Unternehmen 1884, dem er 50 Jahre vorstand und mit dem er ab 1903 unter der Marke „Gläser Karosserie Dresden“ unvergleichlich individuelle Luxuswagen in Einzelanfertigung schuf, mit denen er Weltruf erlangte. Sein tatkräftiger und umsichtiger Unternehmergeist, sein zielsicherer Geschäftssinn begründete das Radeberger und Dresdner Unternehmen, das vielen Menschen Lohn und Brot sicherte.

Die Alte Schmiede in Rammenau, Emil Heuers Geburtshaus.

Alte Ansichtskarte

1885 – Carl Benz erfindet das Automobil - Emil Heuer eröffnet Wagenbauerei in Radeberg und wird zum Karosseriebauer

Dieses Jahr 2021 ist ein Jubiläumsjahr und wird anlässlich der Geburtsstunde der Automobilentwicklung gefeiert, durch die maßgeblich ein neues Zeitalter der Motorisierung im Straßenverkehr einsetzte und mit deren Innovation die Entwicklung der Industriekultur einen bis dahin ungeahnten weiteren Aufschwung nahm. Denn genau vor 135 Jahren hatte Carl Benz (1844-1929) am 29.Januar 1886 seinen 1885 gebauten ersten „Benz Patent- Motorwagen Typ 1“ zum Patent angemeldet – fast zeitgleich stellte ebenfalls 1885 der Radeberger Schmiedemeister Emil Heuer seine Werkstatt von „Schmiede mit zusätzlichem Hufbeschlag“ auf „Wagenbauerei“ um, was zunächst den Bau von Karossen bedeutete.[3] Er sollte jedoch bald zu dieser jungen Generation begeisterungsfähiger Konstrukteure und Karosseriedesigner der zukünftigen Automobilentwicklung[4] gehören, die ihre Kenntnisse des traditionellen Wagen- und Kutschenbaues auf die „Benzinkutschen“ mit den gerade erst entwickelten Motorantrieben eines Carl Benz (1844-1929), Gottlieb Daimler (1834-1900) oder Wilhelm Maybach (1846-1929) übertrugen. Emil Heuer konnte damals, in diesen vorerst bescheidenen Anfangsjahren, nicht im Geringsten erahnen, welch eine Entwicklung die gesamte Automobilbranche in den nächsten Jahrzehnten nehmen würde, noch weniger, dass er zum Gründer eines deutschen Traditionsunternehmens des Karosseriebaues für Automobile mit klangvollem Namen in der Welt werden würde: „Gläser Karosserie Dresden“.

Denn Emil Heuer sollte bereits Anfang des 20. Jahrhunderts, als Karosseriebauer unter der Marke „Gläser“, mit zu den gefragtesten Karosseuren für die Fahrzeugproduzenten der Automobilherstellung aufsteigen. Er arbeitete für die erfolgreichsten Marken. Seine Erfolgsgeschichte ist beeindruckend und zeigt seinen Werdegang auf, vom Hufschmied und Karossen- und Wagenbauer zum Konstrukteur von „Radeberger-Bierkutschwagen mit Petroleumheizung“ bis zum Unternehmer mit der Fertigung von einzigartigen Cabriolet-Karosserien von Weltruf.

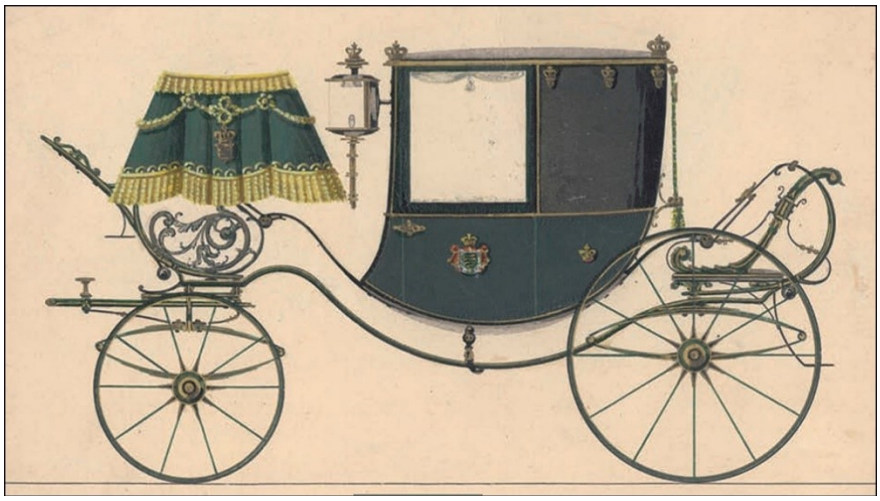
Zumeist sind bis in die Gegenwart seine Luxuskarosserien, einst hergestellt für die bekanntesten Automobilfirmen mit ihren ausgefallenen Fahrzeugtypen, weltweit nur unter dem Markennamen „Gläser Karosserie Dresden“ ein Begriff.

Aber sie waren das Produkt von Emil Heuer, sie nahmen 1903 ihren Anfang in seiner „Wagenfabrik Emil Heuer“ in Radeberg und waren auch bis zur Endfertigung in seiner zweiten Fabrik in Dresden „ausschließlich Heuer-Produkte“, für die er die bekannte Marke seines verstorbenen Firmencompagnons, Carl Heinrich Gläser (1831-1903), weiterverwendete, obwohl dieser „nur“ Karossen für prunkvolle, von Pferden gezogene Kutschen oder Equipagen hergestellt hatte - nie eine einzige Karosserie für ein Automobil!

Karl Heinrich Gläser, 1898

Logo „Gläser-Karosserie Dresden“ mit Zusatz “Modell-Karosserie“ für Einzelanfertigungen nach Kundenwunsch

Denn das ist schon das fast Kuriose an der Geschichte, dass der legendäre Königliche Hofwagenbauer Carl Heinrich Gläser, auf den die Firmenbezeichnung „Gläser“ der Karosserieherstellung seit seiner Werkstatteröffnung 1864 in Dresden bis auf den heutigen Tag zurückgeführt wird, ein absoluter Gegner dieser motorisierten Entwicklung war und die gerade um 1900 verstärkt in Erscheinung tretenden Automobile als „Stinkekutschen“[5] beschimpft hatte… Der Name des eigentlichen „Machers“, Emil Heuer, blieb weitestgehend hinter der „Gläser-Marke“ unbekannt, bis in unsere Zeit.



Gläser Coupé / Carré für das Königliche Oberstallamt.
Quelle: Firmenschrift KWD

Radeberger Automobil- Karosseriebau – Synonym für deutsche Wertarbeit

Im Jahr 1884 nahm in Radeberg alles seinen Anfang, was die Stadt später zu einem einzigartigen Automobil-Karosseriestandort der Extraklasse werden lassen sollte. Aus einer einfachen Schmiede und Wagenbauerei im Hinterhof der Pulsnitzer Straße 4 entstand in nur wenigen Jahren der Ort für das Entstehen automobiler Kunstwerke, zu deren Höhepunkten die im Design ausgefallenen Cabriolets der 1920er und 1930er Jahre gezählt werden.

Unter Leitung von Emil Heuer begann ab 1903 in seinen zwei Werkstätten, der Radeberger „Wagenfabrik Emil Heuer“ und der Dresdner „Fabrik Heinrich Gläser“, der Bau von ersten Karosserien für Automobilhersteller. Seine erste Sonderkarosserie für einen individuellen Luxuswagen baute er für den damals ebenfalls noch jungen Hersteller von Luxus Automobilen mit dem klangvollen Namen „Mercedes“[6], der auch später als „Mercedes-Benz“[7] Kunden mit Sonderwünschen nach Radeberg verwies, obwohl das Unternehmen bereits selbst mit einem eigenen Karosseriewerk ausgestattet war.

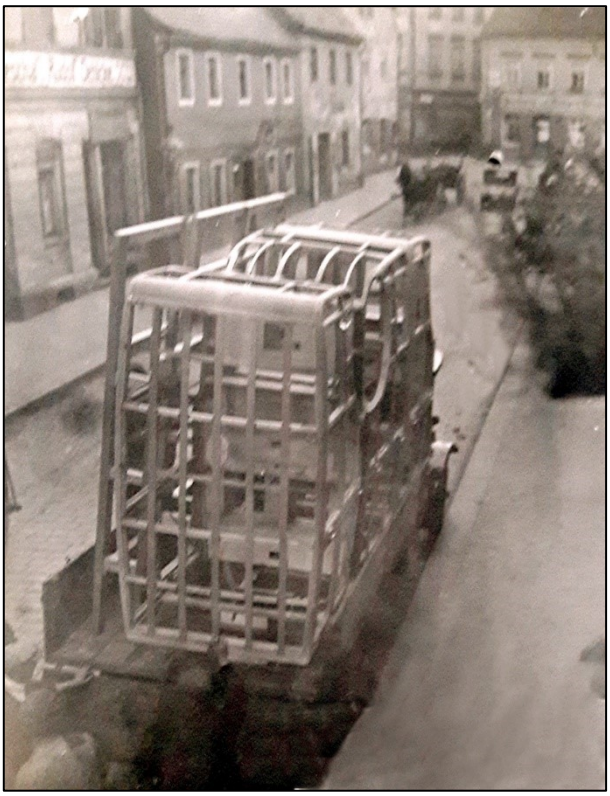
Emil Heuers erste Werkstatt im Hinterhof des damaligen Grundstückes Pulsnitzer Straße 4. Die Straße war noch nicht durchführend. Alte AK.

Emil Heuers Karosserie-Schöpfungen der nächsten Jahrzehnte setzen noch heute in Erstaunen und werden als „Schönheiten der Automobilentwicklung“ bezeichnet. Über seine Stilsicherheit der offenen oder geschlossenen Werksaufbauten wird nur in Superlativen berichtet.[8] Sie sind extravagant in Form, Farbe und Ausstattung, hergestellt als Triple Phaetons, stattliche Limousinen, majestätische Pullmans, rassige zwei- bis siebensitzige Coupés, schicke Cabriolets oder sportliche Roadster.[9] Radeberger Karosseriebau wurde zum Synonym für deutsche Wertarbeit im Automobilbau und das „Gläser Siegel“, diese von Emil Heuer verwendete Plakette auf jeder seiner Karosserien, war und ist bis heute der Stolz eines jeden Besitzers dieser wertvollen Fahrzeuge. Unter dieser Marke „Gläser-Karosserie Dresden“ wurden seine Karosseriearbeiten weltbekannt und berühmt.

Besonders luxuriöse Einzelstücke erhielten noch die zusätzliche Bezeichnung „Modellkarosserie“ unter der Karosseriemarke an der linken Seite der Motorhaube. Emil Heuer wurde, selbstverständlich in gemeinsamer Arbeit mit seinen heute kaum noch bekannten Karosseriekünstlern und Designern, zu einem Meister der handwerklichen Maßarbeit bis ins kleinste Detail.

Weit mehr als die Idee – handwerkliche Perfektion als Grundlage in Radeberg

Es ist jedoch bis heute immer noch ziemlich unbekannt, dass diese Automobile der Extraklasse unter dem Namen „Gläser Karosserie Dresden“, die für bedeutende Automobilfirmen weltweit gefertigt wurden, ihren Ursprung nicht in Dresden, sondern in Radeberg hatten. In der Radeberger „Wagenfabrik Emil Heuer“ begann ihr Eigenleben, hier bekamen sie durch sogenannte „Karosserieschneider“ (Designer von Karosserien) ihr besonderes „Kleid“ als Karosserie konstruiert, bevor sie in Emil Heuers Dresdner Firma „Gläser“ transportiert wurden und unter dieser Marke ihre Endmontage erfuhren und ihren Namen erhielten.

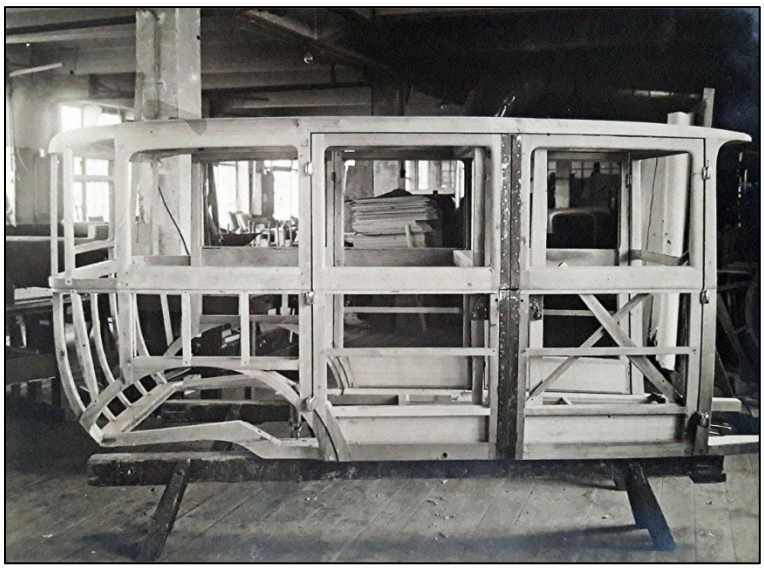


Roh-Karosserie-Transport von der Pulsnitzer Straße Radeberg, hier noch die alte Kreuzung Oberstraße, vor 1928.
Foto: Sammlung B. Rieprich

Holz-Speichenrad an einem Opel Darracq von 1903 (im Privatbesitz).
Foto: Schönfuß

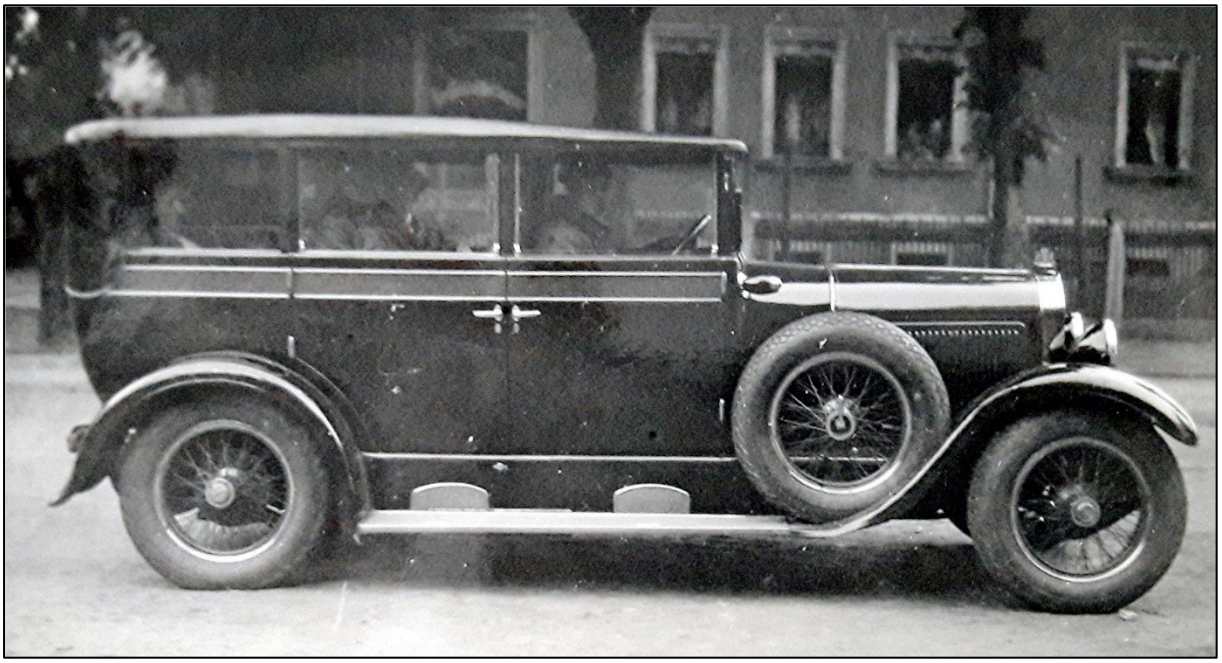
Hier in Radeberg waren die Karosseriekünstler beheimatet, die Luxusautomobile in Einzelanfertigung oder Kleinserien in der sogenannten Gemischtbauweise entstehen ließen. Es war damals üblich, dass der jeweilige Automobilhersteller als Auftraggeber, an die Karosseriefirma die Technik des tragenden Fahrgestells (Chassis) mit den Motoren lieferte, auf denen der Karosseriebauer dann den kompletten Aufbau des Kraftfahrzeuges vornahm und entsprechend der besonderen Kundenwünsche designte. Dieser erste Schritt der „Rohbauten“, der Aufbau der Karosserien, aufgesetzt und verschraubt auf die Fahrgestelle, erfolgte in vielen einzelnen Arbeitsschritten. Alle Aufbauten wurden in Handarbeit vorgenommen, die ersten Autos komplett aus Holz wie im Kutschenbau, später in der sogenannten Gemischtbauweise. Von der Umsetzung der Modellzeichnungen bis zur fertigen Rohkarosserie wurde ca. 1.500 Stunden gearbeitet, angefangen mit der Berechnung der Längen der einzelnen Werkstücke, dem Bau des Grundgerippes aus Buchenholz, bespannt mit Holzplatten oder Kunstleder, später mit Stahlblech oder Aluminium beplankt, dem Formen der Kotflügel in Handarbeit über Holzmodellen durch Klempnermeister, das Schneiden und Formen der

Blechteile, Einsetzen von Versteifungen durch Schmiede, Schlosser arbeiteten Fensterrahmen, Stellmacher fertigten anfänglich sogar die Räder noch aus Holz – vieles in Handarbeit durch Spezialisten mit höchster Meisterschaft.



Die weitere Schiene der Ausstattung wurde dann in der Dresdner „Firma Heinrich Gläser“ weitergeführt, mit individuellen und exklusiven Interieur-Ausstattungen in edlem Leder, feinem Tuch, ausgesuchten Hölzern und Lacken und raffinierten Extras.

Wie hoch das Können von Emil Heuer und seinen Mitarbeitern eingeschätzt wurde, zeigen u.a. solche Auftraggeber wie der berühmte Automobilhersteller Maybach[10] aus



Die Holz-Skelett-Karosserie von Gläser und das fertige Fahrzeug, vermutlich eine Horch-Pullmann-Limousine Typ 8-303, um 1927. Fotos: Sammlung B. Rieprich

Friedrichshafen am Bodensee, von dem bekannt war, dass er für seine exklusiven, hochwertigen Automobile und deren Aufbau mit individuellen Karosserien, nur mit den besten Spezialfirmen zusammenarbeitete. Dazu gehörte die Karosseriebaufirma Emil Heuer in Radeberg, der unter seinem Namen heute leider fast vergessen ist, da Heuers Karosserien ausschließlich unter dem Firmennamen und Logo „Gläser Karosserie Dresden“ Berühmtheit erlangten.

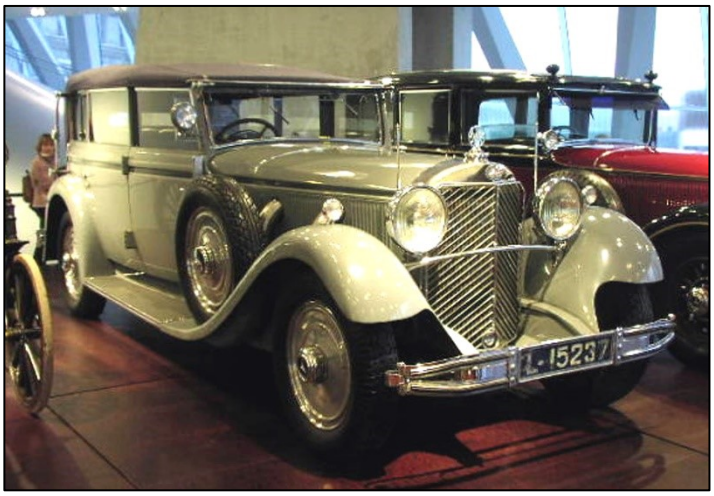
Für Oldtimer-Fans sind die „Gläser-Cabriolets“, die von Emil Heuer ab Mitte der 1920er Jahre, auch in Gemeinschaftsarbeit mit seinen Söhnen, entwickelt wurden, durch ihre technische Qualität, ihr individuelles Design und die handwerkliche Perfektion noch heute bewunderungswürdige Objekte, auf deren Bau er sich spezialisiert hatte. Er

wurde ein Meister dieser „abnehmbaren Limousinen“, wie man sie damals noch bezeichnete und die in den 1930er Jahren ihre absolute Glanzzeit erlebten.

