

Michel

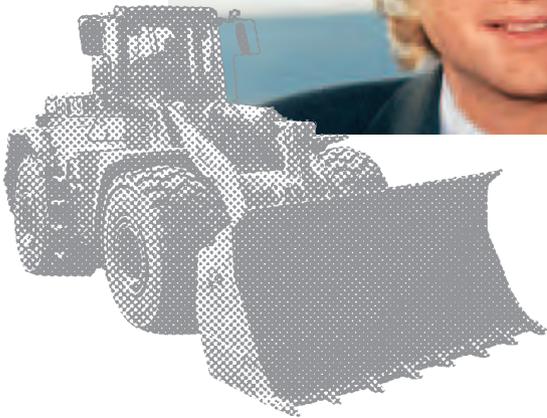
150 Jahre Erfahrung  
Rückblicke und Einblicke



# Inhalt

Vorwort	4
Aus der langen Geschichte	6
Ein Zeitzeuge erinnert sich	1 8
Stories und Anekdoten	2 8
Bilder von damals bis heute	8 4
Michel Bau heute	1 0 2
Impressum	1 2 0

Carl Pioch



## Vorwort

Eigentlich ist alles ganz einfach. Ohne Gestern gibt es kein Heute und kein Morgen. Gerade in Zeiten globalen Denkens und medialer Grenzenlosigkeit nimmt uns die schnelllebige Zeit so in Anspruch, dass Rückblenden in die Vergangenheit immer seltener werden, ja fast schon als Luxus gelten. Was zählt, ist die Zukunft. Eine alte Weisheit besagt jedoch: „Wer den Pfeil weit nach vorne tragen will, muss den Bogen auch zurückspannen können. Eine Rückbesinnung auf die eigene Geschichte und Herkunft kann daher manchmal äußerst nützlich und sinnvoll sein.

Rückblicke vermitteln uns ebenfalls die Erkenntnis, dass „die gute alte Zeit“ nicht immer ganz so gut war. Von daher sind kleine Zeitreisen auch ermutigend, denn beim Hineintauchen in die Vergangenheit zeigt sich, dass es schon früher Herausforderungen gab, die es zu meistern galt – und die gemeistert wurden.

150 Jahre sind eine lange Zeit. Das Unternehmen Michel Bau, um das es auf den folgenden Seiten geht, hat viele Epochen er- und überlebt, war ein Begleiter deutscher Zeitgeschichte: Bismarcksche Imperialismus- und Sozialpolitik, die Ära von Wilhelm II, der 1. Weltkrieg und die darauf folgende Weimarer Republik, der Nationalsozialismus mit dem Holocaust und den Schrecken des 2. Weltkriegs, der Wiederaufbau in den 50er-Jahren, schließlich die deutsch-deutsche Wiedervereinigung und der Jahrtausendwechsel mit dem Aufbruch ins neue Millennium.

Die Geschichte des Unternehmens Michel Bau ist ebenfalls ein wichtiges Stück Familiengeschichte. Ausgehend vom Gründer Heinrich Michel bis auf den heutigen Tag war und ist Michel Bau immer in Familienbesitz geblieben. Darauf sind wir natürlich ein wenig stolz, denn diese Kontinuität belegt die Richtigkeit, bei aller Modernitäts- und Innovationsfreude dauerhaft auch auf Werte wie Tradition, Zuverlässigkeit, Partnerschaftlichkeit und Bodenständigkeit zu setzen.

In diesem Sinne ist unser Jubiläumsbuch allen Freunden, Mitarbeitern, Kunden und Partnern gewidmet. Betrachten Sie diese Schrift als dankbare Erinnerung an Ihre Treue in der Vergangenheit und der Gegenwart – und, wie wir es uns vor allem wünschen, auch als starkes Symbol für den Start in eine gemeinsame und erfolgreiche Zukunft.



Ihr Carl Pioch

N. 79

Geschichte

# Aus der langen Geschichte

## Streifzüge durch 150 Jahre Michel Bau

Geschichte wiederholt sich, wenn auch unter wechselnden Vorzeichen. Beim genauen Betrachten von Historischem wird man schnell feststellen können, mit welcher schöner Regelmäßigkeit manches immer wiederkehrt – das Auf und Ab im wirtschaftlichen Leben, kulturelle Trends und Moden oder politische und philosophische Strömungen. Die eingehende Beschäftigung mit der Vergangenheit kann somit nicht nur amüsant und spannend sein, sondern bisweilen auch höchst lehrreich für die Zukunft.

Bei einer historischen Rückschau dreht sich vieles um Jahreszahlen – Momentaufnahmen verwandeln sich zu einem Gesamtbild. Mögen einzelne Ereignisse auch unbedeutend erscheinen, im Zurückblicken bezeugen sie eindrucksvoll die Unternehmensgeschichte.

Die Geschichte von Michel Bau handelt von zahlreichen realisierten Projekten. Und von Menschen, die zu den Erfolgen beigetragen haben: Vom Firmengründer Heinrich Michel und seinen Nachfolgern, die über 150 Jahre hinweg nie die Verantwortung aus der Hand gegeben haben – und von den vielen Mitarbeitern auf den Baustellen und in der Verwaltung. Zudem werden in dieser kleinen Chronologie auch Bagger und LKWs zu sehen sein, denn ein Rückblick auf ein Bauunternehmen ist auch immer ein Stück Technikgeschichte.



