
160 Jahre Michel Bau

SONDERBEILAGE

Michel Magazin 2015

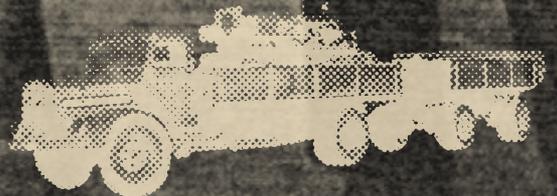
G e f u c h

um eine Konzession zu Kleinmubronn
zu Kleinmubronn geboren zu Kleinmubronn Bewerber *Guinzig Michel*

am 24 Juni 1828

geprüft und zur selbstständigen Ausübung als Meister tüchtig befunden.

Kleinmubronn den 12ten Januar 1855



Für Michel Bau ist Geschichte schon immer untrennbar mit der Zukunft verbunden

So einfach ist das: Ohne das Gestern gibt es kein Heute und auch kein Morgen. Wir brauchen also Geschichte, um aus ihr für die Gegenwart und die Zukunft zu lernen. So ist diese kleine Zeitreise zu verstehen, denn beim Hineintauchen in die Vergangenheit zeigt sich, dass es schon früher Herausforderungen gab, die es zu meistern galt – und die gemeistert wurden. Von jeder Generation.

Die Anfänge von Michel Bau

Im Jahr 1855 gründet Karl Josef Michel das Unternehmen in Klingenberg, das später von seinem Sohn Heinrich geleitet wird. Damit beginnt die bis heute andauernde Erfolgsgeschichte von Michel Bau. Der mittlerweile erfolgreiche Betrieb wird 1890 von Heinrich und Hugo Michel übernommen und gemeinsam geleitet. In den nächsten 30 Jahren ist Heinrich Michel für das Baugeschäft verantwortlich, da Hugo Michel das Unternehmen bald verlässt. 1927 gründet Carl Michel, ein Verwandter der Familie,

1928 schließen sich die beiden Klingenger Bauunternehmen Heinrich und Carl Michel zusammen

nach seiner Ausbildung zum Baumeister und Bauingenieur ebenfalls in Klingenberg ein eigenes Bauunternehmen. 1928 stirbt Heinrich Michel. Beide Unternehmen schließen sich zusammen – Carl Michel übernimmt die Führung. Damit beginnt eine neue Zeitrechnung bei Michel Bau.

In den 1930er- und 1940er-Jahren

Die Zeit der Nationalsozialisten und der Zweite Weltkrieg verschonen auch Michel Bau nicht. Zahlreiche Mitarbeiter werden eingezogen, einige kommen nicht mehr zurück. Es wird auch gearbeitet in jener dunklen Zeit: Bis 1939 ist Michel Bau an der Errichtung des Westwalls beteiligt. Von 1941–1945 ist man mit einem eigenen Bauzug in der Ukraine im Einsatz. Unter schwierigsten Bedingungen müssen Brücken für die Wehrmacht gebaut werden.



Auch wenn durch den verheerenden Krieg kaum ein Stein auf dem anderen blieb, ist man bald wieder mit dem Aufbau beschäftigt. Viele zerstörte Bauwerke müssen wieder instand gesetzt werden, andere werden komplett neu errichtet.

Aufbau in den Nachkriegsjahren

Sofort nach Kriegsende beginnt Michel Bau 1945 mit den Planungen für die durch den Krieg zerstörte Mainbrücke in Erlenbach. Ab 1946 beginnt mit dem Aufbau des Odenwald Faserplattenwerks (OWA) eine bis heute andauernde Partnerschaft. 1950 werden die Albertwerke in Klingenberg

gebaut. Bis 1953 werden unter anderem die Hellinganlage der Schiffswerft Erlenbach, der Bahndamm Gemünden, die Autobahnbrücke Würzburg-West sowie ein Kino in Wörth realisiert. 1949 tritt Franz Pioch ins Unternehmen ein, 1955 schließt er sein Studium an der

Staatsbauschule in Darmstadt als Bauingenieur ab. Seit 1956 ist Michel Bau daran beteiligt, den Bahndamm in Ludwigshafen zu bauen.