Emil Heuer – einer der gefragtesten Karosseriekünstler in Deutschland

Der Radeberger Schmiedemeister und Wagenbauer Emil Heuer hatte um 1900 die Zeichen seiner Zeit durchaus erkannt, als die Automobiltechnik gerade ihren Siegeszug antrat,[11] und wurde in der Folgezeit bei renommierten Automobilfirmen nicht nur zu einem der erfolgreichsten, sondern auch durchaus gefragtesten Karosseriebauer Deutschlands. Eine Tatsache, die heute selbst in Radeberg, als der einstigen „Schmiede“ seiner Autokarosserien im wortwörtlich-übertragenem Sinn, bereits weitestgehend in Vergessenheit geraten sein dürfte.

Unbekannt oder vergessen dürfte in der Zwischenzeit ebenfalls sein, dass Emil Heuer in Radeberg für die exklusivsten Automobilwerke die Karosserien und Innenausstattungen schuf, die ihre Chassis nach Radeberg lieferten, wo sie ausgefallene Sonderanfertigungen „angepasst“ bekamen. Dazu gehörten u.a. die Marken Mercedes-Benz, Minerva, Horch, Steyr, Hanomag, Hansa-Lloyd, Dixi, Rumpler, Apollo, Wanderer, Bugatti, Ford, Audi, Opel, Pilot, Stoewer, Röhr, Buick, Fiat, Adler, BMW und Maybach, die ihre eleganten Nobelkarossen in Radeberg designen und bauen ließen. Als Karosseriebauer ergänzte er die herausragende Technik der gelieferten Fahrwerke und Motoren durch in Handarbeit gefertigte Karosserieaufbauten und überführte dann die Rohbauten von der Radeberger „Wagenfabrik Emil Heuer“ nach Dresden, zu seiner „Fabrik Heinrich Gläser“, wo die hochwertigen Ausstattungen nach Kundenwunsch bis zur Endmontage vorgenommen wurden. Zumeist glich bei seinen Schöpfungen kein Automobil dem Anderen und kein Sonderwunsch blieb unerfüllt. Die individuellsten Extras sind bis heute in den Fahrzeugen zu bewundern, mit Sitzen aus edelstem Leder bis hin zu Büffelhautbezügen, extravagante Farbabstimmungen, alle Details vom Allerfeinsten – nichts war und schien für ihn unmöglich zu sein. Zu den Kunden von „Gläser“ zählten u.a. auch der ehem. Kaiser Wilhelm II., Papst Pius XI und Kaiser Hirohito von Japan.



Die 1932 für den ehemaligen Kaiser Wilhelm II. angefertigte „Mercedes 770 Pullman Limousine“ mit Gläser-Karosserie. Quelle: Wikimedia, gem.-frei

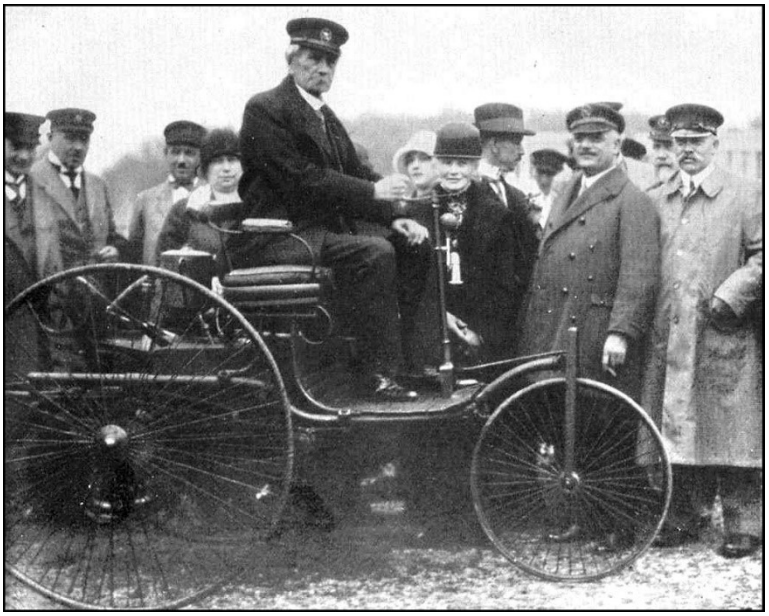
Aber nicht nur Automobilwerke in Deutschland schätzten Radeberger Handarbeit, auch die Amerikaner Buick, Chrysler, Lincoln, Chevrolet, Cadillac, Ford, Marmon und Nash verschifften ihre Chassis in Einzelteilen über den Großen Teich nach Radeberg, um ihre Automobile mit einem besonderen „Karosserie-Kleid“ auszustatten oder, wie Cadillac, als Premiumfahrzeuge herstellen zu lassen. Die Kunden für diese vorbestellten, ausgefallenen Wagen waren namhafte Persönlichkeiten, Adlige, hohe Politiker, Industrielle, Geschäftsleute, Stars und Idole[12], die ihren Wagen nach persönlichen Ansprüchen und Vorlieben „Karossieren“ ließen, um ihren persönlichen Stil, ihre Bequemlichkeit, ihre Stellung oder ihren Reichtum als Besitzer zu dokumentieren. Diese sogenannten Nobelkarossen waren zumeist

Einzelanfertigungen[13], die sich „gut betuchte Kunden“ in den 1920er und 1930er Jahren nach Wunsch fertigen ließen. International wurden diese Autos dann als „Horch“, „Röhr“, „Maybach“ oder „Pullman“ berühmt und auf den jährlich stattfindenden großen Automobilmessen allgemein bestaunt. Aber die Karossen stammten aus der „Wagenwerkstatt Emil Heuer“ Radeberg und seiner „Fabrik Heinrich Gläser“ in Dresden und wurden mit der „Gläser-Marke“ versehen.

Aber bis dahin, bis zu diesen Erfolgen mit internationalem Ansehen, war es auch für Emil Heuer ein längerer Weg.

Von Pferdehufen zu „Pferdelosen Kutschen mit Motor“ - Werdegang eines fast vergessenen Pioniers im Wagen- und Karosseriebau

Das Leben von Emil Heuer und seine Lebensleistung fielen in die spannende Zeit, als der allgemeine Wunsch nach individueller Mobilität mit der Erfindung der ersten motorbetriebenen Fahrzeuge zusammenfiel, die fast zeitgleich durch Benz und Daimler erfunden wurden. Die Träume beider Erfinder sollten Wirklichkeit werden, die mit leistungsfähigen, zuverlässigen Motoren die Mobilität zu Land, Wasser und Luft revolutionieren wollten. Mit der Erfindung des Automobils begann ein neues Zeitalter der durch Maschinenkraft angetriebenen Motorfahrzeuge in einer bis dahin von Pferdestärken dominierten Welt.



Der 81-jährige Carl Benz auf dem Patent-Motorwagen Nr. 1 (Baujahr 1885), Bertha Benz daneben. Foto: Wikimedia, gem.-frei

Ab 1885 erregte das mit 18 km/h „schnell fahrende“ dreirädrige Benz-Fahrzeug, verspottet als „Wagen ohne Pferde“ und ausgestattet mit Verbrennungsmotor und elektrischer Zündung, allgemeine Aufmerksamkeit. Die weitere rasch einsetzende Entwicklung führte um 1900 zu sogenannten „Motorwagen“, die noch an althergebrachte offene Kutschen erinnerten und weiterentwickelt bereits um 1902 offiziell als Automobile bezeichnet, auf der in Berlin stattfindenden „Automobil-Ausstellung“[14] und den ersten Automobilrennen[15] bewundert werden konnten. Eine neue Etappe der technischen Entwicklung setzte damit um 1900 ein und wurde für aufgeschlossene und begeisterungsfähige Zeitgeister, wie Emil Heuer, durchaus zum Wegweiser für ein neues Zeitalter der motorisierten Fortbewegung im Wagenbau.

Genau in dieser Zeit des motorisierten Aufbruchs kam 1884 der aus dem sächsischen Rammenau gebürtige Emil Heuer, ältester Sohn des dort ansässigen Huf- und Waffenschmiedes Karl August Heuer, als 27-jähriger Schmiedemeister nach Radeberg. Er setzte damit, ebenso wie vier seiner nachgeborenen Brüder[16], die väterliche Berufstradition des Schmiedehandwerks fort. Von Radeberg aus begann zielstrebig seine weitere Entwicklung, die ihn vom anfänglichen „Schmied mit zusätzlichem

Hufbeschlag“, zum Wagen- und Kutschenbauer bis hin zum bedeutenden Unternehmer als Karosseriehersteller für Automobile unter der Marke „Gläser“, werden lassen sollte.

Ab 1. April 1884 pachtete er die in Radeberg frei gewordene Schmiede Pulsnitzer Straße 4. Im Gewerberegister wurde er am 5. Apr. 1884 als „Schmied mit besonderem Hinweis auf zusätzlichen Hufbeschlag“ eingetragen. In seiner Werkstatt beschäftigte er anfänglich einen Gesellen nebst seinem jüngeren Bruder Karl August Robert Heuer (1870-1960) als Lehrling. Da Radeberg bis April 1878 Garnisonsstadt der Reitenden Artillerie gewesen war, besaß die kleine Stadt im Jahr 1884 immer noch insgesamt 15 Huf- und Schmiedewerkstätten. Vorherrschender Konkurrenzdruck, aber mit Sicherheit auch sein aufgeschlossener Forscher- und Unternehmergeist dürften den jungen Schmiedemeister Emil Heuer schnell von den Pferdehufen zum interessanteren Wagen- und Kutschenbau geführt haben. Bereits am 19. September 1885 hatte er als Schmiedemeister mit der Annonce *„Die Wagenbauerei Radeberg, Pulsnitzerstrasse“* für Aufmerksamkeit gesorgt und seine neue Geschäftsidee bekannt gegeben.[17]

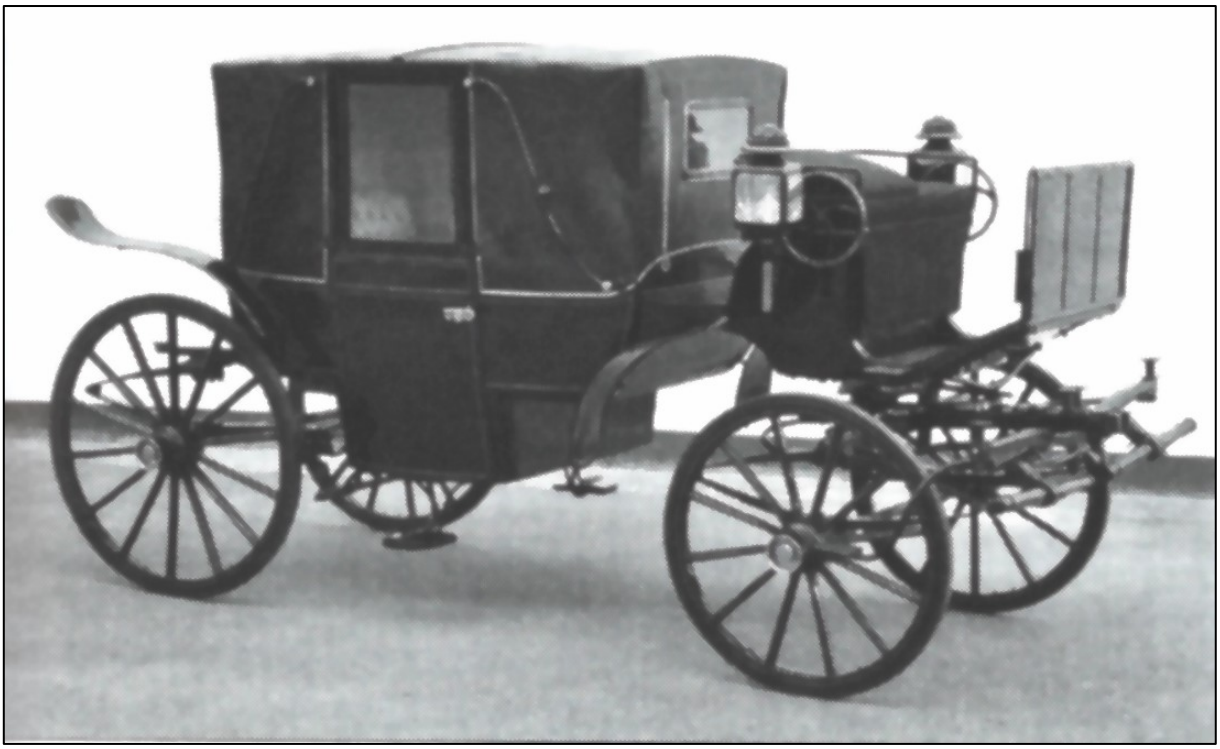
Die Wagenbauerei
Radeberg, Pulsnitzerstrasse
empfiehlt ihr Lager von
Luxus-, Jagd- u. Korbwagen.
Bestellungen nach Zeichnung jeder Art werden schnell und gut bei möglichst billigen Preisen ausgeführt.
[1018
Emil Heuer, Schmiedemeister.

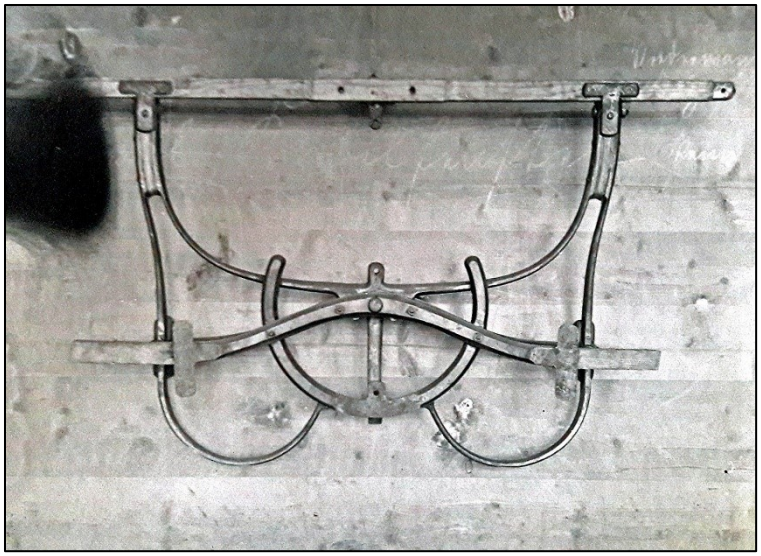
Emil Heuers Eröffnungsanzeige in der „Radeberger Zeitung und Tageblatt“ vom 19. September 1885

Dabei handelte es sich bei ihm selbstverständlich noch um den Bau von Wagen, die von Pferden gezogen wurden. Aber die Entwicklung der mit Gas bzw. Petroleum oder Benzin betriebenen Motoren als Fahrzeugantriebe war durch Konstrukteure wie Daimler, Maybach und Benz bereits in vollem Gange, und die damals noch weitverbreitete Fortbewegung durch Pferdehufe wurde nach und nach durch den Motorantrieb verdrängt...

Obwohl Emil Heuer bereits Meister war, musste er entsprechend der damaligen Innungsgesetze für die Aufnahme in die Radeberger „Vereinigte Schmiede- und Stellmacherinnung“, nochmals seine Befähigung als Schmiedemeister vor einer Kommission unter Beweis stellen und erhielt am 20. Oktober 1885 den „Meisterschein für Radeberg“. Seine Werkstatt beschäftigte kurze Zeit später bereits drei Gesellen und zwei Lehrlinge. Ab 1886 errichtete er im Gelände hinter der kleinen Schmiede erste Erweiterungsbauten für seine Kutschen- und Wagenherstellung.

Interessiert an den technischen Möglichkeiten seiner Zeit, tüftelte und konstruierte auch Emil Heuer bereits immer wieder in seiner Radeberger Werkstatt an Neuheiten. So baute er u.a. für die Radeberger Brauerei erstmalig Flaschen-Bierwagen mit Petroleumheizung, die im Winter garantierten, dass bei frostigen Temperaturen das Bier bei den Auslieferungsfahrten an die Kunden nicht einfror.[18] Offensichtlich überzeugten seine auf Kundenwunsch hergestellten Modelle und die Geschäfte des Wagenbaues liefen gut.





Kutsche aus der Wagenfabrik Emil Heuer Radeberg.

Unten: Drehschemel aus Gusseisen für die gelenkte Vorderachse.

Fotos: Sammlung B. Rieprich

Kontakte mit dem Königlichen Hofwagenbauer Heinrich Gläser in Dresden

Es ist davon auszugehen, dass Emil Heuer bereits in dieser Zeit als Lieferant von Rohkarossen mit Carl Heinrich Gläser (1831-1903)[19] in Dresden bekannt wurde, der seit 1871 als sächsischer Hoflieferant und ab 1874 mit der Ernennung zum „Königlichen Hofwagenbauer“[20] den sächsischen Königshof mit hochwertigen Wagen, Kutschen und Schlitten belieferte. Heinrich Gläser stellte die Rohkarossen nicht selbst her, sondern bezog sie vorgefertigt für seine Werkstatt von Lieferanten wie Emil Heuer. Er selbst hatte sich auf die Sattler-, Lackier-, Beschlag- und Posamentierarbeiten spezialisiert, bis zur Auslieferung des Endproduktes an den Auftraggeber. Seine Firma als Manufaktur mit 23 Beschäftigten[21] lief gut, und er lieferte jährlich ungefähr 20 Kutschen in luxuriöser Ausführung an den Königlich Sächsischen Hof. Vermutlich unter diesem Einfluss begann auch Emil Heuer bereits 1888/89 seinen Radeberger Betrieb in Richtung dieser Geschäftsidee zu erweitern und von einer traditionellen Werkstatt in einen Manufakturbetrieb zu wandeln. Nachdem er sein bisheriges Pachtgelände in Radeberg käuflich erworben hatte, vergrößerte er sich und baute zusätzlich im Gelände, hinter der Wohnbebauung Pulsnitzer Straße und Oberstraße, eine Klempnerei, Stellmacherei, Sattlerei und Lackiererei auf.[22] Er wurde 1896 in Radeberg offiziell als Wagenbauer bezeichnet[23], nur wenig später bereits als Wagenfabrikant tituliert und stellte mit 20 Mitarbeitern nicht mehr nur Rohkarossen für Wagen und Kutschen her, sondern fertigte für seine Auftraggeber Endprodukte. Seinem Bruder Robert Heuer ermöglichte er ab 1894 eine Studienreise nach Frankreich, um sich neue Fertigkeiten und Kenntnisse anzueignen und Inspirationen für die weitere Firmenentwicklung in das Unternehmen einzubringen. Frankreich war mit vielen Neuheiten führend im Kutschen- und Automobilbau. So wurden 1895 durch den Industriellen E. Michelin (1859- 1940) erstmalig mit Luft gefüllte Schlauchreifen, sogenannte Pneumatiks, eingesetzt.