Leben Klingenberg den 12. Januar 1855.

BEI DEM  
STADTMAGISTRATE

Nachdem Herr Graf von S. 215 von Klingenberg  
Antragstellung zum Gemeindegeldgesetz ist durch  
Gesetz 11. 229 eingeleitet von dem Herrn Grafen  
angebracht.

a. a. S.

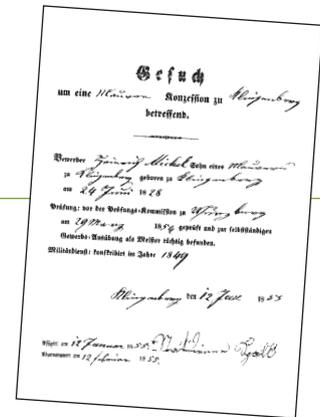
von

Stadtmagistrat  
Herrn Grafen

1855–1945

1855

Karl Josef Michel gründet das Unternehmen in Klingenberg. Damit beginnt die lange Erfolgsgeschichte von Michel Bau.



1928

Nach dem Tod von Heinrich Michel schließen sich die beiden Unternehmen zusammen. Carl Michel übernimmt die Führung des Unternehmens.

1927

Carl Michel gründet nach seiner Ausbildung zum Baumeister und Bauingenieur ein eigenes Bauunternehmen in Klingenberg.



1937

Bis 1939 ist Michel Bau im Auftrag der „Organisation Todt“ an der Errichtung des Westwalls beteiligt.

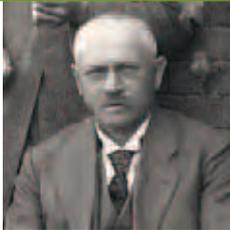




1880

In Klingenberg wird am 19. September die Eröffnung der ersten festen Brücke über den Main gefeiert. Michel Bau ist am Bau maßgeblich beteiligt.

1890



In den nächsten 38 Jahren führt Heinrich Michel das Baugeschäft alleine, da Hugo Michel das Unternehmen verlässt.

1880

Der mittlerweile florierende Betrieb wird von Heinrich und Hugo Michel übernommen und fortan gemeinsam geleitet.

1941



Mit einem eigenen Bauzug ist Michel Bau bis 1945 in der Ukraine im Einsatz, um unter schwierigsten Bedingungen Brücken für die Wehrmacht zu errichten.

1945

Direkt nach Kriegsende wird Michel Bau mit dem Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten Brücke in Erlenbach beauftragt.

## 1946–1951

1946

Mit dem Aufbau der Odenwald Faserplattenwerk GmbH (OWA) in Amorbach beginnt eine Partnerschaft, die bis zum heutigen Tage anhält.



1950



Bau der Albertwerke in Klingenberg. Michel Bau wird in den folgenden Jahren immer wieder mit Neu- und Ausbauten beauftragt.

1950



Aufstellen des Richtbaums anlässlich des Eröffnungsfests der Autobahnbrücke in Würzburg-Heidingsfeld.

## 1947



Beginn des Baus der Mainbrücke in Klingenberg, die 1949 mit einer großen Feier eröffnet wird.

## 1949



Michel Bau plant und realisiert die moderne Hellinganlage der Schiffswerft Erlenbach.

## 1949

Fertigstellung und Inbetriebnahme der Mainbrücke in Freudenberg.

## 1951

In den folgenden Jahren errichtet Michel Bau eine ganze Reihe von Mainbrücken, z. B. Wertheim, Lengfurt, Kitzingen und Ochsenfurt.



1952–1975

1952

In Würth erhält Michel Bau den Auftrag zum Bau eines Kinos.



1953

Bau des modernen Sport- und Fußballplatzes in Hainstadt.

1964



In Ludwigshafen wird die wichtige Niederlassung von Michel Bau, die zehn Jahre lang viel Arbeit bringt, aufgebaut.

1972

Der Bauingenieur Franz Pioch, seit 1949 im Unternehmen tätig, wird mit der Leitung des Familienunternehmens betraut.



1973

Die ehemalige Brauerei Ebert wird übernommen, komplett saniert und zum alleinigen Firmensitz von Michel Bau.

## 1955



Der Bahndamm Gemünden und die Autobahnbrücke Würzburg-West werden von Michel Bau realisiert.

## 1963

Zusätzlich zur Wilhelmstraße 108 bezieht das wachsende Unternehmen weitere Gebäude in der Wilhelmstraße 105.

## 1955

Franz Pioch studiert an der Staatsbauschule in Darmstadt und schließt als Bauingenieur ab.



## 1975

In dem von Michel Bau errichteten hochmodernen Krankenhaus Erlenbach werden die ersten Patienten aufgenommen.



1987–1998

1987

Carl J. Pioch, studierter Diplom-Ingenieur, wird der neue Leiter des Unternehmens und führt Michel Bau erfolgreich ins neue Jahrtausend.



1993

Ein Tornado-Absturz bei Wassertrüdingen sorgt für Aufsehen. Michel Bau ist an der spektakulären Bergung des Düsenjets beteiligt.

1997

Linde-Werk Kahl:  
Sprengung des Kamins  
und Abbruch des  
Kraftwerks.