Michel Bau und die 1960er- und 1970er-Jahre

1963 erfordert das Unternehmenswachstum zusätzlich zur Wilhelmstraße 108 den Bezug weiterer Gebäude in der Wilhelmstraße 105. 1964 wird in Ludwigshafen am Rhein, wo Michel Bau schon seit acht Jahren arbeitet, die wichtige Niederlassung aufgebaut. Sie wird auch in den nächsten 10 Jahren für viel Arbeit sorgen. Im

Jahr 1972 übernimmt der Bauingenieur Franz Pioch, der seit 1949 im Unternehmen arbeitet, die Leitung von Michel Bau. Ein Jahr später wird die ehemalige Brauerei Ebert übernommen, komplett saniert und zum Firmensitz umgebaut. Ein wichtiges Projekt ist das von Michel Bau errichtete hochmoderne Krankenhaus Erlenbach, welches 1975 in Betrieb geht und die ersten Patienten aufnimmt.

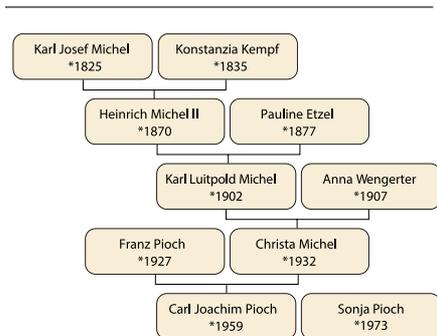
Die fünfte Generation bei Michel Bau

1987 wird Carl Pioch neuer Inhaber von Michel Bau. Er lernt das Handwerk von der Pike auf: Nach Abitur und Maurerlehre studiert er in Darmstadt Bauingenieurwesen und schließt erfolgreich als Dipl.-Ing. ab. Aufenthalte im Ausland folgen. So arbeitet Carl Pioch in führender Position auf Großbaustellen in Mittelasien und in den USA. Auch am Bau des Eurotunnels zwischen Calais und Dover ist er als Planungsingenieur maßgeblich beteiligt.



Seit 1987 ist Carl Pioch Inhaber und Unternehmensleiter von Michel Bau.

Unter seiner Führung entwickelt sich Michel Bau bestens. Die von ihm initiierte strategische Neuausrichtung bringt eine Erweiterung des Angebotsportfolios. Ein wichtiger Bereich ist das Bauen für den Umweltschutz – also Sanierung von z. B. Deponien oder Industriestandorten. Hier ist Michel Bau heute ein anerkannter Spezialist in ganz Deutschland. Dabei werden die Wurzeln niemals vergessen: Mit Michel Regional ist man in der gesamten Heimatregion präsent. Ob beim Hochwasserschutz oder diversen Hochbaumaßnahmen – rund um Klingenberg ist Michel Bau ein gefragter und zuverlässiger Partner.



Fünf Generationen Michel Bau. Von Karl Josef Michel, der das Unternehmen 1855 gründet, bis zu Carl Pioch, der Michel Bau im Jubiläumsjahr 2015 als Inhaber führt.

Viele nennen sich Familienunternehmen. Nur sehr wenige sind auch eines – Michel Bau gehört schon immer zu diesen seltenen Ausnahmen

Sieht man sich den Stammbaum der Familien Michel und Pioch genau an, erkennt man sofort die Konstanz, welche eine wichtige Grundlage für das erfolgreiche Wirken des Familienunternehmens ist. Schon immer werden Werte wie Traditionsbewusstsein und Zukunftsorientierung sowie Verantwortung und Mut zum Handeln gelebt. Und auch der Wille, das Werk der letzten Generation weiterzuführen, gehört zur Familientradition.

Unternehmer und Ehefrauen

Wie früher üblich, ist Unternehmensgeschichte vor allem die von tatkräftigen und mutigen Männern: Karl Josef Michel, Heinrich Michel, Karl Luitpold Michel, Franz Pioch und Carl Pioch heute. Dass die Frauen unterrepräsentiert sind, liegt zum einen daran, dass man auch

Auch Anna Michel, die Gattin des langjährigen Firmenchefs Karl Michel, ist aus der Firma nicht wegzudenken.