Emil Heuers weitere Planungen zeugen von Weitblick – er sah seine erfolgreiche Zukunft nicht nur in der Erweiterung seines Radeberger Unternehmens, sondern vor allem in einem zweiten Standort in der Residenzstadt Dresden. Im Dresdner Adressbuch wurde er 1898 erstmalig als „*Wagenfabrikant aus Radeberg*“ verzeichnet, der ein *„Geschäftslokal mit Reparaturwerkstatt auf dem Freiberger Platz 17*“ betrieb[24]. Nur ein Jahr später erschien er im Dresdner Adressbuch 1899 bereits mit Wohnadresse „*Rampischestr. 7, III. Etage*“ und der Ergänzung *„Fabrik Rampischestraße 6*“. Letztere war die Adresse des Sattlermeisters und Königl. Hofwagenbauers Heinrich Gläser und dürfte Beweis dafür sein, dass Heuer mit ihm offenbar schon zusammenarbeitete, aber er war noch nicht im Handelsregister eingetragen. Gläser war zu diesem Zeitpunkt 1899 noch alleiniger Inhaber seiner Firma „Sattlerei und Wagenbauanstalt“.[25] Da er ohne Nachkommen war und sich im 70. Lebensjahr befand, außerdem sicherlich daran interessiert, seine Firma einem Nachfolger zu übergeben, der ihm auch weitere Qualitätsarbeit unter seinem Firmennamen verbürgte, nahm er den Radeberger Wagenfabrikanten Emil Heuer im Jahr 1900 als Mitinhaber in seine „Firma Heinrich Gläser“ auf.[26]

Emil Heuer hatte bereits 1885 Bertha, geb. Bergmann[27], die Tochter des Mühlenbesitzers Johann Carl Aigist Bergmann aus Prietitz bei Kamenz, geheiratet. Gemeinsam hatten sie vier in Radeberg geborene Kinder, drei Söhne und eine Tochter[28], und verlegten 1900 ihren Wohnsitz von der Pulsnitzer Str. 4 in Radeberg auf die Rampische Straße 6 nach Dresden, in das Haus der Ehefrau von Heinrich Gläser, gelegen in unmittelbarer Nähe der Frauenkirche.[29]

Ab Januar 1900 war Emil Heuer bereits als Mitinhaber der Fabrik Heinrich Gläser im Dresdner Handelsregister verzeichnet.[30] Am 15. Juli 1900 vollzog er den nächsten Schritt für seine Radeberger Wagenfabrik. Er firmierte sie neu und ließ diese, jetzt unter Hinzufügung seines eigenen Namens, als „Wagenfabrik Emil Heuer“ neu in das Handelsregister des Amtsgerichts Radeberg eintragen.[31] Die Geschäftsleitung als Prokurist übertrug er seinem Bruder Robert Heuer, der 1898 seinen Ehestand mit Liddy Alma, geb. Streidt (1870-1949), in Radeberg gegründet hatte und hier mit seiner Familie weiterhin ansässig blieb.[32]

1900 Neufirmierung der „Wagenfabrik Emil Heuer“ Radeberg, Pulsnitzer Straße 4, Ganz links Geschäftsführer Robert Heuer mit Belegschaft. Quelle: Sammlung B. Rieprich

„Und dass du niemals solche Stinkekutschen baust!“

Dieser wortwörtlich überlieferte Ausruf Heinrich Gläsers[33] an seinen Kompagnon Emil Heuer offenbart die Situation in Gläsers Firma um 1900. Emil Heuer musste vorerst seine Begeisterung für die neue Innovation der Automobile zügeln, stand Gläser doch der aufkommenden Automobilentwicklung skeptisch und durchaus ablehnend gegenüber. Automobile wurden damals noch „Motorwagen“ genannt oder „Pferdelose Kutschen mit Motor“, deren Motoren-Geknatter und Auspuffgase auf den Straßen durchaus als Ärgernis empfunden wurden. Die höfischen Auftraggeber im Königlichen Oberstallamt dachten ebenso wie Gläser, und deshalb blieb es in der Firma Gläser vorerst weiterhin beim Bau von hochwertigen Pferde-Kutschwagen und Stadt-Equipagen, die besonders den König erfreuten.

Erst nach dem altersbedingten Rückzug Gläsers 1902 aus den Tagesgeschäften wurde es für Emil Heuer möglich, neue Wege zu planen und zu beschreiten. Er bemühte sich ebenfalls noch zu Lebzeiten Heinrich Gläsers um das Prädikat als „Königlicher Hofwagenbauer“, und die Radeberger Chronik Knobloch hielt unter dem Datum 20. Juli 1903[34] voller Stolz fest: „*Der hiesige Wagenfabrikant Emil Heuer, zugleich auch in Dresden-A., empfing vom König den Titel ‚Hofwagenbauer‘ als wohlverdiente Auszeichnung*“.

Der Hofwagenbauer Heinrich Gläser verstarb am 5. Dezember 1903 in Dresden als ein hochgeachteter Meister der Herstellung von Edelkarossen für Sänften, Kutschwagen und Schlitten. Sein Name „Gläser“ sollte über seinen Tod hinaus weiterleben, da durch seinen Nachfolger Emil Heuer der bereits bekannte Firmenname und das Signet mit der Sänfte beibehalten wurde. Damit ging der Name „Gläser“ ab 1903 um die Welt, als Marke und Logo für Automobilschöpfungen von Emil Heuer – ein Faktum, das bis heute zu Irritationen führt, da gerade der Name des Mannes als Markenzeichen für die schönsten Autokarosserien der 1920er und 30er Jahre bekannt wurde, der selbst nie eine Autokarosserie hergestellt, Automobile total abgelehnt und als „Stinkekutschen“ beschimpft hatte…

Der Name des wirklichen Machers dieser Fahrzeuge, Emil Heuer, wurde und wird bis in heutige Zeit dagegen fast vergessen…

Heinrich Gläser (sitzend Mitte, 3. von rechts) und Emil Heuer (sitzend 2. von rechts), daneben sitzend Robert Heuer. Um 1900. Quelle KWD

Ab 1903 - Neue Wege in die Zukunft mit zwei Firmen: „Radeberger Wagenfabrik Emil Heuer“ und „Dresdner Wagenbauanstalt Heinrich Gläser“

Im Dresdner Handelsregister erfolgte, nach dem Tod von Gläser, im Jahr 1904 erstmalig der Eintrag über den Königlich-Sächsischen Hofwagenbauer Emil Heuer als alleiniger Wagenfabrikant und Inhaber der Dresdner „*Firma Heinrich Gläser-Sattlerei und Wagenbauanstalt, Rampische Straße 6*. Damit stand er mit seiner zweiten Firma in Radeberg „Wagenfabrik Emil Heuer, Pulsnitzer Straße 7“, als Stammbetrieb unter Prokura von Robert Heuer, als alleiniger Inhaber zwei Fabriken vor. Beide Firmen behielten ihre juristische und wirtschaftliche Eigenständigkeit. Es steht dabei außer Frage und die Firmenanzeigen und Firmierungen beweisen es, dass die Unternehmerpersönlichkeit Emil Heuer die Geschicke beider Fabriken unter eigener Hauptregie weiterführte, denn nur so konnte er unmittelbar organisatorischen Einfluss auf die Gestaltungs- und Arbeitsprozesse in allen Produktionsbereichen nehmen und seine Visionen von außergewöhnlichen, extravaganten Karosserien verwirklichen.

Firmenanzeigen und Firmierungen:

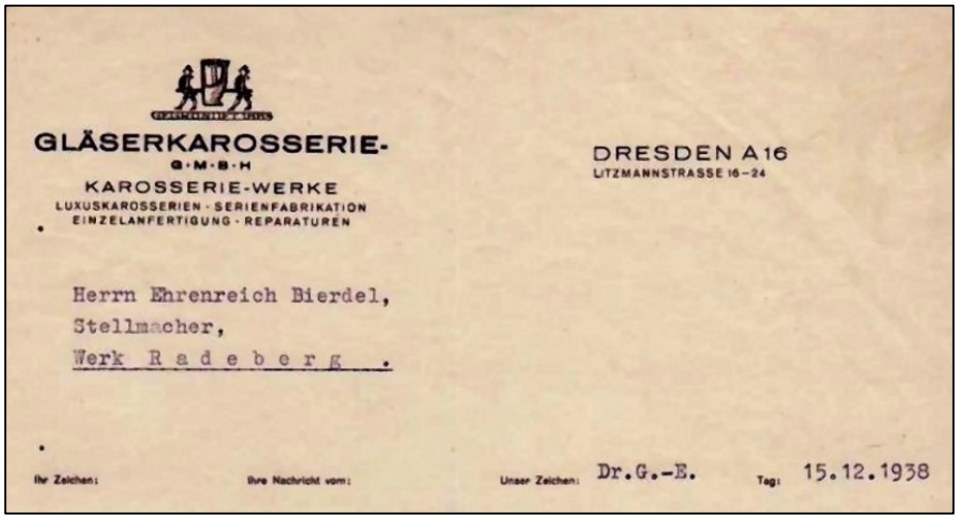
1913 Geschäfts-Vereinigung und -Verlegung von der Rampischenstraße 6 auf die Arnoldstraße 16/24.

Rampischestraße 6 wird Ausstellungs-Lokal

1903 - 1926 „Wagen-Fabrik Emil Heuer, Radeberg“

Inhaber: Emil und Robert Heuer

1927 Neuer Briefkopf: „Karosserie-Fabrik Emil Heuer, Radeberg“



1938 Briefkopf „Gläserkarosserie GmbH Karosserie-Werke“ Dresden A 16 Litzmannstraße 16-24

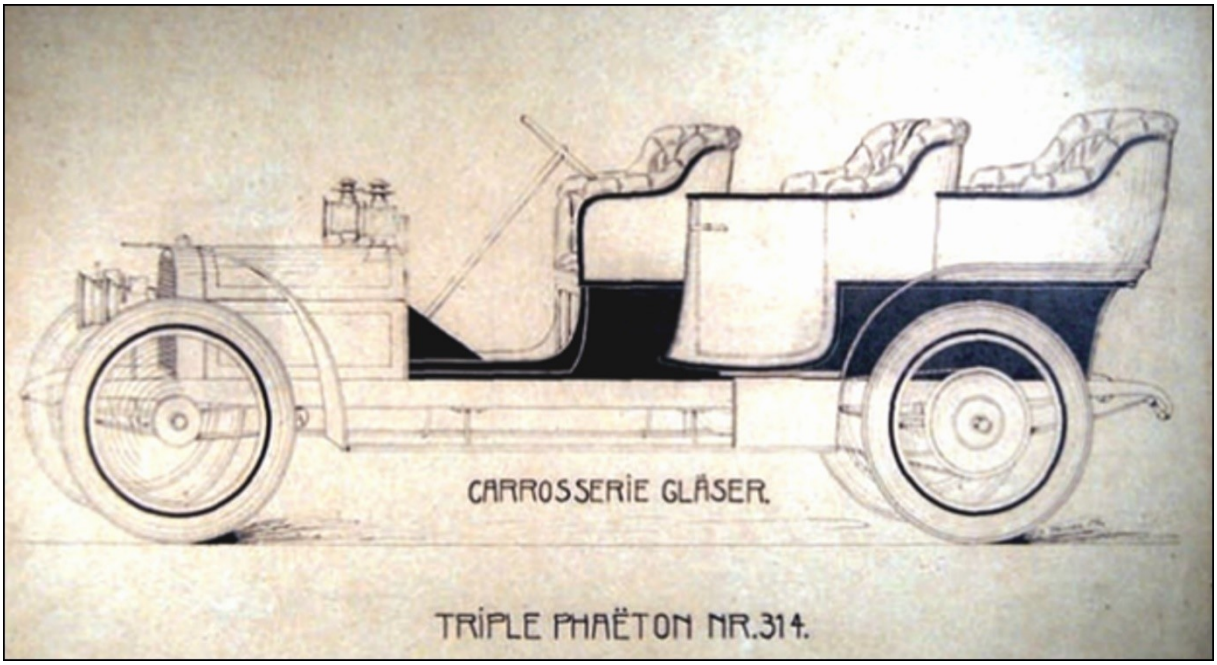
(vormals Arnoldstraße)

Am Anfang führte er seine Unternehmen noch auf der sicheren Schiene mit dem Bau der durch Pferde gezogenen Wagen und Kutschen weiter. Mit seinem Bruder Robert, ab 1903 bereits ebenfalls als Wagenfabrikant in Radeberg eingetragen,[35] führte er eine Arbeitsteilung und Spezialisierung ein. „Heuer“ in Radeberg sollte zunehmend Hersteller von Rohbauten, Verdecken, Zulieferer von Kutschkästen, Achsen, Drehgestellen und Rädern werden, während „Gläser“ in Dresden, dem Platzmangel des Firmengeländes in der Innenstadt geschuldet, die Fertigstellung der Karossen übernahm und verantwortlich zeichnete für die Ausstattung, Sattlerei, Gürtler- und Lackierarbeiten bis zur Fertigmontage. Der Dresdner Firmensitz Rampischestraße 6 war lokal begrenzt, wohingegen in Radeberg noch kleinere Grundstücke zugekauft werden konnten. Da es in Radeberg keinen elektrischen Strom gab, mussten die gesamten Karosseriearbeiten bis 1905 in Handarbeit gefertigt werden. Erst ab diesem Zeitpunkt wurde mit einer „Locomobile“ eigener Strom erzeugt, der zu einer weiteren Verbesserung der Arbeitsbedingungen und -leistungen mit dem Einsatz von elektrisch angetriebenen Maschinen führte und den Weg vom Handwerk zur moderneren Fabrik eröffnete. Dementsprechend vergrößerten sich die Auftragszahlen und mit diesen die Zahlen der Arbeitskräfte, die 1907 in Radeberg mit 22 Schmieden, 28 Stellmachern und 12 Sattlern und Lackierern angegeben wurden. Nicht mitgerechnet die vielen Hilfsarbeiter.[36] Dennoch blieb noch vieles absolute Handarbeit

In Dresden gelang erst 1906 eine erste Betriebsvergrößerung durch die Inbetriebnahme einer zusätzlichen Wagenlackiererei am Schützenplatz 10.[37]

Emil Heuer - Pionier der Entwicklung individueller Automobilkarosserien unter der Firmierung „Gläser Dresden“

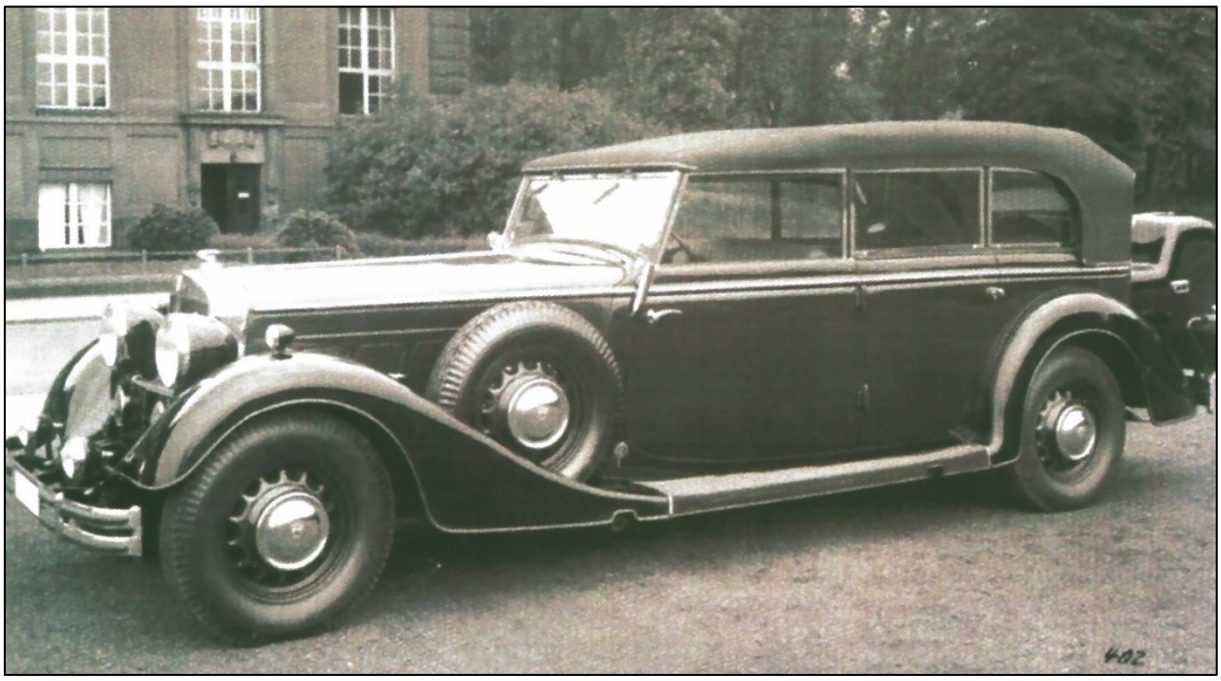
Für Emil Heuer, ab 1903 als alleiniger Inhaber und Geschäftsführer der „Firma Heinrich Gläser“ auch sein eigener Herr, zusätzlich als Hofwagenbauer in Dresden mit Aufträgen des Sächsischen Hofes abgesichert, begann jetzt die Möglichkeit, neben der vorläufigen weiteren Herstellung höfischer und privater Kutschenwagen auch seine Vision des Baues von Automobilkarosserien zu verwirklichen. Dabei handelte es sich vorerst noch hauptsächlich um Autos mit offenen Aufbauten, übernommen aus der Tradition der Pferdekutschen, die auch für das spätere Konzept des Cabriolets Pate standen.[38]



Triple Phaeton 1905, Gläser-Karosserie. Quelle: Firmenschrift KWD

Bis 1925 beherrschten solche Wagen das allgemeine Erscheinungsbild, erst danach kam der Trend zu geschlossenen Karosserien auf.

Bereits 1904 erreichte Emil Heuer ein erster Auftrag von Kommerzienrat Halbach, der eine Limousine auf Mercedes-Chassis wünschte – und Heuer baute seine erste motorisierte Gläser-Karosserie für Mercedes[39]. 1905 folgte ein weiterer Auftrag eines ersten „Motorwagens“ für den sächsischen Königshof. Diese Gläser-Karosserie baute er auf ein geliefertes Chassis mit 45 PS- Motor von der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) in Untertürkheim auf. Der Auftrag des Hofes war vom Oberstallamt mit strengen Auflagen verbunden gewesen. Emil Heuer musste für deren Realisierung eine besondere Karosserieform entwickeln, um neben Fahrer und Beifahrer noch weiteren sechs Personen Platz im Fond bieten zu können.



Der extra lange „Horch 850 Phaeton“ von 1936 mit Gläser-Karosserie und dem von Heuer entwickeltem, patentierten Klapp-Verdeck

Er löste dieses Problem durch eine „Triple-Phaeton“ (offenes Fahrzeug mit drei Sitzreihen), eine seiner Besonderheiten als Konstrukteur und Karosseriebauer, die er bis Anfang der 1920er Jahre baute. Auch diese äußere Form ähnelte noch dem Kutschenbau.[40] 1906 gab das Königliche Oberstallamt eine weitere technische Herausforderung für den Bau eines Jagd-Omnibus in Auftrag, der neben dem Fahrer und Leibjäger für weitere 10 Personen Platz bieten und so gebaut sein musste, dass er auch im unwegsamen Gelände bestehen konnte.[41] Ab dieser Zeit begann Emil Heuer mit seinem Team neue Formen zu entwickeln und dabei auch die Gesetzmäßigkeiten des Luftwiderstandes zu erforschen. Es entstanden in den nächsten Jahrzehnten glatte und geschlossene aerodynamische Formen, die im aufkommenden Rennsport und bei Rallye-Veranstaltungen mit ihren verlängerten Motorhauben, mit Windschutzhaube und eingesetzten Türen in den Seitenteilen, neue Maßstäbe setzten und als „Torpedoform“ bekannt wurden. 1909 wurde von Emil Heuer als Neuheit das erste Phaeton mit Verkleidung der Vordersitze entwickelt.[42] Als Automobilformen wurden, neben Tourenwagen und Phaeton, ab den 1920er Jahren zunehmend formschöne geschlossene

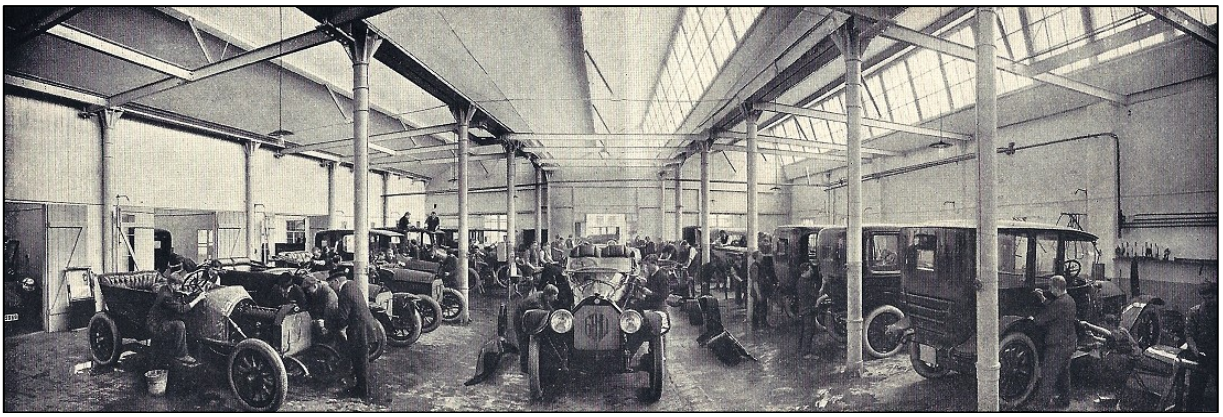
Karosserien für Limousinen und Coupes entwickelt, aber auch das Landaulet, zwei- und viersitzige Cabriolets und Pullman-Cabriolets, die diesen Trend ergänzten.