## 1990



Mit der Modernisierung der Mainschleusen zwischen Obernau und Heubach führt Michel Bau zum ersten Mal eine komplette Schleusensanierung durch.

## 1991



Mit der Sanierung des Geländes Lindigwald der Deutschen Bahn in Kleinostheim steigt Michel Bau offiziell in die Umweltsanierung ein.

## 1997

Im ehemaligen Tanklager der US-Streitkräfte in Aschaffenburg-Goldbach wird in den nächsten fünf Jahren der gesamte Boden saniert. Michel Bau ist für den Aushub und Abtransport der kontaminierten Erdmasse verantwortlich.

## 1998

Michel Bau saniert das Richtberg-Gelände, lange Jahre Standort einer Teerölfabrik. Hier entsteht nach der Sanierung Bingens Gewerbepark auf mehr als 40.000 m<sup>2</sup> Fläche.



1998–2005

1998

Das Kinderfest mit dem TV-Star Günther Strack in Würzburg ist ein Riesenerfolg. Michel Bau, ab sofort auch im Vorstand vertreten, ist Sponsor dieser Veranstaltung.



2001

Projekt Aventis Liquida im Industriepark Höchst. Nach den Abbruch- und Entsorgungsarbeiten übernimmt Michel Bau auch den gesamten Hoch-, Stahl- und Tunnelbau.



2002

Die nächsten drei Jahre saniert Michel Bau das Raffineriegelände von Mobil Oil in Wörth/Rhein.



2003

Die Conn-Kaserne der US-Armee bei Schweinfurt wird von Michel Bau komplett saniert.



2000



Die Aschaff bekommt auf 1,4 km Länge ein komplett neues Bett, was aufwändige Erdarbeiten erforderlich macht.

2001

Die Mainschleuse Oberrau wird saniert. Michel Bau ist als Generalunternehmer für die Ausführung und Koordination sämtlicher Arbeiten verantwortlich.



2004



In Rositz, Thüringen, wird die Sanierung eines ehemaligen Teerverarbeitungswerks durchgeführt. 250.000 cm<sup>3</sup> stark belastete Erde und Baustoffe werden entsorgt.

2005

150  
Jahre

Die Michel Bau GmbH in Klingenberg feiert das 150-jährige Bestehen des 1855 von Karl Josef Michel gegründeten Bauunternehmens.



# Ein Zeitzeuge erinnert sich

## Emil Wohlmann im Gespräch

Er war über 50 Jahre im Unternehmen beschäftigt. Emil Wohlmann hat wohl wie kein zweiter einen großen Teil der bewegten Firmengeschichte miterlebt – und mitgeschrieben. 1928 trat das Michel-Urgestein ins Unternehmen ein. Maurer wollte er werden, aber nach der erfolgreich absolvierten Lehre hieß es für ihn Fahrwerk statt Mauerwerk: Für die nächsten Jahrzehnte war Emil Wohlmann LKW-Fahrer mit Leib und Seele.

Höhen und Tiefen, Freud und Leid – Emil Wohlmann hat alles erlebt. Während der Zeit der NS-Herrschaft führten den Kraftfahrer seine weiten Wege durch den ganzen europäischen Kontinent. Die Route zu bestimmten Baustellen und Materiallagern kannte er bald besser als den Weg nach Hause. Doch auch die Jahre des Aufschwungs und des Wirtschaftswunders haben bei Emil Wohlmann bleibende Erinnerungen hinterlassen – wohl auch, und das gibt der heutige Ruheständler gerne zu, wegen der technisch immer besser werdenden LKWs, die er Tag für Tag, Kilometer um Kilometer zu fahren das große Vergnügen hatte.



(Dienststempel)

Im Auftrage

*[Handwritten signature]*

(Unterschrift und Dienstgrad)

Hauptmann (E)

\*) Nichtzutreffendes durch Wehrfabrikationsstelle streichen  
20 a



**K**

Einschreiben!

Kassel

, den

10. Nov. 1918

### Kraftfahrzeugkriegsbeorderung.

Herrn  
~~Firma~~

*Herrnrich Michael, Kriegeraufmarsch*

*Kriegswagen Nr. 1111, Kassel*

*Milpl. Nr. 108*

Sie haben nach Bekanntgabe des Mobilmachungsbefehls, ohne einen anderen Befehl abzuwarten, nachstehendes für Sie zugelassenes Kraftfahrzeug

*1111 - 813*

18 | 19

Platz

Emil Wohlmann



Das Gespräch mit Emil Wohlmann ist ein spannender und interessanter Streifzug durch viele Jahre Michel-Geschichte. Man spürt förmlich bei jedem Stichwort, dass der ehemalige LKW-Fahrer mit Leib und Seele seiner Arbeit und dem Unternehmen verbunden war und noch immer ist. Auf den folgenden Seiten haben wir die Ausführungen und Erinnerungen Emil Wohlmanns unter verschiedenen Stichworten aufgezeichnet. Viel Spaß beim Lesen der Wohlmann-Worte.

... die Anfänge bei Michel.

Im Jahr 1928 habe ich als Maurerlehrling angefangen. Ich war damals gerade 16 Jahre alt und sehr glücklich, in diesem Betrieb beginnen zu können. Die Lehrjahre waren auch für mich keine Herrenjahre, aber ich habe mich bei Michel Bau immer wohl gefühlt. Allerdings habe ich nach der Lehre nie wirklich als Maurer gearbeitet, denn irgendwann stand ein Büssing da ...