Dann kommt Christa, die Tochter von Anna und Karl Michel. Sie wird einmal Franz Pioch – den späteren Firmenleiter – heiraten und wie kaum eine andere Frau das Unternehmen mitprägen. Schon als Kind ist



Von 1972 bis 1987 leitet der Bauingenieur Franz Pioch das Unternehmen.



Anna (3. Generation) und Christa Michel, später die Ehefrau von Franz Pioch, (4. Generation).



Carl Pioch – vorne in der Mitte – mit seinen Brüdern Ulrich, Raphael und Claus sowie seiner Mutter Christa.

in Klingenberg den überlieferten Rollenverhältnissen verhaftet bleibt. Zum anderen wird die Mithilfe im Unternehmen und die unterstützende Rolle der Gattin als Hausfrau und Mutter damals leider kaum anerkannt. Schade, aber eine historische Tatsache.

Die Familien Michel und Pioch

Von der Familie des Unternehmensgründers Karl Josef Michel ist nicht viel bekannt. Auch die Lebensgeschichte seiner Gattin Konstanzia liegt weitgehend im Dunkeln. Von Pauline Michel, geborene Ertzel, wissen wir, dass sie aktiv in der Firma mithilft und auch körperlich schwere Arbeiten – wie das Beladen der LKWs – klaglos erledigt.

kein Führerhaus vor ihr sicher, den Bauhof zieht sie als Spielplatz jeder Puppenstube vor. Als ihr Mann Franz Pioch das Unternehmen umsichtig leitet, ist sie dabei. Vor allem in der Buchhaltung arbeitet sie mit, macht bis in die Nacht hinein Abrechnungen. Und zwar, wie sie energisch betont, ganz ohne Computer, sondern nur mit einer simplen Rechenmaschine.

Michel Bau – eine echte Familienangelegenheit

Bei den Familien Michel und Pioch sind Familie und Unternehmen eng verzahnt, viel Privates muss sich den Interessen der „Firma“ unterordnen.



Gemeinsam hohe Ziele erreichen ist schon immer das Motto der Mitarbeiter bei Michel Bau.



Oben: Emil Wohlmann vor „seinem“ LKW, bereit für den Transport von Dachziegeln für das Aglasterhausener Ziegelwerk Bott. Im Führerhaus wartet die kleine Christiana Michel, später Frau Pioch, auf den Start. Unten: Der Kindergarten in Klingenberg wird von Michel Bau errichtet. Auf der Baustelle sind unter anderem Wolfgang Herbertz, Rudolf Mitschke, Heinz Bernard, Peter Gernhart, Günther Schüssler und der Architekt Abb zu sehen.

Schon immer gehören die Mitarbeiter zur „Michel Familie“ – die einen mehr, die anderen weniger, was auch ganz natürlich und menschlich ist.

So ist es schließlich keine Überraschung, dass Carl, einer der Söhne von Christa und Franz Pioch, so geprägt wird, dass dieser schon als Kind weiß, was er einmal werden wird. Nein, nicht Lokomotivführer oder Astronaut, sondern Chef von Michel Bau.

Selbst wenn die Unternehmensgeschichte stark mit der Inhaberfamilie verbunden ist, ist der Familienbegriff weit zu sehen. Denn die Menschen bei Michel Bau sind mehr als Mitarbeiter. Sie sind die Säulen des Unternehmens und werden als solche entsprechend wertgeschätzt. Auch deshalb verbindet die Menschen bei Michel Bau eine besondere Beziehung.

Alle packen gemeinsam an

Vor allem in schweren Zeiten wie nach dem Zweiten Weltkrieg zeigt sich der Wert einer Familie. Alle helfen beim Aufbau der Zukunft: Chefs, Maurer, Poliere, Ingenieure, Fahrer, Sekretärinnen, Mechaniker, Lehrlinge und alle anderen Mitarbeiter des Unternehmens. So verwandeln sich Geschäftsbeziehungen mit der Zeit zu Freundschaften. Gemeinsam Erlebtes verbindet seit der Gründung im Jahre 1855 die vielen Menschen bei Michel Bau.