Firmengeschichte – das Auf und Ab eines Unternehmens in bewegter Zeit

Die Geschäfte liefen gut. Dennoch war Emil Heuer vorsichtig. Obwohl er sich zunehmend dem Karosseriebau der Automobilherstellung zuwandte, gab er dennoch den Kutschenbau nicht völlig auf. Die Auftragslage belief sich um 1910 zu fast gleichen Teilen im Bereich der modernen Automobil- und traditionellen Kutschenherstellung. Die Aufträge wurden so umfangreich, dass die „Firma Heinrich Gläser“ in der Innenstadt Dresdens zunehmend Platzprobleme bekam. Deshalb erwarb Emil Heuer ein leerstehendes Fabrikgebäude in der Dresdner Arnoldstraße 18/24 und konzentrierte hier ab 1913 die gesamte Dresdner Produktion der Stellmacherei, Lackiererei, Sattlerei und Ausstattung mit Beschlägen, um die Weiterbearbeitung der aus Radeberg zahlreich angelieferten Rohbaukarosserien an einem Ort abzusichern. Mit dieser Zentralisierung der Produktion, straffer Arbeitsorganisation und rationeller Fertigung unter einem Dach wurde ein weiterer Schritt zur Produktionserhöhung eingeleitet. Der bisherige Firmensitz Rampischestraße 6 wurde zum „*Ausstellungslokal*“ für Gläser-Modelle umfunktioniert. Seinen ältesten Sohn Emil Georg, der Sattler und Stellmacher gelernt hatte, entsandte Emil Heuer zu einer Studienreise nach Frankreich und Italien, da diese Länder mit ausgefallenen Design-Ideen als Weltmarktführer im Karosseriebau angesehen wurden. Frankreich war nicht nur führend im Kutschenbau, sondern erregte auf dem Pariser Autosalon immer wieder Aufsehen mit eleganten Motorwagen.

Schmiede in Radeberg, um 1914. Quelle: Verkehrsmuseum Dresden

Die Sattlerei Arnoldstraße, 1915. Foto: Firmenschrift KWD



Karosserie-Montagehalle Arnoldstraße, vorherrschend Einzelfertigung, gleichzeitige Bearbeitung vieler verschiedener Modelle. Foto: Sammlung B. Rieprich

Im Jahr 1914 trat Sohn Emil Georg Heuer als Prokurist in die Dresdner „Firma Heinrich Gläser“ ein.[43] Emil Heuers neue Wohnadresse mit seiner Familie war ab 1916 in Dresden auf der Striesener Straße 6.

Emil Heuer mit seiner Familie. Neben seiner Frau die Kinder Erich, Johanna, Georg und Eduard (v. l.).

Foto: Sammlg. B. Rieprich

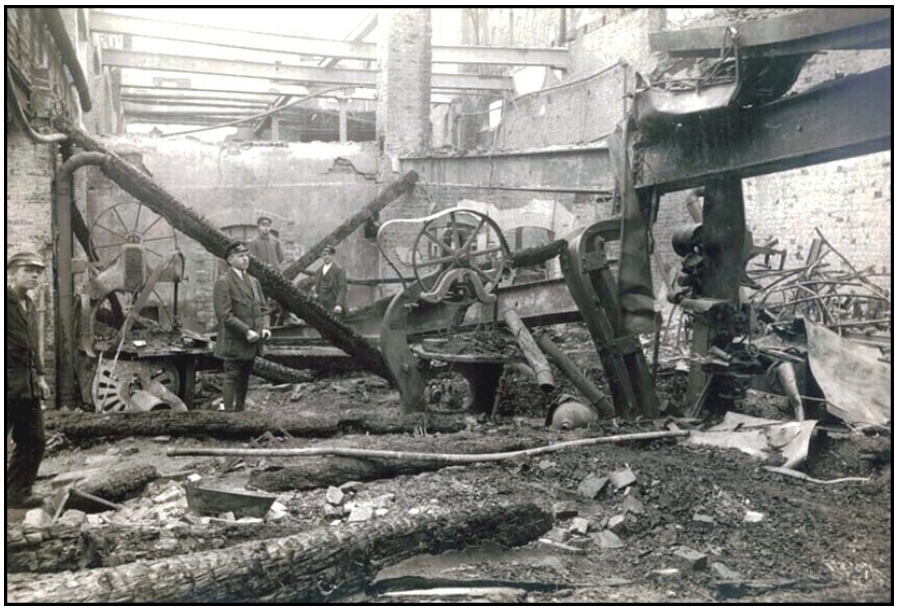
Robert Heuer in seiner Radeberger Werkstatt.
Foto: Sammlg. B. Rieprich

Noch vor Beginn des Ersten Weltkrieges (1914-1918) erreichte „Gläser“ ein Auftrag des damaligen Generalfeldmarschalls und späteren Reichspräsidenten Paul von Hindenburg, der den Bau eines Tourenwagens wünschte, der zwischen 1914 und 1918 auf einen Benz 27/70 gebaut wurde. Eine besondere Karosserieform, die durch die Kriegsereignisse erst 1918 ausgeliefert werden konnte.[44] Mit Kriegsausbruch wurden alle privaten durch militärische Aufträge abgelöst. Eine fast vollständige Ausrichtung der Produktion auf die Bedürfnisse der Kriegswirtschaft erfolgte und ging mit der Umgestaltung der Produktionspalette einher. Automobile wurden jetzt erstmalig militärisch genutzt und bekamen eine neue Wertschätzung als Nutzfahrzeuge, da sie mit ihrer einfachen Bedienbarkeit, Geschwindigkeit und Transportmöglichkeit dem bisherigen Pferdegespann weit überlegen waren. Bei „Gläser“ wurden neben der Herstellung verschiedener Serien von Militärfuhrwerken und Nutzfahrzeugen auch Feldküchen für das Heer gefertigt. Radeberg stellte Patronentaschen, Tornister und Kartuschennäpfe her, ab 1917 begann die Produktion von Flugzeugteilen aus Holz für Fokker-Jagdflugzeuge.

Die Dresdner „Firma Heinrich Gläser“ firmierte ab 1918 als *„Luxuskarosserie- und Wagenbauanstalt, Sattlerei“*.

Nach Kriegsende 1918 mussten zur Überbrückung der mangelnden Auftragslage und Nachfrage nach Luxuskarosserien Gespann-Wagen und Kutschen auf Vorrat gebaut werden. Karosserieteile wurden nach Schablonen (Patronen) gefertigt und für die zu erwartenden Bestellungen auf Lager gelegt. Eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme Emil Heuers, um der Arbeitslosigkeit oder dem Weggang seiner Fachkräfte vorzubeugen, die für seine Fertigung von Spezialkarosserien unersetzlich waren.[45] Die Arbeiten für Automobilkarosserien begannen erst wieder 1919 mit einem umfangreicheren Auftrag von Siemens-Schuckert für Karosserien auf Protos Typ C, ein Auftrag des Tochterunternehmens Protos Automobile GmbH Berlin.[46]

Im Radeberger Betrieb erfolgten ab 1918 umfangreiche Baumaßnahmen und Maschinenerneuerungen. Da das Radeberger Firmengelände durch seine Lage in der Innenstadt mit verwinkelten Grundstückszuschnitten immer wieder an seine Grenzen für eine weitere Betriebserweiterung stieß, baute Emil Heuer in die Höhe. Das Produktionsgebäude wurde auf drei Etagen aufgestockt. Für die Erneuerung der Dampfmaschinentechnik erfolgte 1919 ein Gebäudeneubau.



Der Radeberger Maschinensaal nach dem Brand am 23. September 1920. Quelle: KWD-Festschrift

Diese Bauphase wurde 1920 durch eine Brandkatastrophe unterbrochen. Am 23. Sept. 1920 brach in der „Wagenfabrik Emil Heuer“ in Radeberg ein Feuer im Holzlager aus, welches auf das eben fertiggestellte Hauptgebäude mit Maschinensaal und Stellmacherei übergriff, alles vernichtete und auch mit dem Totalverlust aller Maschinen einherging.

Der Wiederaufbau begann 1921, nachdem bereits im Oktober 1920 von Emil Heuer das Grundstück Oberstraße 16, der ehemalige Gasthof „Sächsischer Reiter“, erworben und durch erhebliche bauliche Erweiterung zum Bürogebäude umfunktioniert worden war.

Der ehem. Gasthof „Sächsischer Reiter“, Oberstraße16 in Radeberg. Nach der Gebäude-Erweiterung ab 1920/21 Büro- und Verwaltungsgebäude der „Wagenfabrik Emil Heuer“. Foto nach 1960 als „VEB Karosseriewerke Dresden - Werk I“

In dieser Zeitschiene bis Mitte der 1920er Jahre vollzog sich, auch durch den zunehmenden Einsatz von mit Dampfkraft über Transmissionen getriebenen Werkzeugmaschinen, die Entwicklung von „Heuer-Gläser“ aus dem bisherigen Status einer größeren Wagenfabrik zu einem Industriebetrieb, einer markenunabhängigen Karosseriefirma.[47]

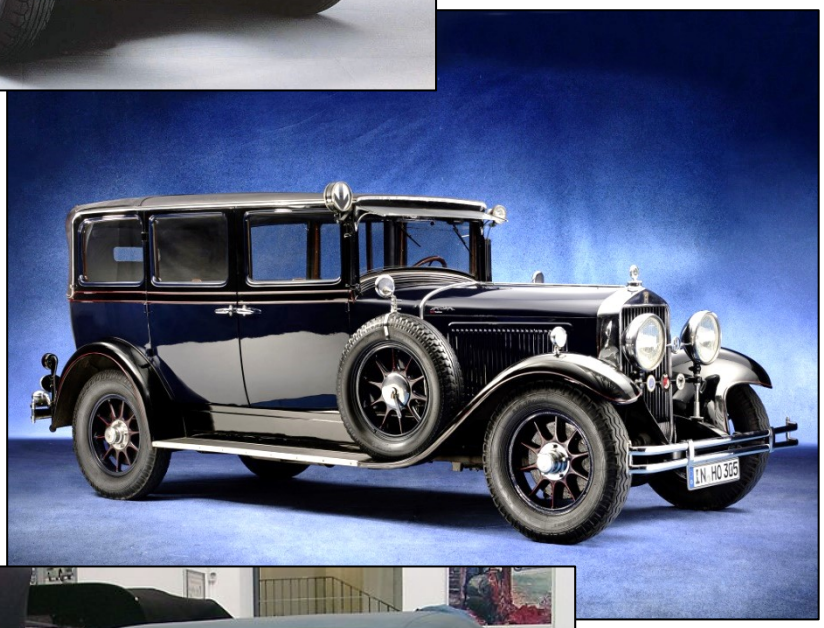
Mit der Hyperinflation setzte vorübergehend ein erneuter Rückschlag für beide Fabriken in Radeberg und Dresden ein, und es wurden wegen mangelnder Aufträge vorerst erneut Gespann-Wagen gebaut. Erst nach der 15. Automobilausstellung in Berlin 1923 erhielt Emil Heuer wieder größere Bestellungen von den AUDI- und DIXI- Werken für eine erste Kleinserienproduktion „abnehmbarer Limousinen“ und eine Stromlinienkarosserie, es folgten 1924 Aufträge für einen von Ferdinand Porsche entwickelten Mercedes Typ 15/ 70 /100 PS, der in unterschiedlichen Ausführungen entsprechend der Kundenwünsche gefertigt wurde, zu Herstellkosten für die Karosserie zwischen 5.000 bis 12.000 RM.[48] In diese Zeit fiel auch die Veränderung der Bauweise der Karosserien. War bisher die Verkleidung des hölzernen Karosserie-Gerippes mit Weichholzplatten üblich gewesen, wurde nun die Beplankung mit 0,8 mm starkem Schwarzblech eingeführt. Eine Neuheit waren auch Farben aus schnelltrocknenden Nitro-Zellulose-Lacken, die aufwendige Lackierung mit Ölfarben ablösten, deren Schleif- und Trocknungsprozesse bisher Wochen in Anspruch genommen hatten.

Ab 1924 traten Veränderungen in der Firmenleitung des Unternehmens ein. Emil Heuer nahm seinen ältesten Sohn, den bisherigen Prokuristen Emil Georg Heuer, als seinen Mitinhaber und *„Fabrikbesitzer“* in die „Firma Heinrich Gläser“ auf, die Prokuristenstelle übertrug er seinem Sohn, dem Ingenieur Georg Edmund Heuer. Ab 1930 trat auch der jüngste Sohn, Theodor Erich Heuer, als zweiter Prokurist in die Dresdner Firma ein.[49]

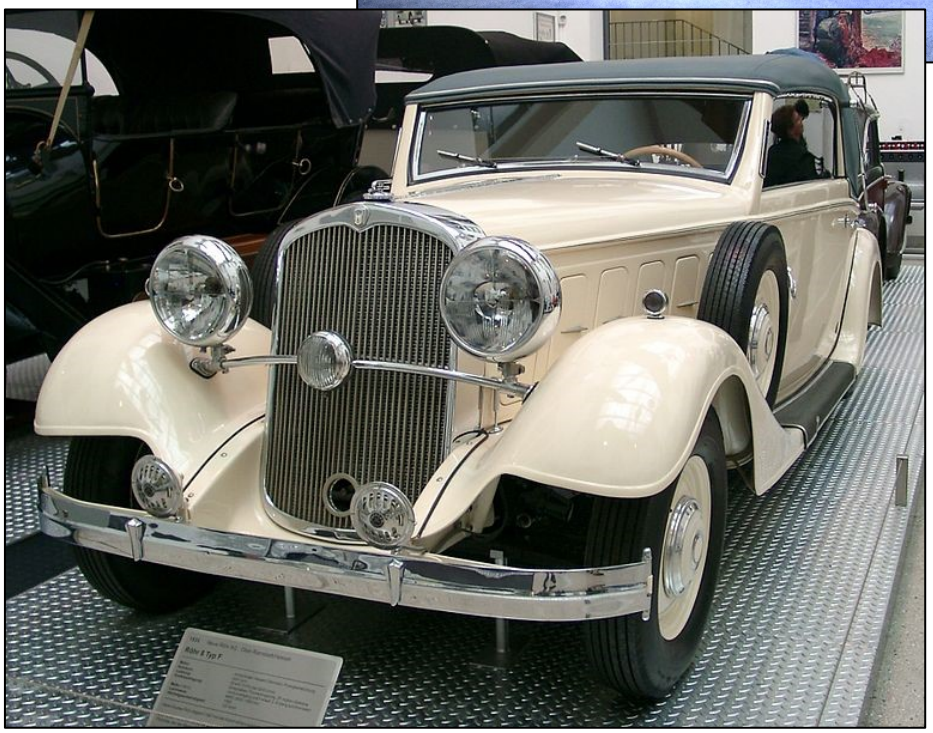
1927 firmierte Emil Heuer seine Radeberger Firma als „Emil Heuer - Karosseriefabrik“ und zeigte damit den neuen Status der Firmenentwicklung unter seiner Leitung an, die weiterhin unter Geschäftsführung seines Bruders Robert Heuer stand. Dessen Sohn, Kurt Heuer, wurde 27-jährig nach den USA zu Studienzwecken des dortigen Entwicklungsstandes der Automobilindustrie gesandt und verbrachte zwei Jahre bei Chevrolet in Detroit, wo er mit dem damals berühmten Schweizer Peter W. Fässler, dem Entwickler von Karosserie-Schweißmaschinen, zusammenarbeitete. Kurt Heuer führte diese neue Technik der Widerstandsschweißung (Punktschweißen) in der Radeberger Karosseriefabrik ein.[50]

Werbung GLÄSERKAROSSERIE G.M.B.H. Dresden A16 Litzmannstraße 16/24 (vormals Arnoldstraße).

Mercedes 770 Pullmann-Limousine für den japanischen Kaiser Hirohito



Horch 8-305 Landaulet

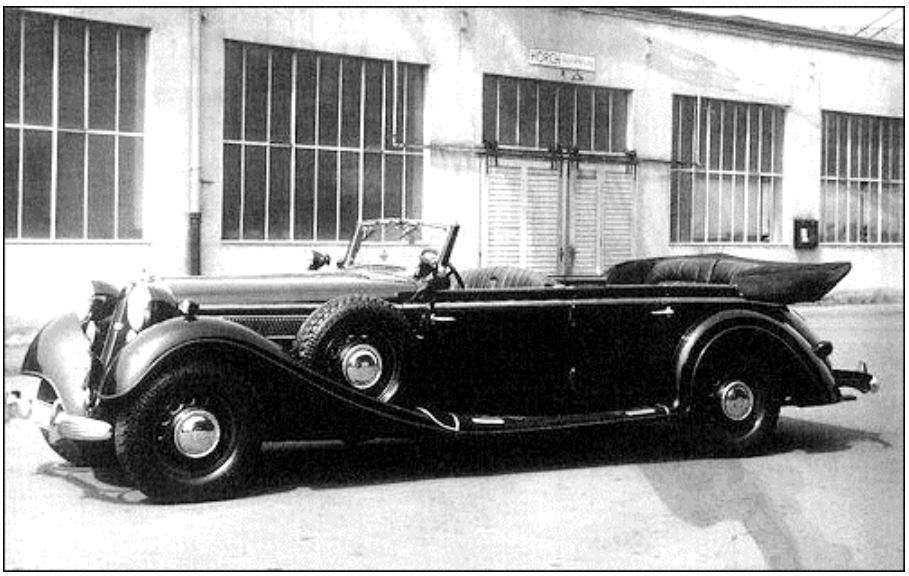


Röhr 8 Typ F. Verkehrsmuseum Dresden.

„One of the most beautiful cabriolets ever built! - Eines der schönsten Cabriolets, die je gebaut wurden!“ - „Gläser“-Cabriolet-Karosserien erlangten Weltruhm…

Bereits 1923 begannen, unter Federführung von Sohn Georg Heuer und seinem Bruder, dem Ingenieur und Konstrukteur Edmund Heuer, technische Weiterentwicklungen und die Fertigung von Prototypen. Es wurden Automobile mit windschnittigen Karosserien in einer Sonderabteilung des Betriebes entwickelt. Eine erste Stromlinienkarosserie von „Gläser“, nach Patenten von Jaray[51] auf dem Chassis eines Audi K und eines Dixi 6/24 gefertigt, erreichten eine Spitzengeschwindigkeit von 130 km/h. 1925 folgte ein Karosserie Apollo 4/20 mit 110 km/h. Sie blieben jedoch auf Grund der mangelhaften Straßenverhältnisse und des Preises unverkäufliche Prototypen. Diese Sondermodelle wurden auf den Automobilausstellungen in Berlin als sog. Muttermodelle ausgestellt, wo große Automobilhersteller dann auch die Lizenz zum Nachbau erwerben konnten. „Gläser“ gehörte zu den einzigen vier bekannten Karosseriewerkstätten Deutschlands, die alleinige Entwickler von Prototypen für Sondermodelle waren und diese in Berlin ausstellten.[52] Erfolgreich gestaltete sich auch der Start für die Produktion von Cabriolet-Karosserien im sogenannten „amerikanischen Stil“ für „Gläser“, u.a. mit einem Auftrag für den Steyr Typ XII, mit einer Form von Phaeton-Aufbauten und nach hinten abklappbarem Verdeck.