### ... so kam ich zu den LKWs.

Ich weiß es noch ganz genau, es war ziemlich bald nach dem Ende meiner Lehrzeit. Auf dem Hof stand ein neuer Büssing, ein Modell, das noch mit Vollgummireifen fuhr. Ich war damals schon ziemlich begeistert von Autos und Lastwagen, dachte aber nicht wirklich daran, dass aus dieser jugendlichen Begeisterung mal mein Beruf werden könnte. Aber dieser LKW hatte es mir angetan. Zu meinem damaligen Kollegen, Alois Schmidt, sagte ich ganz forsch: „Den fahr’ ich!“ Aus dem so leicht dahergesagten Satz wurde sehr schnell ernst, denn man setzte mich schnurstracks in den LKW. Mit schlotternden Knien kletterte ich ins Führerhaus – ein „Aufstieg“, den ich im späteren Leben nie bereuen sollte. Als ich so im Büssing saß, beobachtete mich auch Carl Michel vom Büro aus. Bald kam der Chef herunter und fragte mich, ob ich Interesse am LKW-Fahren hätte. Natürlich hatte ich, und ab da war ich der Fahrer. Für mich begann damit ein neuer Lebensabschnitt mit vielen tollen Erfahrungen und Erlebnissen.

### ... die Liebe zur Arbeit.

Das Fahren mit den LKWs war für mich von Anfang an nicht nur ein Beruf, sondern eine echte Berufung. Schon am ersten Tag spürte ich, dass ich meinen Traumberuf gefunden hatte. Das ist das Beste, was einem für ein langes und erfülltes Arbeitsleben passieren kann.

### ... das Unternehmen als „Familie“.

Natürlich hatte ich immer meine eigene Familie, also meine Frau und die Kinder. Aber dazu gab es halt auch die Arbeit. Und ich hatte das ganz große Glück, dass ich praktisch ein Teil der Familie Michel sein durfte. „Der Hund und der Emil, die gehören doch zum lebendigen Inventar der Familie Michel“, sagte man gerne. Man hatte Vertrauen in mich, und ich hatte Vertrauen in die Familie Michel. Das war gut so, denn schließlich fuhr ich ja tagtäglich mit den wertvollen LKWs durch die Gegend. Auch erinnere ich mich noch gut daran, wie ich die Kinder, zum Beispiel den kleinen Carl, den heutigen Chef, mit dem Schubkarren im Hof umhergefahren habe.

### ... Arbeit früher und heute.

Immer wieder kann man den Satz „Früher war halt alles besser“ hören. Ich persönlich finde das nicht. Es war nicht alles besser, sondern anders. Sicher war das Verhältnis untereinander persönlicher und familiärer, es gab Kameradschaftsabende und man unternahm einiges gemeinsam. Aber das lag halt auch an der damaligen Zeit, und die Zeiten haben nun mal eine Eigenart: Sie ändern sich. Und da kann man halt nichts machen.

### ... ehrlich währt am längsten.

Eine Besonderheit fällt mir aber doch noch ein. Früher wurde bei uns eigentlich nichts geklaut. Dabei lag alles einfach so rum – Werkzeug, Fahrzeugschlüssel, Papiere. Mir kommt es heute so vor, als wären Begriffe

wie Ehrlichkeit und Solidarität vor vielen Jahren noch mehr Wert gewesen. Aber das lag sicher auch daran, dass man gemeinsam schwere Zeiten durchstehen musste und immer auf die anderen angewiesen war.

### ... lange Fahrten im Ausland.

An viele Fahrten kann ich mich noch gut erinnern, es waren ja auch echt lange und anstrengende Reisen, die wir unternahmen. Einmal ging's mit dem LKW über Polen nach Griechenland und Italien, dann zurück über München. Wir fuhren auch die Strecke nach Berlin, wir haben fast den gesamten Balkan abgefahren – zum Beispiel waren wir in Rumänien. Auch nach Frankreich sind wir gefahren, einmal wurden die LKWs sogar auf den Zug verladen, so dass wir ein paar Tage Erholung hatten bis zum Arbeitseinsatz. Schließlich vergesse ich auch nicht, dass wir mit einem Bauzug bis nach Kiew in die Ukraine gekommen sind. So interessant die Fahrten auch waren, denn wir haben ja viel kennen gelernt, ich habe mich immer wieder gefreut, wenn ich zu Hause war.



Emil Wohlmann vor „seinem“ LKW, bereit für den Transport von Dachziegeln für das Aglasterhausener Ziegelwerk Bott. Im Führerhaus wartet die kleine Christiana Michel, die heutige Frau Pioch, auf den Start. Im Hintergrund auf der Laderampe ist Pauline Michel zu sehen, die wie immer selbst mit anpackt.

### ... was wir so transportiert haben.

Wir waren eigentlich fast pausenlos auf Achse, haben Geräte und Bagger zu den Baustellen geschafft. Und wir haben Baumaterialien – während der Kriegszeit sogar Munition – transportiert. 1936 und 1937 haben wir zum Beispiel Tuffsteine geholt. Zudem haben wir im Bayerischen Wald Zement für Fundamente auf die Baustellen geschafft. Den Zement haben wir damals übrigens wie Sand – also offen – auf den Hänger geladen.