Echte Urgesteine bei Michel Bau

Der langjährige Fahrer und Freund Emil Wohlmann, der wie kaum ein anderer lange Jahre der Unternehmensgeschichte miterlebt und beeinflusst, steht an erster Stelle. Auch Josef Graßmann aus Bürgstadt, ein enger Freund von Emil Wohlmann, hat als exzellenter Baggerfahrer wahrhaft „viel bewegt“. Georg Hörst ist 40 Jahre ein sehr guter Polier bei uns und begleitete vor allem bei unserem wichtigen Kunden OWA die Bauvorhaben. Zwei ebenfalls unvergessene Mitarbeiter in der Zeit von Karl Michel sind der Maurerpolier Valtin Schott und der Schachtmeister Valtin Wolz – beide über 40 Jahre im Unternehmen. Als versierter Raupenfahrer auf dem D8 leistet Heinrich „Heini“ Ebert in den 1940er- bis 1960er-Jahren wertvolle Aufbauarbeit.

Unser Raupenfahrer Heinz Jagomast soll hier nicht unerwähnt bleiben – ebenso wie Heinz Gröpl, der als Schlosser in der alten Schmiede beginnt und sich später als erfahrener Baggerfahrer erweist. Wir wissen es: Eine Auflistung verdienstvoller Mitarbeiter kann leider niemals vollständig sein. Die hier namentlich erwähnten Mitarbeiter stehen deshalb stellvertretend für all jene, die bis heute ein wichtiger Teil der Unternehmensgeschichte sind und bleiben werden.



Spektakuläres Bild der Bauarbeiten. Beim Richtfest der Freudenberg Mainbrücke am Anfang der 1950er-Jahre wird das fehlende Brückenmittelstück – auf dem der traditionelle Richtbaum gut zu erkennen ist – von gewaltig dimensionierten Kranen millimetergenau eingesetzt. Am Bau dieser Brücke ist Michel Bau maßgeblich beteiligt.

Wenn es etwas gibt, das sich wie ein roter Faden durch die Unternehmensgeschichte zieht, dann sind es die vielen Brücken von Michel Bau

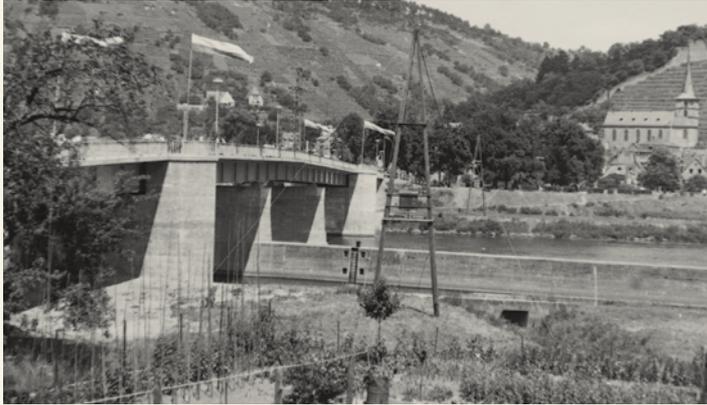
In der Geschichte von Michel Bau nehmen die verschiedenen Brückenbauten am Main und an vielen anderen Flüssen einen besonderen Raum ein. Selbst wenn die Brücken in Höhe, Länge und Bauart unterschiedlich sind, so gibt es eine Gemeinsamkeit: Die Brücken verbinden Ufer und Menschen miteinander, vereinen Landschaften, führen Getrenntes zusammen.