Große Automobilfirmen wie Daimler, Horch, Bugatti und Maybach spezialisierten sich zunehmend auf große, prächtig ausgestattete Repräsentationswagen, die nur von Spezialfirmen wie „Gläser“ in Einzelanfertigung karossiert werden konnten.



Horch 850 Phaeton / AUTO UNION mit Gläser Karosserie

Als Hersteller von Luxuskarosserien erhielt Heuer im Jahr 1926 den Auftrag zum Serienbau von Pullman-Cabriolets,[53] nachdem die Firma Gläser mit einer besonderen Lösung für den extrem langen Radstand überzeugt hatte. Das Karossieren dieser Fahrzeuge galt als eine besondere gestalterische und technische Herausforderung, die nur durch Spezialfirmen gelöst werden konnte. Diese großen, überdimensionalen luxuriösen Reisewagen mussten auf Sonderkarosserien gefertigt werden, da sie eine verlängerte 6-fenstrige Karosserie, im Innenraum eine kurbelbare Trennscheibe zum Fond, eine besonders ausgefallene Ausstattung und für die Überlänge des Chassis ein völlig öffnendes oder schließendes Verdeck mit versenkbaren Seitenscheiben besaßen. Für das Bedienen des Mechanismus der überdimensional langen Klappverdecke besaß „Gläser“ mehrere Patente, die auf Erfindungen und Entwicklungen von Emil Heuers Söhnen Georg und Edmund beruhten.

General Motors erteilte einen Großauftrag zur Serienfertigung von Pullman-Cabriolets für seine Tochterfirmen Buick, Cadillac und Chevrolet. Ebenso ließen die Wanderer- und Steyr-Werke, Maybach, Horch, Audi und Ford bei „Gläser“ Einzelstücke und Kleinserien fertigen. 1927 gelang mit einer patentierten Fenster-Verdeck-Konstruktion die Abwendung der Bruchgefahr der hinteren Fenster, wo zuvor das weggeklappte Verdeck auflag. 1926 wurde bei „Heuer-Gläser“ ein Pilot 6/30 mit Phaeton-Aufbau der Extraklasse gebaut, der noch heute einen Einblick in den Qualitätsanspruch des Unternehmens ermöglicht. Die Auftragsbücher bei „Heuer“ in Radeberg und „Gläser“ in Dresden waren übervoll. Der von „Heuer - Gläser“ entwickelte Pullman wird bis heute zu den Meilensteinen der weiteren technischen Entwicklung des Karosseriebaus gezählt.

Die Modelle der „Gläser-Karosserien“ gehörten mit zu den Schönsten auf den internationalen Ausstellungen und Messen. So bestellte Horch bei „Gläser“ für den Pariser Automobilsalon 1930 ein Zwei-Fenster-Gläser-Cabriolet Horch 8 Typ 400.

Im Jahr 1930 erfolgte der Bau einer Gläser-Spezialkarosserie auf Basis eines Nash „Six“ für die USA,[54] mit deren Endergebnis die ganze Perfektion der namenlosen Zeichner und Handwerker in Erscheinung trat, die Meisterschaft der Blechkünstler mit ihren aus Blech in Handarbeit geschaffenen Formen und den perfekt ausbalancierten Aufbauten – die ganze Perfektion und besondere Stilsicherheit, die „Gläser“, als eine der bedeutendsten deutschen Karosseriemanufakturen, unter Regie Emil Heuers und seiner Söhne, zu eigen war.[55]

Besonders erfolgreich wurde 1927 ein viersitziges Cabriolet auf W 10-40 PS Wanderer-Fahrgestell.[56] Es muss so überwältigend formschön gewesen sein, dass ein amerikanischer Journalist auf dem Pariser Automobilsalon 1931 über das Gläser-Cabriolet voller Begeisterung ausrief: „One of the most beautiful cabriolets ever built!“ („Eines der schönsten Cabriolets, die je gebaut wurden!“).[57]

Gläser Cabriolet Bugatti Roadster T49, gefertigt 1930 bis 1934. Foto: A. Breutel

Diese allgemeine Euphorie schlug sich auch in Auftragszahlen nieder, denn innerhalb nur weniger Tage konnte die Firma einen Auftragsbestand von 5.000 Stück verbuchen. Ein regelrechter Auto-Boom begann, und die „ganz Großen der Branche“ bestellten bei Emil Heuer alias „Gläser“. Unter ihnen Paul Daimler, der Sohn des Stuttgarter Autopioniers, der für „Horch“ den legendären Achtzylinder entwickelte, oder die Maybach-Motorenbau GmbH aus Friedrichshafen am Bodensee, die für ihre Chassis die luxuriösesten Karosserien und Ausstattungen entwerfen ließen. Es wurden Autos in Auftrag gegeben, die höchsten Ansprüchen genügten. Solch ein Unikat kostete damals, umgerechnet auf heutige Währung zwischen 200.000 bis 300.000 Euro.[58] Der heutige Wert solch ausgefallener Oldtimer liegt im Millionen-Bereich. Bei „Heuer“ in Radeberg und „Gläser“ in Dresden herrschte absolute Konjunktur.

Opel Kapitän, Gläser-Karosserie 1938. Foto: A. Breutel

Beginnende Trendwende in der Automobilindustrie – Wandel vom Luxusgut zum erschwinglichen Gebrauchsgegenstand

Bereits zu der 16. Deutschen Automobilausstellung 1924 in Berlin vollzog sich ein sichtbarer Wandel der Automobile. Vordergründig standen nicht mehr die großen und extrem teuren Luxuswagen im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses, sondern die Ausstellung fand im Zeichen neuartiger Kleinwagen statt, bezahlbarer Fahrzeugtypen für eine Mittelschicht. Ganz nach der Devise des US-Autopioniers Henry Ford (1863-1947): *„Fahrzeuge sollen der Allgemeinheit im Alltag dienen und erschwinglich sein.“* Auch wurden die offenen Wagen mit Verdeck zunehmend durch Limousinen abgelöst, und aus den USA kam zusätzlich noch

Briefkopf der Firma 1932

der Trend der getakteten Serienfertigung auf, womit Autos immer preisgünstiger werden konnten, da viele Gleichteile verwendet wurden.

Gleichzeitig drängten ab 1924 Automarken aus Amerika, Frankreich und Italien auf den deutschen Markt. Zunächst nur mit Verkaufsbüros, denen ab 1926 erste Montagewerke folgten, die fertige Einzelteile einführten und preisgünstig zu Automobilen zusammenbauten, wie Ford, General Motors und Chrysler in Berlin. Sie wurden zur unerwünschten Konkurrenz deutscher Automobilhersteller, die eine Kampagne starteten „Deutsche kauft deutsche Autos!“. Der Wandel war dennoch nicht aufzuhalten, denn amerikanische Autos besaßen technische Neuerungen, wurden durch Fließbandverfahren und Ganzstahlbauweise preisgünstig und bezogen, strategisch als neue Kundengruppe, die Frauen in ihre Werbung ein – mit erstmals einfach zu bedienenden elektrischen Anlassern statt der Kurbel... 1929 wurde Opel von General Motors übernommen, 1930 gründeten sich die selbständigen Deutschen Ford-Werke in Köln.

Ein zusätzlicher harter Konkurrenzkampf setzte ein mit „Großproduktion gegen individuelle Kleinanfertigung“, als in Berlin-Johannisthal 1926 durch den Lizenznehmer Arthur Müller (1871- 1935) das deutsch-amerikanische Produktionsunternehmen von Kraftfahrzeugaufbauten und Karosserien „Ambi-Budd“ gegründet wurde.[59] Mit dieser in Deutschland eingeführten Technik der Ganzstahlkarosserie stellten 1926 bereits 800 Arbeiter täglich 200 Karosserien her, 1928 war die Belegschaft bereits auf 2.500 angestiegen, und ab 1930 wurden auch Cabrios in die Produktion aufgenommen. Zu dieser Zeit beschäftigte Ambi-Budd 3.000 Mitarbeiter und war das größte Presswerk Europas, welches nun fertige Rohkarossen für Adler, BMW, Citroën, Fiat, Hanomag, Mercedes u.a. lieferte.[60] Diese Entwicklung der Ganzstahlbauweise für Alltagswagen in industrieller Serienfertigung war nicht mehr aufzuhalten – Autos wurden zunehmend vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand.

Vermutlich unter diesem allgemeinen Druck der Entwicklung in der Automobilindustrie nahm Georg Heuer 1926 bereits erste Kontakte zur deutschen Repräsentanz von „General Motors“ in Berlin auf.[61]

Da Karosseriebauer, wie Emil Heuer und seine Söhne, bisher ihre Abhebung von der Konkurrenz mit ihrer „eigenen individuellen Handschrift“ erzielt hatten, mehr handwerklich als industriell geprägt, wurden zwar bei „Heuer“ und „Gläser“ weiterhin edelste Modellkarossen nach speziellem Kundenwunsch in Spezialausführung und auch für Messen gebaut, aber sie begannen ebenfalls dem Trend der Zeit zu folgen und nahmen Serienfabrikationen in kleinen Auflagen in die Produktion auf.

Neue Wege wurden beschritten, mit Kleinserien von Cabriolets oder der Entwicklung neuer Formen unter aerodynamischen Gesichtspunkten. Längst wurden windschnittige Gestaltungen zum Standard, mit dem Übergang von Motorhaube zur Frontscheibe, mit nach oben gestellter Blechpartie zwischen Motorhaube und schräggestellter Windschutzscheibe.

Technische Neuheiten brachte 1927/1928 die Automobilfirma „Röhr Auto AG“ mit dem Modell Röhr 8 Typ F Cabriolet heraus, das erstmals mit Zahnstangenlenkung und Einzelradaufhängung auf den Markt kam, wofür „Gläser“ die Karosserie herstellte.

Komplizierte Wirtschaftslage durch Weltwirtschaftskrise

Ein erneuter Einschnitt in die Erfolgskurve der „Gläserkarosserien“ ging mit der Weltwirtschaftskrise (1929-1933) einher. Der New Yorker Börsenkrach, eingeleitet mit dem „Schwarzen Freitag“ in der Wall Street im Oktober 1929, stürzte die Welt in eine bis dahin schwerste Weltwirtschaftskrise mit Firmenzusammenbrüchen, Massenarbeitslosigkeit, Verarmung breiter Bevölkerungsschichten. Bis Anfang der 1930er Jahre

erfolgten dramatische Abstürze des Absatzes bei Automobilherstellern und Karosseriebaufirmen und brachten auch Heuer-Gläser in Schieflage. Wichtige Kunden und Zulieferbetriebe wurden insolvent oder mussten ihren Automobilbau einstellen.[62] Bisherige Auftraggeber wie Steyr, Audi, DKW, Horch und Wanderer retteten sich durch Gründung einer Auto-Union-AG[63].

Beide Firmen, „Heuer“ in Radeberg und „Gläser“ in Dresden, kamen in Zahlungsschwierigkeiten. Der Umsatz sank um mehr als die Hälfte. 1932 kam erneut Hoffnung auf, als die Wanderer-Werke Aufträge für 60 Cabriolet-Karosserien Typ W15/W17 und probeweise 75 Limousinen-Karosserien auslösten.[64] Gleichzeitig hatte General Motors starkes Interesse für langfristige Geschäfte signalisiert, was Georg Heuer dazu veranlasst hatte, bereits im Vorfeld, ohne Vertragsabschluss, spekulativ tätig zu werden und umfangreiche Investitionen und Materialkäufe aufzunehmen. Als der geplante Deal mit den Amerikanern nicht aufging und die Wanderer-Werke, wegen eigener Probleme, ihre Aufträge stornierten, standen die beiden Firmen „Heuer und Gläser“ vor dem Konkurs.

Das Ende des Unternehmens vor Augen, schied Georg Heuer 1932 durch Suizid aus dem Leben.

Der 74jährige Emil Heuer übernahm erneut die Hauptlast der Geschäftsführung beider Betriebe. Er stand ab 1933 wieder als alleiniger Firmeninhaber im Handelsregister Dresden verzeichnet, sein Sohn Theodor Erich als Prokurist und Georg Edmund als Ingenieur.[65]

Emil Heuer, um 1925. Quelle: B. Rieprich

Jedoch der Konkurs der Firma war nicht mehr aufzuhalten. Im Februar 1933 kam es wegen anhaltender Zahlungsschwierigkeiten beider Firmen zu einem Stillhalteabkommen mit den Gläubigern. Emil Heuer wurde weitestgehend, auf Betreiben der Dresdner Bank und der Auto-Union, aus der Geschäftstätigkeit ausgeschlossen. Im Juni 1933 wurden alle Geldflüsse eingestellt, da eine Konsolidierung des Unternehmens als nicht mehr möglich erachtet wurde. Das Konkursverfahren wurde am 6. Juli 1933 angemeldet.

Emil Heuer erlebte das Ende des Konkursverfahrens nicht mehr. Er verstarb am 29. März 1934 im Alter von 76 Jahren nach längerer Krankheit in Dresden auf der Striesener Straße 6.[66]

Am 29. März abends ½10 Uhr entschlief sanft nach langer, schwerer Krankheit im 77. Lebensjahre mein geliebter Mann, unser treusorgender guter Vater, Schwiegervater und Großvater

Herr Emil Heuer

Kgl. Sächs. Hofwagenbauer

Dresden, Striesener Straße 6, Ostern 1934.

In tiefer Trauer
Bertha Heuer, geb. Bergmann
Edmund Heuer und Frau, Hanna geb. Barthel
Willy Bochmann und Frau, Johanna geb. Heuer
Erich Heuer und Frau, Helene geb. von Wölfel
Erna verw. Heuer, geb. Stäber
Wolfgang, Hans-Jochen und **Eva-Maria Heuer**
zugleich im Namen aller übrigen Hinterbliebenen.

Auf Wunsch unseres lieben Entschlafenen erfolgt die Bekanntgabe erst nach stattgefundener Einäscherung.

Radeberger Zeitung vom 4. April 1934

Mit ihm endete eine außergewöhnliche Unternehmerpersönlichkeit, gehörte er doch zu der Generation von Pionieren der Automobilindustrie, die als Erfinder - Unternehmer aus dem Nichts heraus voller Ideen, Enthusiasmus und großem Können ein florierendes Unternehmen aufgebaut hatten. Er gehörte als führender Karosseriebauer in der Automobilindustrie Deutschlands zu den zahlreichen Tüftlern und Erfindern, der gleichberechtigt und auf Augenhöhe mit Automobilherstellern wie August Horch (1868-1951), Wilhelm Maybach (1846-1929), Ferdinand Porsche (1875-1951), Henry Ford

Gläser Cabriolet Steyr Typ 220

(1863-1947) u.v.a. zusammengearbeitet hatte und als anerkannter Karosseriebauer und Unternehmer tätig gewesen war.

Emil Heuer gehört mit seinen bis heute bewunderten Autokarosserie-Schöpfungen zu den ganz großen der Automobilgeschichte und hat diese mit seinem erstklassigen Design unter der Qualitätsmarke „Gläser“ nachhaltig beeinflusst.

Epilog und Neubeginn als „Gläserkarosserie GmbH“- Selbstbewusster Slogan: „Lassen Sie sich ein Gläser-Cabriolet vorführen, ehe Sie sich entschließen“

Für Insider, wie die Auto-Union und die Dresdner Bank, die zu den Hauptgläubigern der beiden insolventen Firmen gehörten, wobei die Dresdner Bank bezeichnenderweise gleichzeitig auch Hausbank der Auto-Union war, bestand offensichtlich dennoch großes Interesse für das Weiterbestehen des Unternehmens. Deshalb kam es bereits am 12. Juni 1933 zu einer Auffanggesellschaft unter dem Namen „Gläserkarosserie GmbH“. Als Geschäftsführer wurden Dipl. Ing. Dr. Otto Götz, Prokurist Erich Heuer und Ernst Rode eingesetzt. Der Schwiegersohn von Emil Heuer, Karl Willy Bochmann,[67] trat erst 1938 in der Firmenleitung offiziell in Erscheinung. Ab 1943 wurde auch der Ingenieur Edmund Heuer Prokurist.[68]

Mit Aufträgen der Auto-Union und ohne Schuldenlast der alten Firmen, denn die Betriebsanlagen wurden gepachtet, alle Warenvorräte gekauft und die Löhne der Arbeiter gekürzt, gelang der „Gläserkarosserie GmbH“ ab 1933 der erfolgreiche Neubeginn. Es setzte in den nächsten Jahren ein erneuter regelrechter Boom der weiteren technischen und unternehmerischen Entwicklung ein, ganz im Sinne des ideellen Erbes der Grundidee von Emil Heuer. Der Bau von Luxuswagen, Sonderkarosserien oder Kleinserien wurde weiterhin handwerklich betrieben. „Gläser“ gehörte zu den 4 Karosseriewerkstätten Deutschlands, die Prototypen von Sondermodellen fertigten und diese in Berlin zur Messe ausstellten.[69] So wurden in den 1930er Jahren Stromlinienkarosserien in Gemischtbauweise von „Gläser“ für Dixi, Ley, Audi und Adler gebaut.[70] Bereits

Der Opel S6 von 1937, Foto: S. Rüdiger.

Gläser Cabriolet Ford Eifel, gefertigt 1935 bis 1940

1934 begannen Fertigungsserien für den Audi UW Cabriolet mit aufpreispflichtigen Speichenrädern und zweitem Ersatzrad.

Ab 1935 sicherte sich die Firma lukrative Aufträge der Wehrmacht, baute aber weiterhin auf internationaler Ebene den guten Ruf von „Gläser“ für die Herstellung von erstklassigen Cabriolet-Karosserien aus, so wurden u.a. von 1937 bis 1939 ein „Zwei-Fenster-Sport-Cabriolet Steyr Typ 220“, desgleichen auf dieser Basis der Ford Typ Eifel und Opel Typ Kapitän gebaut.

Ebenso wie vorher schon unter Emil Heuer und seinen Söhnen, wurde die Produktion mit zahlreich patentierten Neuheiten verbessert. Zum Marktführer wurde „Gläserkarosserie GmbH“ mit ihrer von dem Ingenieur Edmund Heuer erfundenen einmaligen Technik, durch eine besondere Konstruktion mit leichter Handhabung das Cabrio-Verdeck zu öffnen oder zu schließen. „Gläser“ erzielte erneut mit seinen extravagant-designten Cabriolets, die sich auf technischem und gestalterischem Höchstniveau befanden, auch wieder auf den internationalen Automobilausstellungen viel Beachtung und produzierte für fast alle namhaften Karosseriehersteller weltweit:

Adler	Citroën	Lancia	Presto
Alfa Romeo	Dixi	Lincoln	Protos
Aston Martin	Dux	Marmon	Röhr
Apollo	Elite-Werke	Maybach	Rumpler
Audi	Faun	Mercedes-Benz	Škoda
Austro-Daimler	Ford	Minerva	Steiger
BMW	Hanomag	Nacke	Steyr
Bugatti	Hansa (Borgward)	Nash	Stoewer
Buick	Hispano-Suiza	NSU-Fiat	Wanderer
Cadillac	Hudson	Opel	Wartburg
Chevrolet	Horch	Packard	(Automobilwerk
Chrysler	Isotta Fraschini	Pilot-Wagen AG	Eisenach)

1939 beging „Gläserkarosserie GmbH“ das 75. Firmenjubiläum seit der Gründung der Firma durch Heinrich Gläser 1864. Im Dresdner Werk wurden inzwischen 1.200 Mitarbeiter beschäftigt, in Radeberg um die 900.