### ... die eingezogenen LKWs.

Als im September 1939 der Krieg ausbrach, waren natürlich auch wir davon betroffen. Die besten Fahrzeuge und LKWs wurden zwangseingezogen, da konnten wir überhaupt nichts machen. So kamen Michel-

Fahrzeuge zu den verschiedensten Einheiten der deutschen Wehrmacht. Das hat mich selbstverständlich auch geärgert, und oft habe ich gedacht: „Man sollte die Fahrzeuge einfach verstecken.“ Aber das war natürlich ganz und gar unmöglich und sogar höchst gefährlich. Also mussten wir die LKWs an die Wehrmacht abtreten – wir sahen sie übrigens nie mehr wieder.

### ... meine Begegnung mit Adolf Hitler.

Es war beim Bau des Westwalls. Wir waren beim Betonieren, ich selbst saß im ersten Betonierwagen. Wir wussten, dass Hitler diesen Abschnitt besuchen würde, aber ernsthaft rechnete keiner von uns damit, dass wir den Führer zu Gesicht bekämen. Man hatte übrigens extra den sandigen Boden befeuchtet, damit der „hohe Besuch“ es nicht zu staubig haben sollte. Also, ich saß wie gesagt im Wagen und wartete auf meinen Einsatz, als Hitlers Feldwagen neben meinem LKW hielt. Er trat an meinen Wagen und sprach mich an: „Machst du auch alles richtig bei der Arbeit?“ Er wartete meine Antwort

gar nicht ab, sondern ging schnell weiter. Ich hätte auch gar nichts sagen können, so überrascht war ich. Aber ich hatte bei mir gedacht, dass der mir ja überhaupt nichts zutraut, wenn der mich schon so fragt. So verspürte ich bei meinem ersten und einzigen Treffen mit Hitler weniger Ehrfurcht als vielmehr ein klein wenig Ärger über die Geringschätzung, die in seinen wenigen an mich gerichteten Worten lag.

### ... selbst ist der Mann.

Wer früher einen LKW gefahren ist, war auch gleichzeitig Mechaniker. Denn wenn es darauf ankam, war eine Werkstatt meistens zu weit weg, aber der Wagen musste schließlich laufen. Wir hatten deshalb immer Werkzeug mit an Bord für kleinere Reparaturen. Später war das dann nicht mehr möglich, denn die LKWs wurden immer komplizierter und selbst mit dem größten technischen Verständnis mussten wir Fahrer in Sachen Reparaturen klein begeben.

### ... die Polizei beim Tanken.

An die kleine Anekdote von unseren „Freunden und Helfern“ erinnere ich mich auch noch gut. Es war in den 50er-Jahren, als ein paar Polizisten immer wieder ihre Fahrzeuge bei uns in der Firma auftankten. Das war für uns ja auch nicht schlecht, denn wer kostenlos tankt, teilt auch weniger Strafzettel aus. Auf jeden Fall kam eines Tages wieder ein Polizist zum Tanken an die betriebseigene Tankstelle. Er fuhr einen Benziner, tankte aber Diesel. Das war für seinen PKW nicht besonders gut, aber er konnte uns ja nicht dafür verantwortlich machen. Wenn der „diebische“ Polizist allerdings gewusst hätte, dass wir alles haargenau beobachtet hatten, ohne ihn auf den fatalen Tank-Irrtum hinzuweisen ... wer weiß, was dann noch auf uns zugekommen wäre.

### ... die Jahre der Gefangenschaft.

Nach Kriegsende kam ich wie so viele andere Soldaten auch in Gefangenschaft. Es war 1945 in Le Havre, als ich

ins Lager kam, in dem ich zwei Jahre bleiben musste. Obwohl diese Zeit ganz und gar nicht leicht war, ging es uns bei den Franzosen verhältnismäßig gut. Wir hatten zu essen, wir wurden nicht gequält – und was am wichtigsten war – wir hatten die Hoffnung wieder nach Hause zu kommen. 1947 war es soweit, endlich brachte uns der Zug wieder in die Heimat.

### ... meine Lieblings-LKWs.

Wenn man mich nach meinem liebsten Lastwagen fragt, ist die Antwort ganz einfach: „Immer der neueste.“ Mein erster LKW war ja ein Büssing, später dann haben wir bei Michel vor allem MAN gehabt. Mit denen war ich immer sehr zufrieden, denn die waren zuverlässig, robust und gut zu fahren. Dass die was ausgehalten haben, war ja auch sehr wichtig, denn bei uns

wurden die Lastwagen sehr beansprucht. Und deshalb haben wir immer darauf geachtet, dass die LKWs bestens in Schuss waren. Ich hatte, und darauf bin ich schon ein wenig stolz, an meinen LKWs immer die wenigsten Reparaturen. Und wenn ein neuer LKW angeschafft wurde, habe ich den eingefahren. Es hieß dann immer: „Wir kriegen den LKW erst, wenn der Emil ihn getestet und frisch geputzt hat.“

### ... Schwerstarbeit auf dem Lastwagen.

Das LKW-Fahren war kein Zuckerschlecken. Wir hatten ja früher keine Servolenkung, die kam erst so in den 60er-Jahren in Mode. Das war schon eine echte Erleichterung, denn wer einmal mit einem schwer beladenen LKW rangieren musste, der weiß wovon ich spreche. In den ganzen 50 Jahren habe ich alle großen LKWs auf vielen Routen gefahren, aber an eine Fahrt erinnere ich mich besonders gut. Wir sind in den frühen 60ern nach Dortmund, um den Hydraulikbagger RH 10 zu holen – 2 Tage hin und 3 Tage zurück. Besonders anstrengend

war es, den Bagger auf den Tieflader mit seinen 8 Reifen auf 3 Achsen zu fahren. Nach 5 Tagen waren wir, der Baggerfahrer und ich, wieder in Klingenberg.