Die erste Mainbrücke in Klingenberg im Jahr 1880

Vor rund 140 Jahren sind alle, die den Main in Klingenberg überqueren möchten, auf die Fähre angewiesen. Doch mit dem wachsenden Bedürfnis nach Mobilität entwickelt sich auch die Technik, sodass Brückenbauten schneller und preiswerter realisiert werden können. Auch Klingenberg erhält seine erste Mainbrücke. 1879 erfolgt der Spatenstich, bereits am 1. Juli 1880 wird die Brücke vollendet. Die moderne Stahlfachwerkkonstruktion mit fünf 36 m langen Öffnungen und einer Fahrbreite von 4,40 m wird bei der

Großes Eröffnungsfest. Am 29. Juni 1949 erleben 6.000 Klingenberger und Bewohner aus Nachbargemeinden die Feierlichkeiten an der festlich geschmückten Mainbrücke. Die durch ein bengalisches Feuer erleuchtete Clingenburg ist in der Nacht ein Höhepunkt des Festtags, an den viele Besucher von damals auch heute noch gerne denken.

Brückenweihe am 19. September 1880 ihrer Bestimmung übergeben. Alle Klingenberger sind auf den Beinen und feiern mit einem Feuerwerk und anderen Vergnügungen voller Stolz die Verkehrsübergabe „ihrer Brücke“. Die Brücke kostet inklusive Zollhäuschen – das später als Desinfektionsstelle gegen die drohende asiatische Cholera dient – genau 209.054,84 Mark.



Die zweite Klingenberger Mainbrücke von 1949

Bereits 1946 beginnen die Planungen zum Aufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Mainbrücke. Man entscheidet sich für eine Verbundkonstruktion mit beiderseitigen Endstrecken aus Eisenbeton. Schon 1947 beginnt Michel Bau mit der Umsetzung der Pläne von Professor Kühl, dem Leiter des Wiederaufbauamts in Aschaffenburg. Zunächst sind jedoch die Trümmer und Reste der alten Brücke zu beseitigen, danach setzt eine Dampftramme die Spundwände für die Baugrube der Zwischenpfeiler. Im Frühjahr 1948 sind die letzten Pfeiler betoniert, im Mai werden die Stützen aufgemauert, danach wird die Fahrbahn asphaltiert. Ende Juni 1949 ist die Brücke fertig – das imposante Bauwerk erstreckt sich über eine Gesamtlänge von insgesamt 177 m.

Vielleicht nicht unbedingt eine State-of-the-Art-Konstruktion, trotzdem eine bemerkenswerte Brücke. Während des Zweiten Weltkriegs baut Carl Michel auf dem Rückzug aus Russland in Dierschau, ehemals Ostpreußen, eine hölzerne Notbrücke über die Weichsel. Dabei stehen nur sehr wenige Arbeitskräfte zur Verfügung, zudem ist der Zeitdruck sehr groß, was die Belastung noch erhöht.

Im Zeichen des Wiederaufbaus

Viele Brücken werden im Zweiten Weltkrieg Opfer von Zerstörungswut und sinnlosen militärischen Strategien. Die Infrastruktur liegt am Boden. Schon 1945 wird mit dem Bau der Eisenbahnbrücke Erlenbach begonnen. In den folgenden Jahren erfolgt bis 1952 der Bau der fünf Mainbrücken von Klingenberg, Freudenberg, Wertheim-Lengfurt, Kitzingen und Ochsenfurt. Von 1952–54 werden die Brücken über Sinn und Saale bei Gemünden wieder aufgebaut. In jener Zeit absolviert Franz Pioch übrigens sein Praktikum bei Michel Bau – er lernt das anspruchsvolle Handwerk des Brückenbaus also von Beginn an.





Für Michel Bau ist der Bahndammbau eines der größten und wichtigsten Projekte der Unternehmensgeschichte. Und eines der schwierigsten, denn trotz der Arbeiten darf der Zugverkehr – auch der berühmte Orient-Express fährt auf dieser Strecke – nicht beeinträchtigt werden.

Wir messen die Qualität unserer Arbeit nicht bloß an den von uns erfolgreich realisierten Projekten, sondern an der Zufriedenheit unserer Kunden

Leider können wir an dieser Stelle keine vollständige Liste aller Projekte und Kunden aus der Geschichte von Michel Bau präsentieren, es würde den Rahmen bei weitem sprengen. Doch stellvertretend seien ein paar Projekte und Kunden beschrieben – wichtig jedoch sind sie alle für Michel Bau.