Karosserie Gläser Dresden

INTERNATIONALE
AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG
BERLIN · 8.–18. MÄRZ 1934
STAND 39

Die Abbildungen zeigen die neuesten und gangbarsten

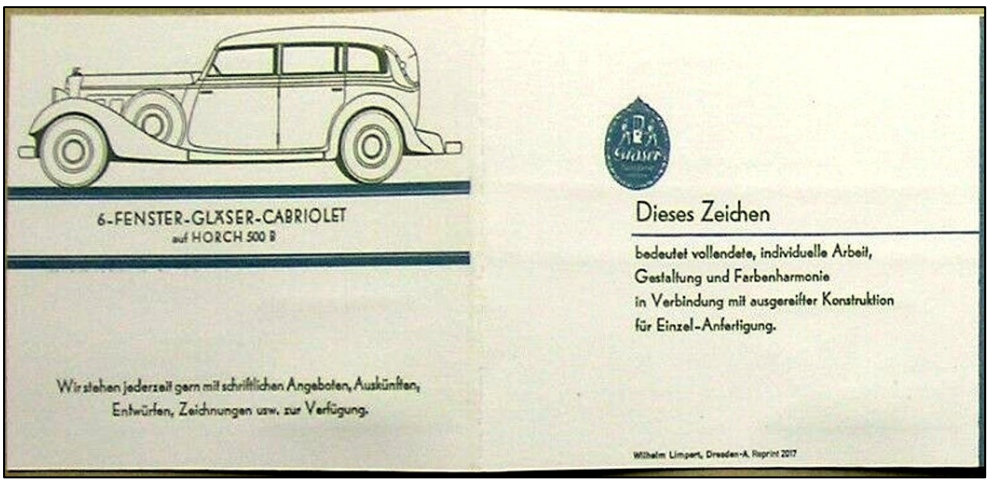
GLÄSER-CABRIOLET-TYPEN

für Einzel- und Serien-Herstellung.

Dieselben werden nach jahrelang und tausendfach bewährten, vielfach patentamtlich geschützten Konstruktionen unter Berücksichtigung aller Fortschritte und Beachtung des Nachstehenden gebaut, wodurch das Bestmögliche erreicht wird:

Verwendung nur bester Materialien bei sorgfältigster Bearbeitung
absolute Klapperfreiheit
Zug- und Wasserdichtigkeit
trotz geringsten Gewichtes größte Dauerhaftigkeit

Die GLÄSER-Cabriolets sind im In- und Auslande als Spitzenleistung der deutschen Karosseriebaukunst anerkannt.



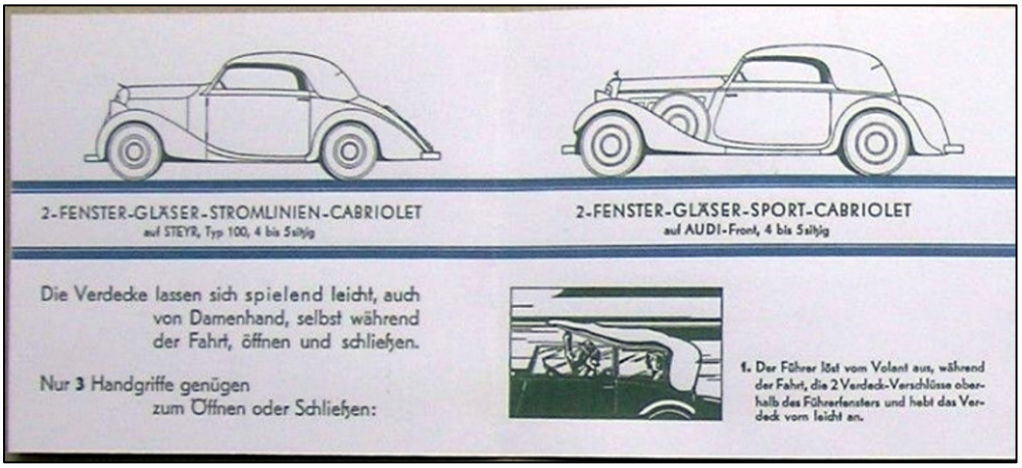
6-FENSTER-GLÄSER-CABRIOLET
auf HORCH 500 B

Dieses Zeichen

bedeutet vollendete, individuelle Arbeit,
Gestaltung und Farbenharmonie
in Verbindung mit ausgereifter Konstruktion
für Einzel-Anfertigung.

Wir stehen jederzeit gern mit schriftlichen Angeboten, Auskünften, Entwürfen, Zeichnungen usw. zur Verfügung.

Wilhelm Limpert, Dresden-A. Reprint 2017



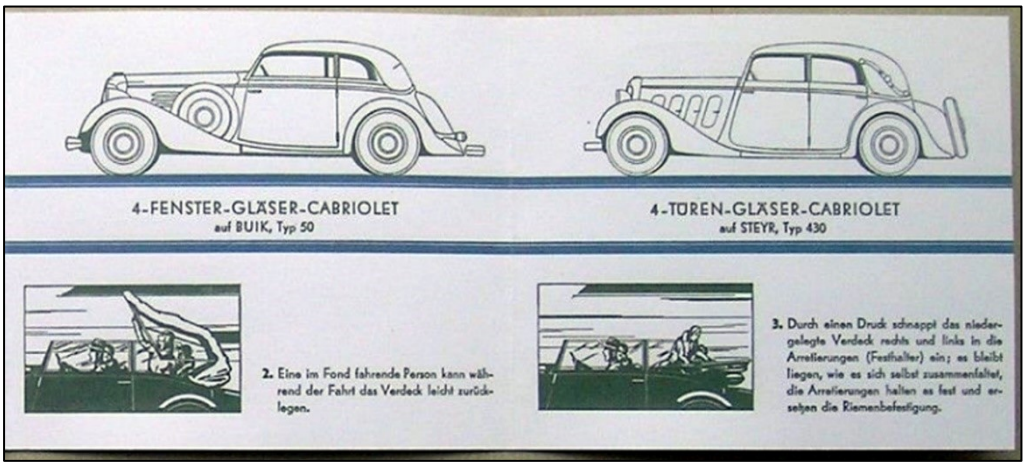
2-FENSTER-GLÄSER-STROMLINIEN-CABRIOLET
auf STEYR, Typ 100, 4 bis 5sitzig

2-FENSTER-GLÄSER-SPORT-CABRIOLET
auf AUDI-Front, 4 bis 5sitzig

Die Verdecke lassen sich spielend leicht, auch von Damenhand, selbst während der Fahrt, öffnen und schließen.

Nur 3 Handgriffe genügen zum Öffnen oder Schließen:

1. Der Führer löst vom Volant aus, während der Fahrt, die 2 Verdeck-Verschlüsse oberhalb des Führerfensters und hebt das Verdeck vom leicht an.



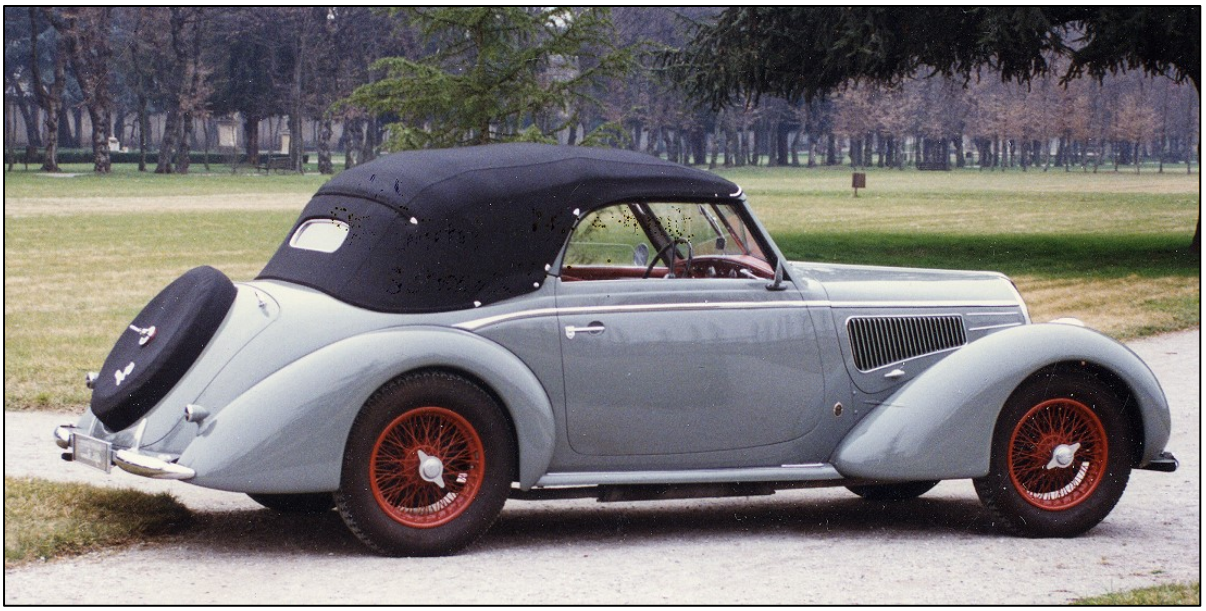
4-FENSTER-GLÄSER-CABRIOLET
auf BUIK, Typ 50

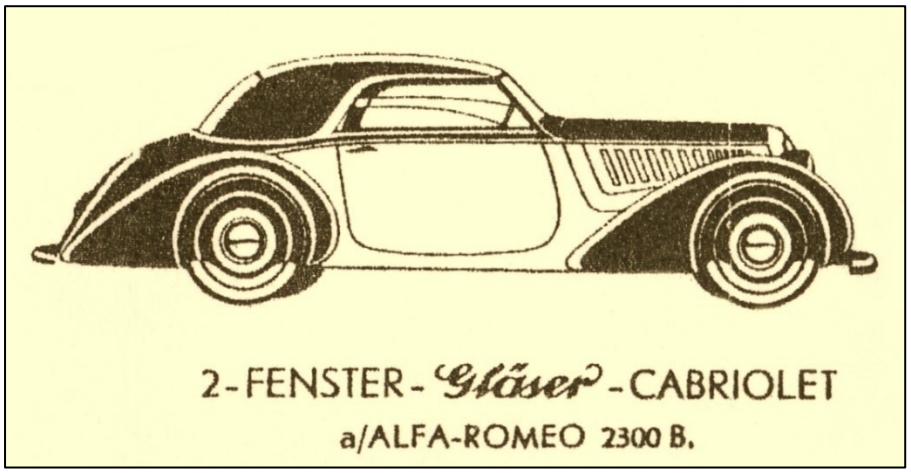
4-TÜREN-GLÄSER-CABRIOLET
auf STEYR, Typ 430

2. Eine im Fond fahrende Person kann während der Fahrt das Verdeck leicht zurücklegen.

3. Durch einen Druck schnappt das niedergelegte Verdeck rechts und links in die Arretierungen (Festhalter) ein; es bleibt liegen, wie es sich selbst zusammenfaltet, die Arretierungen halten es fest und ersetzen die Riemenbefestigung.

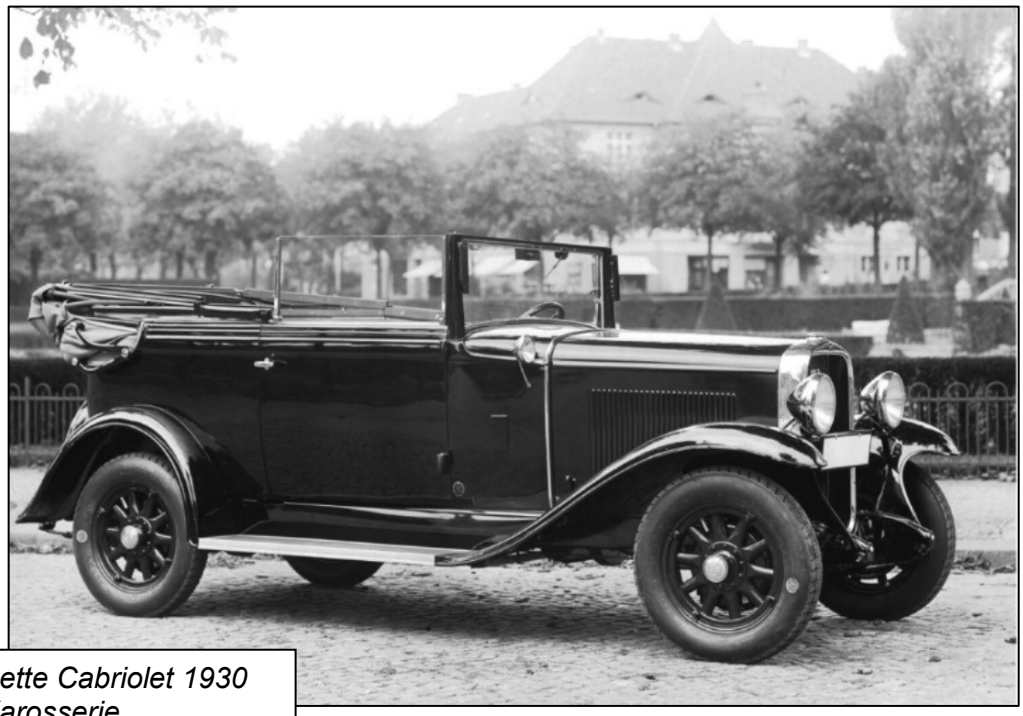
Falt-Prospekt „Karosserie Gläser Dresden“ zur Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin vom 8. - 18. März 1934.
Oben: Außenseiten / Vorder- und Rückseite
Unten: Innenseiten mit typischen Gläser-Fahrzeug-Merkmalen und -Vorzügen





Alfa-Romeo-6C-2300-B-Pescara mit Gläser-Karosserie-08 Z; Baujahr 1937.

Original-Fahrzeug und Werkszeichnung Gläser-Karosserie.



Buick Marquette Cabriolet 1930 mit Gläser-Karosserie

1939 - 1945 Wagenfabrik wird zur Rüstungsfabrik

Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges im gleichen Jahr ließ die PKW-Produktion mit ihren Einzelanfertigungen erneut zurückgehen und brachte eine komplette Umstellung auf Kriegsproduktion mit sich. Für die nun einsetzende Rüstungsproduktion wurden Serienanfertigungen und Baureihen wie der Kfz 15, Gespannwagen für die Artillerie und Kommandeurwagen unerlässlich, für deren Baureihen jedoch die Platzkapazität für technologisch effektive Abläufe fehlte. Die ständig auftretenden Platzprobleme des Unternehmens, die Arbeitsabläufe in großzügigen Montagehallen mit dem Aufstellen von Großpressen für Ganzstahl-Karosserien bisher unmöglich gemacht hatten, brachten eine Neuorientierung mit sich. Im Dresdner Industriegelände wurden um die 5.000 Quadratmeter Flächen und Hallen für die Fertigung von Flugzeugteilen angemietet. Auch in Radeberg wurden neue Produktionsflächen erworben. Auf einem 15 ha großen Gelände an der heutigen Heidestraße/ Heinrich-Gläser-Straße (damalige Hindenburg-/ Goldbachstraße) begann in einigen vorerst schnell aufgestellten Werkhallen eine Produktion, die zur Entlastung der Fertigung auf dem bisherigen Fabrikgelände Oberstraße Radeberg beitragen sollte. Zusätzlich entstand eine Niederlassung auf der Radeberger Mühl- und Oststraße.

1944 bestand das Unternehmen „Gläserkarosserie GmbH“ aus 5 Werken bzw. Betriebsteilen,[71] in denen bis zum Kriegsende auch rund 1.000 Zwangsarbeiter und bis zu 180 sowjetische Kriegsgefangene beschäftigt waren:

- Werk I, Dresden, Litzmannstr. 18-24 (ehem. Arnoldstraße),
- Werk II - Radeberg, Oberstr.16
- Werk III - Dresden, Industriegelände
- Werk IV - Radeberg, Mühlstraße / Oststraße
- Werk V - Radeberg, Hindenburgstraße / Goldbachstraße. (heute Heidestraße / Heinrich-Gläser-Straße)

Reparatur-, Lager- und Abstellplatz für defekte Fahrzeuge und Ersatzteile;

Werk IV Radeberg Oststraße, 1940er Jahre.

Im Hintergrund: Kleinwolmsdorfer und Wallrodaer Straße

Foto: Sammlung B. Rieprich

Im Werk Radeberg war 1944 ein Herr Becker Betriebsleiter, „Betriebs- und Gefolgschaftsführer“ war Willy Bochmann, der auch 1944 die Urkunde für das 60-jährige Betriebsjubiläum des abgesetzten Robert Heuer unterzeichnete. Bochmann stand gleichzeitig seit 1922 der Firma seines verstorbenen Vaters „Carl Bochmann – Metall- und Spielwarenfabrik“ in Dresden-N. als Fabrikbesitzer vor und produzierte unter dem Logo „Cabo“.

Gegr. 1864

Karosserie Gläser Dresden

Urkunde

Unserem Gefolgschaftsmitglied

Robert Heuer

das am 1. 9. 1944 auf eine

60 jährige Tätigkeit

zurückblicken konnte, sprechen wir unsere besondere Anerkennung und herzlichsten Dank für treue Dienste während dieser Zeit aus. Möge ihm Arbeitsfreude und Schaffenskraft in unseren Reihen noch lange erhalten bleiben.

den 1.9.1944

Bochmann

Betriebsführer der Gläserkarosserie G.m.b.H.

Urkunde vom 1. September 1944 für Robert Heuers 60-jährige Betriebszugehörigkeit; unterschrieben von „Bochmann, Betriebsführer der Gläserkarosserie G.m.b.H.“. Quelle: Sammlg. B. Rieprich.

Als Firmenleitung wurden 1943/44 für die „Gläserkarosserie-GmbH, Litzmannstr. 18-24“ (ehem. Arnoldstr.) bis zum Kriegsende 1945 ausgewiesen: als Geschäftsführer Dipl.-Ing. Dr. Otto Götz, Willy Bochmann und Erich Heuer, als Prokuristen Ernst Rode und Edmund Heuer.[72]

Im Inferno der Bombardierung Dresdens im Februar 1945 wurden die Betriebsstätten auf der Litzmannstraße fast vollständig zerstört. Was an Maschinen noch verwertbar war, wurde auf „Höchsten Befehl“ ab März 1945 in mehr als 40 Eisenbahnwaggons in die bayerische Oberpfalz nach Neustadt a. d. Waldnaab ausgelagert, um bombensicher eine neue Produktion aufbauen zu können. Geschäftsführer Erich Heuer wurde damit beauftragt, eine neue Fertigungsstätte für Messerschmitt-Flugzeugteile in Bayern für den „Endsieg“ zu errichten. In Ullersricht bei Weiden / Oberpfalz wurden bis zum Kriegsende, mit zahlreichen Dresdner Fachkräften, Flugzeugteile produziert.

Carl Bochmann

Dresden-N., Dammweg 16

Gegründet 1882

Metallwarenfabrik

Spezialität: Feine Metallspielwaren

den 11.Juli 1934

Telegr.-Adr.: Carl Bochmann, Dresden
Telephon Nr. 53461
Bankkonto: Ph. Elmeyer, Dresden-A
Postscheckkonto: Dresden Nr. 1602

Vertretungen u. Musterlager: Leipzig, Berlin, Hamburg, Nürnberg Amsterdam, Köln, Wien.

Herrn
Robert Heuer,
Radeberg

Briefkopf der Fa. „CaBo Carl Bochmann“, den auch der Sohn Willy Bochmann als Inhaber der Firma nutzte. Quelle: Sammlg. B. Rieprich.

Neubeginn ab 1945

Nach dem Kriegsende und der Befreiung durch die Rote Armee am 8. Mai 1945 begannen im zerstörten Dresdner Werk Litzmannstraße erste Aufräumungsarbeiten, und ab Juni 1945 die Anfänge einer ersten Nachkriegsproduktion, in nur provisorisch hergerichteten Räumen der Ruinen, noch ohne Fenster und Türen.