### ... fahren, fahren, fahren.

Ich bin immer gerne gefahren, war immer gerne in Bewegung. Ob LKW oder privat mit dem PKW – den Fahrzeugen hat immer meine Leidenschaft gegolten. Einmal im Jahr habe ich den PKW vom Chef bekommen für eine private Ausfahrt, das war für mich eine echte Anerkennung. Auch bei der Hochzeit von Franz Pioch durfte ich als Fahrer dabei sein – ich erinnere mich noch daran, dass wir damals etwas spät dran waren, aber dann hat doch alles geklappt und es wurde ein tolles Hochzeitsfest.

### ... Kollegen und Freunde.

In 50 Jahren schließt man natürlich einige Freundschaften und hat viele gute Kollegen. Ein außergewöhnlich gutes Team bildete ich mit dem Baggerführer Josef Graßmann.

Wir haben richtig gut zusammengepasst und hatten auch immer die gleiche Arbeitsauffassung: morgens die ersten, abends die letzten bei der Arbeit.

### ... meine eigene Familie.

Bei der Arbeit hatte ich viel Glück mit dem Unternehmen Michel. Aber auch privat hätte es für mich nicht besser kommen können. Meine liebe Frau Elli, meine beiden Kinder Gerda und Werner, die quicklebendigen Enkel und ein schönes Häusle. Ich bin heute sehr zufrieden mit meinem Leben. Selbst wenn ich nicht mehr gut sehen kann, habe ich doch viele Bilder und Erlebnisse gespeichert, die ich vor meinem geistigen Auge immer wieder ablaufen lassen kann.





Einschre

... Kraftfahrzeug-Vormusterungs-Offizi  
Frankfurt (Main)  
der Wehersatz-Inspektion Frankfurt (Ma

Herrn - Firma

Heinrich  
Gambel

Vora  
Sie werden hierdurch

1.)  
zeug

zur Ableistung einer 4.  
vom

einberufen wird.  
Die vorläufige Mi

2.)  
Ihnen Gelegenheit zu



4. 7.

Michel Bau

# Stories und Anekdoten

Kurios, interessant, amüsant

Geschichte ist mehr als bloß die Abfolge von unabänderlichsten Begebenheiten und Ereignissen. Bisweilen mischt sich Kurioses und Bemerkenswertes unter die Jahreszahlen, lädt ein zum Verweilen und Schmunzeln. Das ist bei Michel Bau ebenso der Fall. Auch in der Firmenhistorie ist vieles geschehen, was eine „extra Notiz“ wert ist, was aufzuschreiben und zu erinnern ist. Davon handelt dieses Kapitel.

Story bedeutet Geschichte. Aber nicht etwa im Sinne von trockener Historie, sondern von etwas Lebendigem, das erzählt wird. Bei Michel Bau erzählen die Stories viele Geschichten aus der Geschichte. So wird Vergangenheit erhalten, bleibt lebendig und gegenwärtig. Laut Definition ist eine Anekdote eine literarische Gattung, die eine „merk-würdige“ oder charakteristische Begebenheit, meist im Leben einer Person, zur Grundlage hat. Und wenn anstatt einer Person dies ein Unternehmen ist – auch gut. Denn gerade ein familiäres Unternehmen wie Michel Bau wird doch auch von den einzelnen Menschen und ihren Eigenheiten geprägt.

# Auf der Suche nach dem versunkenen Tornado

Ein ganz und gar nicht alltäglicher Auftrag

**Bergung von Tornado-Jet läuft auf Hochtouren**  
Erste Wrackteile in künstlich trockengelegter Baugrube gefunden – Allein Bohrfahrwand kostet zwei Millionen



1,7 Meter in die Tiefe ragen die 135 Pfähle dieser „überschweren Bohrfahrwand“. Sie haben die Absturzstelle des Tornado jet bei Wassertrüdingern so stabilisiert, daß das Ausbaggern ohne große Schwierigkeiten vorantreiben gehen kann. Jeden Tag heißt das Bergungsteam, den Buntmetall „an den Haken“ zu bekommen. Allein das Betonieren der Wand koste zwei Millionen Mark.

Der Düsenjet ist tief im Hochmoor versunken.

Alles Gute kommt von oben, sagt man so leichthin. Nun, im Falle des spektakulären Flugzeugabsturzes von Wassertrüdingen kann man davon allerdings nicht sprechen. Doch von Anfang an: Am Nachmittag des 19. Januar 1993 kehrte ein Tornado des Jagdbombergeschwaders 34 „Allgäu“ nicht zu seinem Stützpunkt zurück – der Jet stürzte in Wassertrüdingen in eine Wiese. Der Aufprall des Kampffliegers war so mächtig, dass ein riesiges Loch, welches sofort mit Wasser voll lief, in den weichen Untergrund gerissen wurde. Hochmoderne Flugzeugtechnik im Wert von ca. 25 MIO Euro versank im Grundwasser.