Ein Bahndamm und die Bundesautobahn

Von besonderer Bedeutung für Michel Bau sind die Ludwigshafener Jahre von 1956–74. Denn fast zwei Jahrzehnte ist die Niederlassung im Pfälzischen, die von Beginn an von Franz Pioch geleitet wird, ein wichtiges Standbein. Es bringt viel Arbeit und wirtschaftlichen Erfolg in den Wirtschaftswunderjahren für Michel Bau.

1956 erhält Michel Bau von der Bundesbahn-Direktion Mainz den Auftrag zum Bau eines viergleisigen und 8 m hohen Damms von der Rheinbrücke Mannheim bis zum Hauptbahnhof Ludwigshafen. Bei diesem Riesenprojekt müssen rund 800.000 m³ Erde besorgt und termingerecht zur Baustelle gebracht werden. Dazu braucht es viel Gerät, noch mehr Mitarbeiter und eine perfekt funktionierende Logistik. Teilweise arbeiten bis zu 100 Menschen auf der Baustelle. Jeden Montagmorgen um 4 Uhr fahren die Mitarbeiter in mehreren VW-Bussen von Klingenberg an den Rhein – am Samstag wieder zurück. In Ludwigshafen entsteht das Michel-Camp.

In den folgenden Jahren realisiert die Ludwigshafener Michel-Filiale Projekte wie die Anschlüsse der Autobahn nach Schifferstadt, Mutterstadt und Oggersheim sowie den Bau der Autobahn von Ludwigshafen nach Worms.

Michel Bau und die BASF-Styropor-Autobahn

Unvergessen ist der Auftrag, eine Teststrecke – genauer den Zubringer von der Autobahn zum Tor 12 der BASF – zu errichten. Besonders und zunächst etwas kurios anmutend ist die außergewöhnlich innovative Ausführung; hier wird nicht wie sonst üblich eine herkömmliche Kiesunterlage eingearbeitet, sondern Styropor – 10 cm Styroporunterlage sollen dabei 30 cm Kies ersetzen. Der Versuch mit der Teststrecke gelingt, auch die Belastungen durch die schweren LKWs von Michel Bau hält die Straße mühelos aus. Doch schließlich wird das Projekt, weil nicht wirtschaftlich genug, von der BASF eingestellt.

Innovativ – aber leider unwirtschaftlich. Das BASF-Projekt erfordert, dass in einem aufwändigen Verfahren Styropor mit Zement gebunden und mit Sand gemischt wird. Für 1 Kubikmeter braucht es übrigens gut eine Stunde Arbeit. Das rechnet sich am Ende nicht für die BASF.



OWA – unser Partner seit mehr als 60 Jahren

1949 wird das Odenwald Faserplattenwerk in Amorbach gegründet, es stellt zunächst Holzfaser-Dämmplatten her. Später wird das Portfolio um Produkte aus Mineralwolle sowie innovative Deckensysteme erweitert. Ins Jahr 1949 fällt auch der Beginn der Partnerschaft von Michel Bau und OWA. Zunächst wird das



Werk aufgebaut. Das ist eine echte Herausforderung, denn das Baugelände liegt in einem Sumpfgebiet. Das Problem wird gelöst – heute steht die Fabrik auf unzähligen Eichen- und Betonpfählen. Seit Jahrzehnten ist Michel Bau nun schon verantwortlich für alle baulichen OWA-Maßnahmen: Hoch- und Tiefbau, Straßenbau, Verlegen von Gewässern.

Michel Bau als sein eigener Kunde

Bis 1963 arbeitet Michel Bau ausschließlich in den Gebäuden und auf dem Gelände der Wilhelmstraße 108. Durch stetiges Wachstum wird eine Erweiterung notwendig. Es folgt der Umzug in die Brauerei vis-à-vis. Das Firmengelände der ehemaligen Klingenberger Traditionsbrauerei Ebert wird von Michel Bau bezogen und entsprechend umgebaut. Schritt für Schritt siedelt



das gesamte Unternehmen in die Wilhelmstraße 105 um. Heute ist der Firmensitz von Michel Bau ein schönes Beispiel für eine behutsame und zugleich zeitgemäße Sanierung, die bei allem Bestreben nach Modernisierung eines nie aus dem Sinn verliert: das Bewahren lokaler Tradition und den Erhalt historischer Bausubstanz.