Da die „Gläserkarosserie GmbH“ im Zweiten Weltkrieg als wichtige Rüstungsbetriebe galten, wurde der bisherige Geschäftsführer Willy Bochmann[73] abgesetzt, später verhaftet und in einem sowjetischen Speziallager interniert, wo er 1950 umkam. Geschäftsführer Erich Heuer, der sich in Bayern aufhielt und Prokurist Edmund Heuer wurden fristlos entlassen und das gesamte Vermögen der Firma beschlagnahmt und eingefroren. Im Rahmen der Reparationspolitik in der Sowjetischen Besatzungszone kam es in den Betriebsteilen Dresden und Radeberg zur Demontage der Produktionseinrichtungen und deren Überführung in die Sowjetunion. Ausgelagert und mitgenommen wurden auch die wertvollen Firmenunterlagen und Baupläne.

In den Radeberger Betriebsteilen konnte bereits ab Juli 1945, mit wenigen noch vorhandenen Maschinen, die Herstellung von lebensnotwendigen Gebrauchsartikeln für die Bevölkerung aufgenommen werden.[74] Außerdem erfolgten erste Reparaturen an den Fahrzeugen der Roten Armee, die auch den Bau mehrerer „Panjewagen“ in Auftrag gab (Gespann-Wagen Typ „Pleskau II“).

Das Dresdner Werk stellte unter schwierigsten Bedingungen bereits im August 1945, im Auftrag der sowjetischen Stadtkommandantur, die erste Karosserie einer Pullman-Limousine auf einem Horch-Chassis her, bis Mitte 1946 folgten 4 weitere dieser Marke. Ab 1947 begann die Fertigung von Sonderaufbauten auf Fahrgestelle von Fiat, Horch, Steyr, Serien von DKW F8 Lieferwagen, Produktion von Limousinen und Cabriolet-Karosserien für den F8. Es wurden bis 1953 ca. 43.600 Stück der unterschiedlichsten Modelle hergestellt.

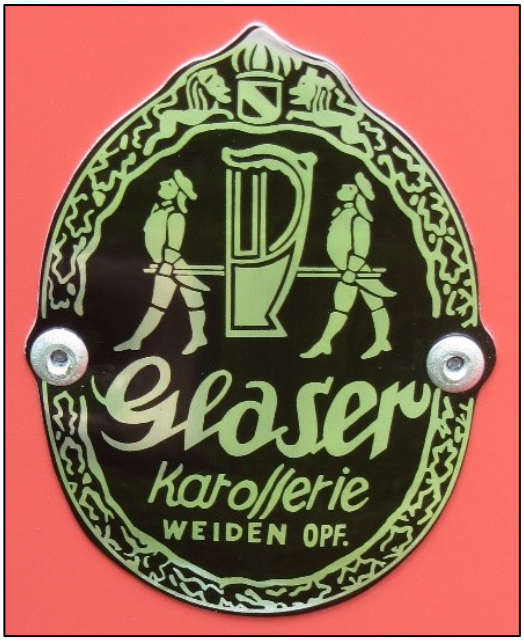
Eine zweigeteilte Unternehmensgeschichte

Im Juni 1946 erfolgte in Sachsen, unter sowjetischer Besatzung und auf der Grundlage des Volksentscheides, die ersatzlose Enteignung und Verstaatlichung der Industriebetriebe mit der schrittweisen Überführung in Volkseigentum. Sie unterstanden zunächst der Industrieverwaltungen Sachsen[75], unter Aufsicht eines Beauftragten der Landesregierung. Am 1. Juli 1948 wurden alle Betriebe in Sachsen, die Straßenfahrzeuge herstellten, durch die Deutsche Wirtschaftskommission als „IFA - Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke“ in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) zusammengefasst.[76] Unter dieser Bezeichnung erhielten die zwei Werke in Dresden und Radeberg den erweiterten Firmennamen „IFA - Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke / Karosseriewerk Gläser“ und „Karosseriewerk Radeberg“. Die Firmen wurden organisatorisch getrennt und erhielten ihre juristische und wirtschaftliche Eigenständigkeit.

Das Dresdner Werk „IFA - Karosseriewerk Gläser“ musste jedoch nochmals neu firmiert werden. „Gläser“ war durch Rechtsspruch als Markenname aus dem Firmennamen zu entfernen, und die neue Firmierung lautete ab September 1951 „IFA-Karosseriewerk Dresden“. Grund dafür war eine Klage von Emil Heuers Söhnen, die nach Kriegsende und ihrer entschädigungslosen Enteignung in der sowjetischen Besatzungszone,[77] einen erfolgreichen Prozess für die eigenen Nutzungsrechte der Bild- und Wortmarke des Firmennamens „Gläser“ angestrengt hatten. Der „IFA - Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke“ wurde die unberechtigte Fremdübernahme der Marke Gläser untersagt. Die Identifikation mit der Marke „Gläser“, die mit einem hohen

internationalen Ansehen in der Automobilindustrie verbunden war, blieb den Nachkommen von Emil Heuer rechtlich vorbehalten.

Firma Gläser Karosserie Weiden: Porsche Cabrios made in Ullersricht / Oberpfalz



In der BRD existierten Firma und Marke *"Gläser"* nochmals in Ullersricht/Weiden von 1950 bis 1952. Erich Heuer,[78] der jüngste Sohn von Emil Heuer, begann nach Kriegsende mit den nach Ullersricht ausgelagerten Maschinen aus Dresden einen Neuanfang und gründete 1947 die Firma „Oberpfälzer Metallwaren-Fabrik", in der er mit insgesamt 47 Beschäftigten arbeitete, davon 30 ehemaligen Fachkräften aus Dresden der *"Gläserkarosserie GmbH"*.[79] Ebenso wie in Ostdeutschland, war die erste Zeit nach Kriegsende mit notwendigen Ersatzproduktionen ausgefüllt, um zu überleben. Ab 1950 versuchte er mit einer Cabrio-Produktionsschiene für Porsche einen Neubeginn im hochwertigen Segment des Karosseriebaues unter der Marke „Gläser Karosserie Weiden“. Er begann eine Zusammenarbeit mit Ferdinand Porsche (1875-1951), der in Zuffenhausen bei Stuttgart ansässig war. Jedoch kam es nur zur Fabrikation von 237 Cabriolet Karosserien des Porsche 356-1300 und von 16 Karosserien aus Aluminium für Porsche 540 America Roadster, der eine 356er Variante in Kleinserie für den US-Markt und besonders leicht war und als Sportwagen-Version entwickelt wurde.

Der „Porsche 356 American Roadster“ mit der bei „Gläser Karosserie Weiden“ hergestellten Karosserie.
Foto: Porsche https://cartype.com/pages/5496/porsche_356_america_roadster__1953

Obwohl die Fahrzeuge wiederum von allerhöchster Qualität waren, die Oldtimer sind noch heute hochgehandelte Sammlerstücke, wurde die Produktion im November 1952 eingestellt. Ausschlaggebend dafür waren nicht nur Fehlkalkulationen, denn der Stundenaufwand pro Fahrzeugherstellung war um vieles höher als kalkuliert und Heuer zahlte bei jedem Stück drauf, sondern auch die uneffektiven Transportwege zwischen Ullersricht und Stuttgart. Nach dem Tod von Ferdinand Porsche 1951 übernahm dessen Sohn Ferry Porsche die Geschäfte und arbeitete mit der bei Stuttgart ansässigen Karosseriefirma Reutter zusammen.[80] Erich Heuer musste Konkurs anmelden und gründete danach eine

Autokarosseriewerkstatt für Reparaturen, LKW-Aufbauten und Fahrzeuglackiererei.[81] Von 1966 bis 1981 betrieb Erich Heuer in Weiden nochmals eine Firma unter dem Namen „Erich Heuer Karosseriebau".[82]

Die Bezeichnung „Gläser Karosserie“ erschien nicht mehr, die Marke erlosch 1952.

Erfolgreicher Karosseriebau im VEB IFA Karosseriewerk Dresden (KWD)

In der DDR wurde der Karosseriebau auf dem einstigen Firmengelände der enteigneten Fabriken wieder erfolgreich. Am 15. Januar 1953 kam es erneut zu einer Umstrukturierung und Zusammenführung des Dresdner und Radeberger Betriebes zu einem Volkseigenen Betrieb „VEB IFA Karosseriewerke Dresden“ (KWD). Das KWD konnte juristisch und wirtschaftlich zwar nicht als Nachfolgebetrieb der einstigen Firma „Gläser-Karosserie GmbH“ und deren Marke angesehen werden, baute als volkseigener Betrieb aber auf der einstigen Produktionsschiene von Emil Heuer auf und wurde in den 1950er Jahren zum einzigen Cabriolet-Produzenten der DDR mit einem IFA F8 Luxus-Cabriolet, P 70 Coupes oder der Fertigung von Karosserien IFA F 8, IFA F 9, IFA Typ P 240 „Sachsenring“, Wartburg 311/ 312/ 313-1 Sport. 1956 wurden auf Horch-Chassis zwei große, schwere Repräsentationswagen „Sachsenring S 240“ als Nobelkarossen für die Staatsführung der DDR gebaut, mit einem 80 PS starken 6-Zylinder-Motor. Außerdem beteiligte sich das Unternehmen an der Entwicklung von Kunststoff-Karosserien und verfügte ab 1963 über eine Taktstraße, von der im Halbstundentakt eine Karosserie für den Wartburg vom Band lief. 1967 wurde die letzte Cabriolet-Karosserie gebaut.

Im Karosseriewerk Radeberg kam es am 30. April 1959 durch einen Großbrand im IFA-Gelände Heidestraße / Goldbachstraße zur Zerstörung der Fertigungshalle und vieler im Aufbau befindlicher Karosserien. Ein Rückschlag in der Erfolgsgeschichte. Die weitere Produktion konnte erst nach 7 Monaten in einem Neubau wieder aufgenommen werden. Von 1968 bis 1991 wurden für den Wartburg 353-Tourist Serienkarosserien und Karosserien für weitere Wartburg-Modelle gefertigt.

Um 1961 erfolgte die Verlegung der gesamten Produktion des KWD von der Dresdner Arnoldstraße nach Radeberg in die zwei Werkteile Oberstraße und Heidestraße. In Dresden verblieben nur noch einige wenige Verwaltungseinheiten. Die Jahreskapazität der Produktion in Radeberg erhöhte sich in den Folgejahren enorm. Wurden noch 1978 um die 6.800 Pkw gefertigt, so stieg die jährliche Herstellung ab 1980 auf 9.000 Fahrzeuge, auch durch den zusätzlichen Einsatz ausländischer Arbeitskräfte aus Kuba, Mozambique und Polen.

Am 1. April 1966 erfolgte die Kombinatsgründung. Dem Leitbetrieb „VEB IFA Karosseriewerke Dresden“ (KWD) wurden auf Kombinatsebene noch die VEB Karosseriewerke Erfurt, Aschersleben, Meerane, Halle und Baalberge zugeordnet.

IFA F8 (basiert auf DKW F8), gefertigt 1947 bis 1955 im KWD, Zweigwerk Radeberg (ab 1953 IFA)

IFA P70 Coupé, gefertigt 1955 bis 1959 im KWD, Zweigwerk Radeberg (ab 1953 IFA)

Das Wartburg 313-1 Sportcoupé von 1958, gefertigt in Radeberg. Foto: A. Breutel

… und der „Wartburg Tourist“, ebenfalls in Radeberg hergestellt.

Ab 1990 – vom VEB Karosseriewerke Dresden (KWD) zur KWD GmbH

Nach der politischen Wende in der DDR erfolgte 1994 die Privatisierung des Unternehmens. Der ehemalige „VEB Karosseriewerke Dresden“ (KWD) wurde über die Treuhandanstalt von der Unternehmensgruppe „Schnellecke Group“[83] übernommen und zur „Karosseriewerke Dresden GmbH“ (KWD) gewandelt. KWD war zu diesem Zeitpunkt der Übernahme noch an einem Standort Dresden-Klotzsche tätig, der wegen des weiteren Ausbaues des Flughafens aufgegeben wurde. KWD gehört zur „Schnellecke Group“ Wolfsburg, unter deren Dachmarke als Logistik-Unternehmen die komplette Prozesskette in der Automobil-Logistik abdeckt wird. Außerdem werden unter der Dachmarke „KWD Automotive“ Karosserie-Leichtbaulösungen entwickelt und produziert.

In Radeberg wurde Anfang der 1990 Jahre der ehemalige Werkteil Pulsnitzer Straße / Oberstraße aufgegeben und zum Teil in das Werk auf der Heinrich-Gläser-Straße / Heidestraße integriert. 1996 wurde ein neu erbautes Presswerk der Karosseriewerke Dresden GmbH in Radeberg eingeweiht, die gesamten Anlagen mit mehreren Millionen EURO modernisiert und das Unternehmen zu einem wichtigen Lieferanten für Karosseriebaugruppen und -Einzelteilen ausgebaut. Radeberg gehört seitdem zu einem der Hauptstandorte der Produktion des Unternehmens, das als Zulieferer für die Automobilhersteller Audi, Daimler, Porsche, Skoda, VW u.a. zuständig ist.

Das Wachstum des Betriebes geht in der Zwischenzeit über Radeberg und Sachsen hinaus. Schwesterbetriebe befinden sich in Wolfsburg, Spanien, Portugal, Tschechien und China.

Der Firmensitz der „Karosseriewerke Dresden GmbH“ (KWD) in Radeberg, heute auf der Heinrich-Gläser-Straße 20, schließt den Kreis einer Erfolgsgeschichte des Karosseriebaus in Radeberg. Alles begann Ende des 19. Jahrhunderts in einer kleinen Schmiedewerkstatt auf der Pulsnitzer Straße, wo ein Visionär und Pionier des Automobil-Karosseriebaus, Emil Heuer, die neuen Möglichkeiten der Mobilität mit Motorantrieb erkannte und dessen „Gläser-Autokarosserien“ weltbekannt wurden und noch heute, viel bewundert, im hochpreisigen Segment gehandelt werden – seine von ihm ausgegangene Erfolgsgeschichte reicht bis in die Gegenwart des 21. Jahrhunderts!

©Renate Schönfuß-Krause

April 2021

Urheberschutz: *Jegliche Kopien und Weiterverwendungen, auch auszugsweise und gleich welcher Art und Technik, bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Autorin.*

Dieser Beitrag wird leicht gekürzt in mehreren Folgen in der Zeitung „die Radeberger“ veröffentlicht, beginnend mit Ausgabe 13/2021 vom 31.3.2021.

Mein Dank für die fachliche Beratung gilt den Organisatoren des „Internationalen Gläser Treffen in Dresden“, Monika und Siegfried Rüdiger, dem Fotografen Herrn André Breutel für seine großzügig zur Verfügung gestellte Oldtimer-Datenbank von Gläser-Karosserien; Herrn Bernd Rieprich für die Bereitstellung des historischen Bildmaterials und die Veröffentlichungsgenehmigung, sowie den Familienangehörigen von Emil Heuer, Herrn Dr. Wolfgang Heuer und Herrn Nikolaus Albrecht.

Anhang:

Chronologie der „Gläser-Karosserie“ bis zum Erlöschen der Marke 1952

Zeitraum	Firmierung / Ereignis	Inhaber Firma	Standort
1864 Dresden	Heinrich Gläser, Sattler und Wagenbauer mit Geschäftslokal;	C. Heinrich Gläser	Dresden, Rampischestr. 24
1871 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Sattlerei und Wagenbauer;	C. Heinrich Gläser, Kgl. Hoflieferant;	Dresden, Rampischestr. 24
1874 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Sattlerei und Wagenbauer; Wort-Bild-Marke: „Gläser Karosserie Dresden“.	C. Heinrich Gläser Kgl. Hofwagenbauer;	Dresden, Rampischestr. 24
1884 Radeberg	Schmiede mit zusätzlichem Hufbeschlag;	F. A. Emil Heuer	Radeberg, Pulsnitzer Str. 6
1885 Radeberg	Wagenbauerei - Emil Heuer;	F. A. Emil Heuer	Radeberg Pulsnitzer Str. 6
1899 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Sattlerei und Wagenbauanstalt; Nr. 8582	C. Heinrich Gläser, Kgl. Hofwagenbauer;	Dresden, Rampischestr. 6 (ehem. Nr.24)
1900 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Sattlerei und Wagenbauanstalt; Nr. 8582	C. Heinrich Gläser, Kgl. Hofwagenbauer; Mitinhaber: F. A. Emil Heuer, Wagenfabrikant;	Dresden, Rampischestr. 6
1900 Radeberg	Fa. Wagenfabrik Emil Heuer	F. A. Emil Heuer, Wagenfabrikant; Geschäftsführer: Robert Heuer, Wagenfabrikant;	Radeberg Pulsnitzer Str. 6

Zeitraum	Firmierung / Ereignis	Inhaber Firma	Standort
1903 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Sattlerei und Wagenbauanstalt; Nr. 8582 Beginn Planung für Karosseriebau - Automobile.	C. Heinrich Gläser (+ 5.Dez.1903), Kgl. Hofwagenbauer; F. A. Emil Heuer, Wagenfabrikant, Kgl. Hofwagenbauer;	Dresden, Rampischestr. 6
1903 Radeberg	Fa. Wagenfabrik Emil Heuer, Beginn Planung für Karosseriebau - Automobile	F. A. Emil Heuer, Wagenfabrikant, Kgl. Hofwagenbauer; Geschäftsführer: Robert Heuer, Wagenbauer;	Radeberg Pulsnitzer Str. 6
1904 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Sattlerei und Wagenbauanstalt; Nr. 8582 Spezialisierung: Ausstattung und Endmontage von Kutschen und Automobilen;	F. A. Emil Heuer, Kgl. Hofwagenbauer;	Dresden, Rampischestr. 6
1904 Radeberg	Fa. Wagenfabrik Emil Heuer, Spezialisierung: Herstellung Rohkarosserien Kutschen und Automobile	F. A. Emil Heuer, Wagenfabrikant, Kgl. Hofwagenbauer; Geschäftsführer: Robert Heuer, Wagenbauer;	Radeberg Pulsnitzer Str. 6
1906 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Sattlerei und Wagenbauanstalt; Nr. 8582 Wagenlackiererei	F. A. Emil Heuer, Kgl. Hofwagenbauer; dto.	Dresden, Rampischestr. 6 Dresden, Schützenplatz 10

Zeitraum	Firmierung / Ereignis	Inhaber Firma	Standort
1914 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Sattlerei, Wagenbauanstalt und Wagen-lackiererei; Nr.8582 Ausstellungs-Lokal	F. A. Emil Heuer, Kgl. Hofwagenbauer; Prokurist: Georg Heuer;	Dresden, Arnoldstr. 18 - 24, Rampische Str.6
1918 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Luxuska-rosserie und Wagenbauanstalt, Sattlerei Nr. 8582	F. A. Emil Heuer, Fabrikbesitzer, Kgl. Hof-wagenbauer; Prokurist: Georg Heuer;	Dresden, Arnoldstr. 18-24
1924 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Luxuska-rosserie und Wagenbaufabrik Nr. 8582	F. A. Emil Heuer, Fabrikbesitzer; Georg Heuer, Fabrikbesitzer; Prokurist: Edmund Heuer;	Dresden, Arnoldstr. 18-24
1927 Radeberg	Wagenfabrik Emil Heuer wird „Karosseriefabrik Emil Heuer“	F. A. Emil Heuer Fabrikbesitzer; Geschäftsführer: Robert Heuer, Mitinhaber	Radeberg, Oberstraße 16
1930 Dresden	Fa. Heinrich Gläser, Luxuska-rosserie und Wagenbaufabrik Nr. 8582	F. A. Emil Heuer Fabrikbesitzer; Georg Heuer, Fabrikbe-sitzer; Prokurist: Edmund Heuer, Erich Heuer;	Dresden, Arnoldstr. 18-24
1932 Dresden	Fa. Heinrich Gläser Nr. 8582 (Fabrikbesitzer Georg Heuer, † Suizid 1932)	F. A. Emil Heuer, Fabrikbesitzer; Prokurist: Erich Heuer, Edmund Heuer;	Dresden, Arnoldstr. 18-24