Damit begannen die Probleme, denn der stählerne „Vogel“ musste geborgen werden. Guter Rat war hier teuer, denn laut ersten Schätzungen sollten sich die Bergungskosten für alle am „Projekt Tornado“ beteiligten Firmen auf damals weit über 2 MIO DM belaufen, die Rekultivierung des Geländes nicht eingerechnet.

Baggern, baggern und nochmals baggern. Ganz so einfach war das nicht. Denn um das wertvolle Wrack sicher zu bergen, war einige Vorarbeit nötig. 135 Bohrungen wurden 17 m tief eingebracht und jeweils mit 100 m<sup>3</sup> Beton gefüllt – eine massive Bohrpfehlwand wurde errichtet, damit das Ausbaggern ohne große Schwierigkeiten und Gefahren beginnen konnte. Erst dann konnte gebaggert und das ausgehobene Erdreich mit LKWs von Michel Bau abtransportiert werden. Warum gerade Michel Bau mit diesem nicht alltäglichen Auftrag betraut wurde? Da man zum Zeitpunkt des Absturzes noch nicht wusste, wie stark das Erdreich an der Absturzstelle belastet und verunreinigt sein würde, hat man eben einen Spezialisten mit dieser heiklen Aufgabe betraut.

Der Tornado ist längst geborgen, aber für Michel Bau wird dieser Jet für immer einen ganz besonderen Platz in der Geschichte einnehmen. Und zwar als Auftrag, der ans Kuriose grenzt – aber vor allem auch als Beleg dafür, dass es kein Problem gibt, das man nicht lösen kann.



Zur Bergung des Tornado-Jets bei Wassertrümmern waren technisch äußerst aufwändige Arbeiten notwendig.



Fertig zur Abfahrt: Die LKWs des „Zirkus Michel“ brechen auf zum Arbeitseinsatz nach Ludwigshafen, wo der große Rheindamm gebaut wird.



Die Mitarbeiter von Michel Bau fahren die Baustellenfahrzeuge mit viel Geschick auf den Güterzug.

# Mit dem Zirkus Michel auf großer Tournee

## Zur Arbeit nach Ludwigshafen mit der Bahn

Diese kleine Geschichte handelt nicht von mutigen Trapezkünstlern oder einer gefährlichen Raubtierdressur. Auch lustige Clownerien oder die atemberaubenden Kunststücke geschickter Jongleure kommen hier nicht vor. Vielmehr geht es in dieser kleinen Anekdote um einen Arbeitsauftrag – zugegebenermaßen einen sehr großen und nicht gerade alltäglichen – von Michel Bau.

Letztes Jahrhundert, Ende der 50er-Jahre, als es noch keine Ludwigshafener Niederlassung von Michel Bau gibt. Nur langsam setzt sich der lange, schwere Zug in Bewegung, Waggon um Waggon rollt an. Die Last, die dieser ungewöhnliche Zug zu ziehen hat, ist außerordentlich gewichtig: Bagger,

Raupen, LKWs und anderes schwere Gerät werden zur fernen Baustelle nach Ludwigshafen transportiert.

Viele fühlen sich durch die lange Wagen-Kette an einen Zirkus erinnert, der mit seinen bunten Wagen durch die Lande zieht. Aus diesem Grund wird dieser Zug auch „Zirkus Michel“ genannt. Und wahrlich, die Menschen, die in diesem so genannten Zirkus arbeiten, verbringen artistische Leistungen – zum Beispiel beim Bau des Bahndamms ab der Rheinbrücke bis zum Bahnhof in Ludwigshafen-Mannheim.

Die Bundesbahn Mainz hatte den Auftrag zum Ausbau des Schienennetzes und des Rheindamms rund um Ludwigshafen erteilt. Sie erhielt erstklassige Arbeit, und unser Unternehmen wurde für kurze Zeit zu einem zirkusischen Erlebnis, zum Zirkus Michel.

# Bagger, Bulldozer und der neue Büssing

Fahrzeuge im Laufe der Zeit

Eine Deutz-Raupe und der 120er MAN  
werden beim Bau der Gemündener  
Mainbrücke im Jahre 1954 eingesetzt.



Büssing, MAN, Hydraulikbagger RH 10 – noch heute können viele, vor allem auch ältere Mitarbeiter, die genauen Typenbezeichnungen von Lastwagen und anderen fahrbaren Arbeitsgeräten von Michel Bau auswendig aufsagen. Das hängt sicher auch mit der Begeisterung für alles Technische zusammen, die vor allem bei Männern ja bereits in der Kindheit beginnt und eigentlich niemals ganz aufhört. Ein anderer Grund ist, dass ein Unternehmen, welches Erde bewegt, Brücken baut, Fabriken errichtet und Dämme aufschüttet, immer gute und zuverlässige Fahrzeuge braucht.