Der Blick zurück in die Historie zeigt selten einen gleichförmigen Ereignisstrom. Vielmehr werden einzelne Geschichten erzählt, die sich in unregelmäßiger Abfolge ereignen

Spannend, interessant, fesselnd, kurios, kurzweilig. Geschichten können viele Attribute zugeschrieben werden – eines sind sie jedoch nie: wiederholbar. Es ist das Einzigartige, was wir an Geschichten lieben und was uns dazu bringt, sie immer wieder zu erzählen.

Unvergessener „Zirkus Michel“

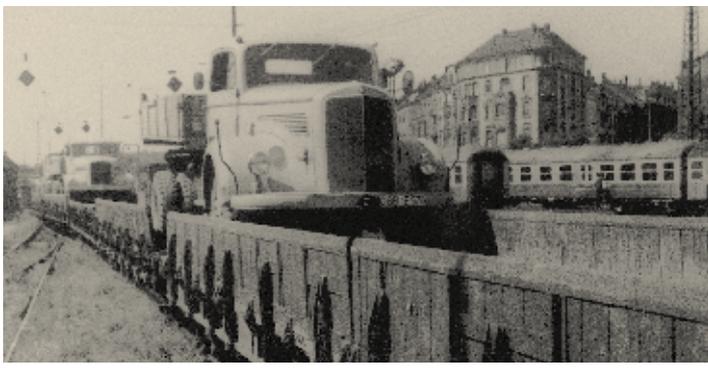
Es ist Ende der 1950er-Jahre. Noch gibt es keine Ludwigshafener Niederlassung. Langsam und etwas behäbig setzt sich der lange, schwere Zug in Bewegung, Waggon um Waggon kommt ins Rollen. Dieser Zug muss eine außerordentlich schwere Last ziehen: Bagger, Raupen, LKWs und anderes schwere Gerät sowie verschiedene Baumaterialien werden zur fernen Baustelle nach Ludwigshafen transportiert. Dort baut Michel Bau einen Bahndamm. Zur Arbeit geht's mit der Bahn. Damals fühlen sich viele durch die lange Wagen-Kette an einen Zirkus erinnert, der mit seinen bunten Wagen durchs Land zieht. Aus diesem Grund wird dieser Zug bald „Zirkus Michel“ genannt.

Auf der Suche nach dem verlorenen Tornado

19. Januar 1993. Bei Wassertrüdingen stürzt ein Tornado des Jagdbombergeschwaders 34 „Allgäu“ in eine Wiese. Der gewaltige Aufprall des Kampffliegers reißt ein riesiges Loch in den weichen Untergrund. Sofort läuft das Loch mit Wasser voll, Flugzeugtechnik im Wert von damals ca. 50 Mio. DM verschwindet im Grundwasser. Jetzt übernimmt Michel Bau. Um das wertvolle Wrack sicher zu bergen, ist einige Vorarbeit nötig. 135 Bohrungen werden 17 m tief eingebracht und jeweils mit 100 m³ Beton gefüllt. Es wird eine massive Bohrpfahlwand errichtet, damit sicher gebaggert werden kann. Michel Bau, der Spezialist für heikle Aufgaben, macht aus dieser Tornado-Bergung eine echte „Mission is possible“.



Der Düsenjet ist tief im Hochmoor versunken. Zur sicheren Bergung sind technisch äußerst aufwändige Arbeiten erforderlich.



Oben: Der «Zirkus Michel» setzt sich in Bewegung.
Unten: Maschinen und LKWs von Michel Bau in den 1950er-Jahren.

Oben: Baustellenfahrzeuge werden auf den Zug gefahren.
Unten: Michel Bau arbeitet 1955 am Bahndamm Gemünden.