Zeitraum	Firmierung / Ereignis	Inhaber Firma	Standort
1933 Konkurs Dresden und Radeberg	Einleitung Konkursverfahren Fabrik Dresden, Radeberg Nr. 8582 Auffanggesellschaft: „Gläserkarosserie-GmbH“ Nr. 22796	F. A. Emil Heuer, Fabrikbesitzer; Geschäftsführer: Otto Götz, Erich Heuer, Ernst Rode	Dresden, Arnoldstr. 18-24 Radeberg, Oberstr.16 Dresden, Arnoldstr. 18-24
1934 Konkurs-verfahren	Fa. Heinrich Gläser Nr.8582 (Fabrikbesitzer Emil Heuer, † März 1934) Fa. Emil Heuer Wagenfabrik Nr. 22697 Gläserkarosserie-GmbH Nr. 22796	F. A. Emil Heuer, Fab-rikbesitzer; Prokurist: Erich Heuer, Edmund Heuer; F. A. Emil Heuer, Fab-rikbesitzer; Prokurist: Erich Heuer; Geschäftsführer: Otto Götz, Erich Heuer, Ernst Rode	Dresden, Arnoldstr. 18-24 Dresden, Arnoldstr. 18-24 Dresden, Arnoldstr. 18-24
1935 Dresden und Radeberg	Gläserkarosserie-GmbH Nr. 22796 Fa. Heinrich Gläser Nr. 8582	Geschäftsführer: Otto Götz; Prokuristen: Erich Heuer, Ernst Rode F. A. Emil Heuers Erben Prokuristen: Edmund Heuer, Erich Heuer	Dresden, Arnoldstr. 18-24 Radeberg Oberstr. 16

Zeitraum	Firmierung / Ereignis	Inhaber Firma	Standort
1938	Gläserkarosserie GmbH B 615	Geschäftsführer: Otto Götz, Willy Bochmann, Prokuristen: Erich Heuer, Ernst Rode	Dresden, Litzmannstr. 18-24 (ehem. Arnoldstr.)
1943 / 44	Gläserkarosserie GmbH B 615	Geschäftsführer: Otto Götz, Willy Bochmann, Erich Heuer; Prokuristen: Ernst Rohde, Edmund Heuer;	Werk I, Dresden Litzmannstr. 18-24 (ehem. Arnoldstr.), Werk II - Radeberg Oberstr.16 Werk III - Dresden Industriegelände Werk IV - Radeberg Mühlstraße Werk V - Radeberg Hindenburgstraße / Goldbachstraße.
1945 März - Mai Ullersricht, Opf. 1947	Gläserkarosserie GmbH: Auslagerung und Errichtung Produktionsstätte für Flugzeugteile; Firma „Erich Heuer Karosseriebau“	Geschäftsführer: Erich Heuer	Ullersricht, Oberpfalz
1945 - 1948	Gläserkarosserie GmbH B 615 Enteignung, Verstaatlichung, Überführung Volkseigentum	Unterstellung Industrieverwaltung Landesregierung Sachsen	Alle Standorte

Zeitraum	Firmierung / Ereignis	Inhaber Firma	Standort
1948	Eingliederung „IFA Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke“ als eigenständige Betriebe: • „Karosseriewerk Gläser“ • „Karosseriewerk Radeberg“	Staatliche Leitung	Alle Standorte: Dresden Radeberg
1950 BRD: Ullersricht, Opf.	Cabrio-Produktion mit Porsche für den US-Markt unter der Wort-Bild-Marke „Glaser Karosserie Weiden“; Rechtsstreit um Markenrecht an der Wort-Bild-Marke „Gläser“ wird gerichtlich Heuers Erben zugesprochen.	Erich Heuer	Ullersricht bei Weiden
1951 DDR: Dresden	Rechtsstreit um Markenrecht wurde verloren; Umbenennung des Dresdner Werkes von „IFA Karosseriewerk Gläser“ in „IFA Karosseriewerk Dresden“	Staatliche Leitung Marke *„Gläser-Karosserie*“ in der DDR erloschen	Standort Dresden (KWD)
1952 BRD: Ullersricht, Opf.	Firma „Gläserkarosserie Weiden“ einschließlich Marke	Erich Heuer Marke *„Gläserkarosserie Weiden“* in der BRD nach Konkurs der Firma erloschen	Ullersricht, Opf. Nr.15

Quellen, Anmerkungen

[1] Museum Schloss Klippenstein: Collage Verlag Paul Zimmermann, Radeberg, Hauptstr.6

[2] Bernd Goldammer: Gelebte Automobilgeschichte aus Radeberg“, SZ 7. Sept. 2014

[3] Karossen: zumeist komplett in Holz gebaute Kutschkästen und Pferdefuhrwerke;

[4] Karosserie: kompletter Aufbau eines Kraftfahrzeuges auf einem tragenden Fahrgestell mit Motor.

[5] Die Zeit zwischen 1886-1920 ist von offenen Automobilen geprägt, erst danach etablierten sich geschlossene Karosserien und Karosseriebauer bieten neben Limousine und Coupé mit festem Aufbau auch das Landaulet und Kabriolet an.

[6] Gottlieb Daimler erschuf 1886 aus einer Pferdekutsche mit seinem durch ihn entwickelten Motor ein erstes vierrädriges Automobil. 1890 wird in Cannstatt bei Stuttgart die Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) gegründet, die bis 1900 zum führenden Hersteller von Luxus-Automobilen aufsteigt und im April 1900 den Namen „Mercedes“ erhalten hat.

[7] 1926 erfolgte der Zusammenschluss der Daimler-Motoren-Gesellschaft (Marke Mercedes) mit Benz & Cie. zur „Daimler-Benz-AG“;

[8] Hubert Schier: „Die Steyrer Automobil-Geschichte“, Ennsthaler 2015;

[9] Blog Vorkriegsklassiker Rundschau, Michael Schlenger: „Fund des Monats“ 2019, Nash 1930, Horch 930V Roadster;

[10] Wilhelm Maybach (1846-1929), Autokonstrukteur, konstruierte 1901 den ersten Mercedes, der als Vorbild aller modernen Personenwagen gilt; Sohn Karl Maybach (1879-1960), Konstrukteur und Pionier der serienmäßigen Herstellung in der Autoindustrie.

[11] Carl Benz (1844-1929), Erfinder des ersten Motorwagens mit Patent 1885/1886, erster Serienwagen1894, C. Benz stellt 1887 in Paris aus, 1889 zur Weltausstellung in Paris mit weiteren Herstellern; 1897 Gründung Mitteleuropäischer Motorwagenverein in Berlin unter Benz, Daimler, Lutzmann, Kühlstein mit Vorstellung von 8 Motorwagen (nur 4 Aussteller); 1898 Berlin 2. Motorwagenausstellung mit 13 Fahrzeugen; 1899 Internationale Motorwagen-Ausstellung Berlin mit über 100 Ausstellern; 1902 Automobil-Ausstellung unter „Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller“; ab 1897 fast jährliche internationale Ausstellungen;

[12] Kunden der High Society bei Maybach-Automobilen waren u.a. Enrico Caruso, Max Schmeling, der Kaiser von Äthiopien Haile Selassie, König Paul von Griechenland, das niederländischen Thronfolgerpaar Juliane und Prinz Bernhard, Fürst Esterhazy, die indischen Maharadschas von Jaipur, Potila und Kolhapur.

[13] Karossierte Automobile als Einzelanfertigung erhielten unter der Gläser Marke noch zusätzlich eine Plakette „Spezialkarosse“.

[14] 1902 Automobil-Ausstellung unter „Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller“;

[15] 22. Juli 1894 erstes Automobilrennen von Paris nach Rouen mit 102 Fahrzeugen (Dampf-, Benzin- und elektr. Antrieb), 15 Wagen erreichten das Ziel.

[16] Brüder von Emil Heuer: Karl August Robert *13. März 1870; Ernst Theodor *10. März 1872; Wilhelm Hermann *27. Sept. 1873; Ernst Erwin *17. Juli 1877;

[17] Ebd. S. 27/28;

[18] KWD Automotive, 150 Jahre Karosseriebau in Dresden und Radeberg, S. 6;

[19] Carl Heinrich Gläser (30.Okt.1831 Erdmannsdorf/ Erzg.- 5.Dez. 1903 Dresden), betrieb seit 1864 eine Werkstatt für Sattlerei und Wagenbau auf der Rampischestr. 24 (später 6), stellte hochwertige Pferde- Kutschen und Schlitten her.;

[20] Adreß -und Geschäftshandbuch der Kgl. Residenz-u. Hauptstadt Dresden: ab 1871 Königlicher Hoflieferant, ab 1874 Königlicher Hofwagenbauer;

[21] Gläser führte seine Manufaktur in Arbeitsteilung und produzierte mit Stellmachern, Schreinern, Lackierern, Linierern, Vergoldern, Sattlern u.a.m.;

[22] Bernd Rieprich: Radeberger Blätter zur Stadtgeschichte“, 12, 2014, S.29;

[23] Radeberger Adressbuch 1896;

[24] Eintrag nur im Adressbuch, nicht im Handelsregister Dresden 1898;

[25] Adressbuch und Handelsregister der Stadt Dresden 1899;

[26] ebd. Handelsregister Dresden 1900;

[27] Bertha Ottilie Hedwig Heuer, geb. Bergmann (*9. März 1864 Prietitz- † 20. Dez. 1947 Dresden-Klotzsche);

[28] Kinder, alle in Radeberg geboren: Emil Georg H. (* 21.02.1886: † 1932 Dresden), Georg Edmund (* 07.03.1888; † 25.11.1967 Weiden/ Opf.), Bertha Johanna (* 30.10.1894), Theodor Erich (* 03.08.1896; † 24.12.1982 Weiden/ Opf.);

[29] ebd. Adressbuch Dresden 1900;

[30] Handelsregister Dresden 1900;

[31] Handelsregister Amtsgericht Radeberg, 15. Juli 1900, Nr. 227, „Betrieb mit altem Standort“;

[32] Aus dieser Ehe gingen fünf Kinder hervor, alle in Radeberg geboren: Liddy Charlotte, verh. Knorre (23. Mai 1899 - 7. März 1977), Robert Kurt (21. Okt. 1900 - 17. Aug. 1963), Erna Wally (22. Juli 1902), Karl Johannes (30. Nov. 1904), Elly Ilse (6. Nov. 1908 - 2. Mai 2001 Kassel)

[33] Übermittlung der Familienlegenden durch Emil Heuers Urenkel Nikolas Albrecht;

[34] Radeberger Chronik 1840 – 1904, Museum Schloss Klippenstein Radeberg, Arch.-Nr. 3477. Handschriftlich von 1903; Seite 604

[35] Radeberger Adressbuch: Ab 1903 Robert Heuer Wagenfabrikant, ein Theodor Heuer als Schmiedemeister Pulsnitzerstr. 4 erwähnt, 1914 Robert Heuer Wagenfabrikant und Mitbesitzer Pulsnitzer Str. 7 (alte Benummerung); 1937 als Fabrikbesitzer Pulsnitzer Str. 25;

[36] Bernd Rieprich: Radeberger Blätter zur Stadtgeschichte“, 12, 2014, S. 32/33;

[37] ebd. Handelsregister Dresden 1907;

[38] „Cabriolet“ hieß ein leichter, offener Wagen, der von zwei Pferden gezogen wurde, kommt aus dem Französischen „cabrioler“ für Luftsprünge machen, Kapriolen schlagen;

[39] Die Marke „Mercedes“ wurde 1902 durch die Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) verbindlich;

[40] KWD-Automotive: 150 Jahre Karosseriewerke Dresden, S.7;

[41] ebd. S.7/8;

[42] ebd. S. 9;

[43] Handelsregister Dresden 1914, Prokurist Emil Georg Heuer;

[44] Ausstellungsstück Verkehrsmuseum Dresden;

[45] Spezialfirmen wie „Heuer-Gläser“, mit handwerklichen Sonderanfertigungen, waren auf ihre hervorragenden Fachkräfte angewiesen und dementsprechend war auch das Arbeitsklima in den Handwerksbetrieben. Der Gegensatz war die industrielle Fließbandfertigung für Großserien mit angelernten Arbeitskräften, die nur wenige Handgriffe am taktgesteuerten Fließband erledigten und jederzeit austauschbar waren.

[46] „Protos“ war eine Marke aus Berlin-Nonnendamm;

[47] Dipl. Ing. Chr. Binnebesel: „Vom Handwerk zur Industrie – Der PKW-Karosseriebau in Deutschland bis 1939“, S. 94;

[48] KWD-Automotive, S.10;

[49] Adreßbuch für Dresden und Vororte, Handelsregister;

[50] B. Rieprich, Recherche- Mitteilungen 29. April 2021;

[51] Paul Jaray, (1889-1974), Österreichischer Aerodynamiker für Luftschiffe, Flugzeuge und Automobile;

[52] Dipl. Ing. Chr. Binnebesel: „Vom Handwerk zur Industrie – Der PKW-Karosseriebau in Deutschland bis 1939“, S. 121-122;

[53] Pullman-Limousine (so genannt nach den luxuriös eingerichteten Eisenbahnwagen des amerikanischen Industriellen G. M. Pullman) ist ein Personenwagen, mit Platz für mindestens sieben Personen und einer Separationsscheibe im Innenraum;

[54] Die Marke Nash wurde 1916 in den USA gegründet;

[55] Michael Schlenger: „Spezielle Karosserien, Nash“, 2019;

[56] KWD-Automotive S. 11;

[57] Peter Schmalz: Motorisierte Sänften aus dem Hause des Hofwagenbauers, 2.07.1998;

[58] Verkehrsmuseum Dresden: „Luxus auf 4 Rädern – 150 Jahre Gläser Karosserien Dresden“, 5.Januar 2014;

[59] Edward Gowan Budd (1870-1946) hatte die Technik der Ganzstahlkarosserie nach Deutschland gebracht, ein besonderes Verfahren, mit der man Blechtafeln durch Tiefziehen in nahezu jede Form pressen kann, um sie als selbsttragende Strukturen zu verbinden;

[60] Wikipedia: Ambi Budd;

[61] General Motors Company (GMC), global operierender US-amerik. Automobilkonzern, dem mehrere Marken gehörten, u.a. die Tochtergesellschaft Buick;

[62] Wichtige Kunden bekamen durch Zusammenbruch der Banken Finanzierungsprobleme: Steyr-Werke AG, Audi, DKW, und Horch gründeten Auto-Union-A.G., Wanderer-Werke A.G. verkauften an die Auto-Union, Presto-Werke Chemnitz und Elite Diamantwerke Brand-Erbisdorf wurden insolvent;

[63] Zusammenschluss der Firmen zur Autounion-AG unter Führung von DKW erfolgte am 29. Juni 1932;

[64] KWD-Automotive: 150 Jahre Karosseriewerke Dresden, S.13;

[65] ebd. Und Adressbuch: 1916-1921

[66] Sterbeurkunde Nr. 11 181, 1934 Standesamt Dresden I., die Beisetzung erfolgte unter Nr. 45717 des Einäscherungsregisters Dresden, Neuer Park, als „Königlich- Sächsischer Hoflieferant“ am 14.04 1934;

[67] Willy Bochmann hatte 1929 Johanna Heuer (1894-1995) geheiratet. Das Paar bewohnte eine Villa in Dresden- Klotzsche, Alexander Herzen-Str. 19. Er war Klempnermeister und hatte nach dem Tod seines Vaters ab 1922 als Inhaber dessen „Firma Carl Bochmann“, Dammweg 16, Dresden N 6 (Äußere Neustadt, Nähe Bischofsweg), übernommen, die er 1929 als Fabrikbesitzer in „Metall- und Spielwarenfabrik Carl Bochmann“ umfirmierte. Er produzierte unter der Marke „Cabo“. Bereits 1935 sicherte sich Willy Bochmann über die Nationalsozialisten Rüstungsaufträge der Wehrmacht, die bald 20% seiner Gesamtproduktion ausmachten.

[68] Adressbuch der Gau- und Landeshauptstadt Dresden, 1943/44;

[69] Prototypen als Konzept-Autos mit Zukunftsideen prägten die Industrie. Gläser Dresden gehörte mit den Firmen Erdmann & Rossi in Berlin, Autenrieth in Darmstatt und Buhne in Berlin zu den bekannten Karosseriewerkstätten, die Prototypen bauten und ausstellten. Quelle: Binnebesel, S.122;

[70] Dipl. Ing. Chr. Binnebesel: „Vom Handwerk zur Industrie – Der PKW-Karosseriebau in Deutschland bis 1939“, S. 135;

[71] Werk I - Dresden Litzmannstraße (ehem. Arnoldstraße), Werk II - Radeberg Pulsnitzer-/ Oberstraße, Werk III - Dresden Industriegelände, Werk IV Radeberg Mühlstraße, Werk V Radeberg Hindenburg-/ Goldbachstraße;

[72] Adressbuch der Gau- und Landeshauptstadt Dresden, 1943/44;

[73] In den Betriebsübersichten der Stadt Dresden (Pass für Industrie-Unternehmen (dt.-russ.) vom August/September 1945, wird Willy Bochmann noch als Geschäftsführer der „Carl Bochmann Spiel- und Metallwarenfabrik“, Dammweg 16, bis September 1945 geführt. Danach wurde er 1945 durch die Sowjetische Kommandantur verhaftet und kam 1950 in einem sowjetischen Speziallager ums Leben;

[74] Kochtöpfe, Hand- und Leiterwagen, Spielzeug;

[75] Sächsisches Staatsarchiv, 11541 Industrieverwaltungen Sachsen, Nr. IV Fahrzeugbau 068, Febr. 1946- April 1947;

[76] Wikipedia: Industrieverband Fahrzeugbau (IFA);

[77] Am 1.09. 1948 wurde das gesamte bisher beschlagnahmte Vermögen der ehem. „Gläser-Karosserie GmbH“ entschädigungslos durch die sächsische Landesregierung enteignet;

[78] Dokument Einwohnerverzeichnis Weiden: Erich Heuer war seit März 1945, mit Überführung der geretteten Maschinen aus Dresden und Aufbau einer neuen Fabrik, in Ullersricht ansässig, wo er mit seiner Frau Helene, geb. von Wölfel und seiner Tochter Eva-Maria, lebte. Bis zum Kriegsende Mai 1945 produzierte er mit zahlreichen Fachkräften aus Dresden Flugzeugteile;

[79] Stadtarchiv Weiden: A XI Nr.530: Gemeinde Rothenstadt, Aufstellung Gewerbe-und Handelsbetriebe: Ab 1947 gründete Erich Heuer eine Metallwarenfabrik in Ullersricht Nr. 15 als „Oberpfälzer Metallwaren-Fabrik“ (Inhaberin seine Frau Helene Heuer); Landrat Neustadt an der Waldnaab 1948: Meldung Gemeindeverwaltung Rothenstadt über Beschäftigte der Firma „Oberpf. Metallwarenfabrik“ mit 17 Bayern, 30 Nichtbayern; Unterbringung der Arbeitskräfte erfolgte auf dem Firmengelände in Baracken durch Erich Heuer.

[80] Erich Heuer besaß nach seinem Konkurs 1952 eine Karosseriefabrik in Weiden, Pressather Str. 41, mit 2.300 qm Grundfläche und 1.750 qm Verkaufsfläche, die 1976 an die Fa. Eisen-Knorr GmbH verkauft wurde, er gründete am 7. Sept. 1979 erneut eine Karosseriefabrik, Eintrag Handelsregister Weiden i. d. Opf., Handelsregister- Nr. HRA 784, Quelle: „Weiden-Region“, 3. Febr.2013;

[81] Der in der Nähe befindliche Truppenübungsplatz Grafenwöhr war mit seinen amerikanischen Fahrzeugen ständiger Auftraggeber der Reparaturwerkstatt.

[82] Von 1966 – 1981 führte er eine Firma „Erich Heuer Karosseriebau“ in Weiden, gleichzeitig eine Autolackiererei am gleichen Standort. Er starb 1982, im Alter von 86 Jahren, seine Frau 1996.

[83] „Schnellecke Group“ ist ein Logistikunternehmen mit Sitz in Wolfsburg, u.a. werden unter der Dachmarke „KWD Automotive“ Karosserie-Leichtbaulösungen entwickelt und produziert.