Bagger, Bulldozer und schwere Raupen

Es ist kein Geheimnis, dass die Menschen bei Michel Bau eine große Leidenschaft für ihr Arbeitsgerät zeigen. So ist der LKW nicht bloß ein Transportmittel, sondern, wie im Fall des langjährigen Fahrers Emil Wohlmann, „mein Büssing“. Michel Bau setzt auf Maschinen bekannter und teilweise in Vergessenheit geratener Marken wie MAN, Büssing, Bünger, Kälble, Orenstein & Koppel, Mercedes und immer wieder Caterpillar.

Schwere Verluste im Zweiten Weltkrieg



Beim Russlandeinsatz 1942 wird der erste Bauzug von Michel Bau komplett zerstört. Reste des zweiten Bauzugs gelangen über Umwege bis nach Linz in Österreich. Die scheinbar geretteten Geräte werden bei einem Bauern versteckt. Nach der Rückkehr von Carl Michel aus dem Krieg reisen er und ein Kraftfahrer nach Linz, um die dort untergestellten Maschinen wieder nach Klingingen-

Karl Michel vor dem Bauzug, der 1941 auf eine Reise ohne Wiederkehr in den Krieg zieht. Kiew, Korosten, Tschiodimir – in der Ukraine werden Brücken gebaut. Zunächst für den Vormarsch der Truppen, später für den Rückzug.

berg zu bringen. Die lange Fahrt ist jedoch umsonst, die Scheune ist leer – alle Geräte sind gestohlen. Ein weiterer schwerer Schlag für Michel Bau.

Arbeiten und feiern auf dem Schiff

Diese perfekte Kombination von Pflicht und Vergnügen gibt es nur bei Michel Bau. Denn die „Stadt Hirschhorn“ ist eigentlich ein Arbeitsschiff für Michel Bau, das bei den vielen Brückenbauten am Main immer wieder zum Einsatz kommt und zuverlässige Dienste verrichtet. An Sonn- und Feiertagen jedoch wird es kurzerhand umfunktioniert und dient als „Vergnügungsdampfer“ für Mainfahrten mit Sonne, Bier und Musik – nach dem Motto: Viel Arbeit, viel Vergnügen!



Gut so! Bei Michel Bau gibt es auch immer wieder Anlass zum Feiern – wie auf dem zum «Vergnügungsdampfer» zweckentfremdeten Arbeitsschiff «Stadt Hirschhorn».



Schöne Aussichten. Die Mainbrücke von Klingenberg ist nicht nur für die Stadt ein bedeutendes Bauwerk. Auch für Michel Bau ist die 1880 erstmals errichtete und ab 1947 wieder aufgebaute Brücke ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensgeschichte – und somit auch ein Teil der Zukunft.

Die Wurzeln von Michel Bau liegen in Klingenberg. Hier kommen wir her, hier sind wir zu Hause. Und deshalb wird Klingenberg auch in Zukunft unser Firmenstandort sein

Als Traditionsunternehmen mit langer Klingenger Vergangenheit sehen wir selbstverständlich auch unsere Zukunft an diesem Ort. Denn schon immer identifizieren wir uns mit der Region, in der wir leben und arbeiten. Für Michel Bau steht es – das gilt für die gesamten 160 Jahre Unternehmensgeschichte – nicht zur Debatte, die Stadt Klingenberg mit einem anderen Standort zu tauschen. Viel zu tief ist unsere Verwurzelung und zu stark der Wunsch, jeden Tag aufs Neue den vertrauten Blick auf den Main, die Weinberge und die Clingenburg genießen zu können.

IMPRESSUM

Herausgeber: Michel Bau GmbH, Carl Pioch, Geschäftsführer, Wilhelmstraße 105, D 63911 Klingenberg, Tel.: 09372/9976-0, Fax: 09372/9976-44, www.michel-bau.de **Verantwortlich i.S.d.P.:** Carl Pioch, Michel Bau GmbH **Konzeption, Redaktion, Gestaltung:** Hämmerle und Partner GmbH, Agentur für Kommunikation, www.hpk.at **Fotos:** Archiv Michel Bau