Früher fuhr man bei Michel Bau LKWs der heute nicht mehr existierenden Marke Büssing. Seit langem besteht der Fuhrpark jedoch ausschließlich aus MAN-Fahrzeugen. Wenn man heute auf der Straße irgendwo einen MAN-LKW sieht, erkennt man unter dem Logo der MAN – das ist die Abkürzung für Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg – vielleicht auch einen Löwen. Der Grund? Das heutige Werk Salzgitter der MAN ist das frühere Büssing-Werk. Und Büssing hatte traditionell den Burglöwen als Markenzeichen. So blieb man bei Michel Bau über die Jahre hinweg sogar den LKW-Marken treu.

Bauleiter und Unternehmensführung mussten wegen der vielen Baustellen, die über die ganze Region und weit darüber hinaus verteilt waren, immer mobil sein. Sie fuhren vor allem die zuverlässigen Automobile der deutschen Traditionsmarken Opel und Ford – aber auch ein gediegener Mercedes-Benz aus der schwäbischen Landeshauptstadt Stuttgart war im Fuhrpark von Michel Bau zu finden.

Wenn die Rede von Raupen, Bulldozern und Baggern ist, darf ein Name selbstverständlich nicht fehlen: Caterpillar. Die ersten Maschinen des mit Abstand ältesten Raupenherstellers der Welt fuhren schon um 1880 schwer fauchend und rasselnd über das ausgedehnte Farmland in

Kalifornien, im Süden der Vereinigten Staaten. Da riesige Farmen mit teilweise über 15.000 Hektar Größe mit nur wenigen Arbeitskräften bearbeitet werden mussten, griff man auf zuverlässige und schwere Fahrzeuge zurück. Bald schon waren die gelben Maschinen von Caterpillar auch außerhalb der Landwirtschaft zu finden, z. B. in der Industrie und natürlich auf vielen tausend Baustellen rund um den Globus – so auch bei Michel Bau in Klingenberg.

Bei den Baggern erinnern sich viele noch an den legendären Hydraulikbagger RH 10, den der „Werksfahrer“ Emil Wohlmann in den 60ern auf einer wahrhaft abenteuerlichen Fahrt mit dem Tieflader aus dem Kohlenpott von Dortmund nach Ludwigshafen transportierte. Und da es damals noch keine Servolenkung gab, war das natürlich absolute Schwerstarbeit, denn ein Tieflader mit 8 schweren Reifen pro Achse, auf dem ein kaum minder schwerer Bagger stand, musste erst einmal bewegt werden. Der erste Bagger von Michel Bau jedoch, ein Büniger aus Düsseldorf, der 1934 angeschafft wurde, ist bereits Historie. Doch auf Fotos und in Erzählungen lebt sie weiter, die „bewegte“ Geschichte der LKWs, Bagger und Raupen von Michel Bau.



Ein MAN-Lastwagen beim Ausladen von Material, das für die Großbaustelle der Bundesbahn in Ludwigshafen gebraucht wird.



Die LKW-Flotte von Michel Bau in den 50er-Jahren besteht – neben einigen wenigen Mercedes – vor allem aus Fahrzeugen der Marke MAN, was auch noch für den Fahrzeugpark von heute gilt.



Stolz lehnen zwei Mitarbeiter von Michel Bau an der ca. 150 PS starken Kälble Planierdraupe aus den frühen 50er-Jahren.



Schon sehr lange arbeitet Michel Bau mit den zuverlässigen und robusten Baumaschinen der Weltmarke Caterpillar. Die D8, ein schwerer Traktor mit Kettenlaufwerk und Anhängeschürfkübel, der zur Bearbeitung von großen Flächen eingesetzt wird, ist in Deutschland eine echte Seltenheit. Die Marke Caterpillar wird übrigens seit über 50 Jahren vom deutschen Weltunternehmen Zeppelin vertrieben.

# Urkunden, Ausweise und Grundbuchauszüge

Wichtige Dokumente aus der Geschichte



Geschichte wird oft erzählt, sie wird auch niedergeschrieben – und natürlich ist Geschichtliches immer Gegenstand von Dokumentationen, also Urkunden, Ausweise, Belege, Rechnungen. Auch bei Michel Bau gibt es ein paar vergessen geglaubte Schatztruhen, in denen „Zeitzeugen aus Papier“ nur darauf warten, ans Licht gebracht zu werden, mitten hinein in die Gegenwart.

Sicher ist sicher. Die Urkunde der Königlich Bayerischen Versicherungskammer zur Brandversicherung von 1904.

Damals wie heute ist das Thema Versicherung für Unternehmen von größter Wichtigkeit. Kommen die Policen unserer Zeit eher nüchtern und informativ daher, waren die Versicherungsaufnahme-Urkunden um die Jahrhundertwende richtige kleine Kunstwerke, die von der besonderen Bedeutung zeugen, von nun ab den Schutz der Versicherung zu genießen. Die Urkunde der Königlich Bayerischen Versicherungskammer zur Brandversicherung von 1904 ist ein perfektes Beispiel für kunstvolle Gestaltung.

Übung macht den Meister, heißt es in einem geflügelten Wort. Im Berufsleben gehört das Üben zwar auch dazu, doch muss man als Meister auch eine Prüfung absolvieren. Der am 12. März 1902 geborene Karl Michel erlernt den Beruf des Maurers – ihm wird im Juni 1935 von der Handwerkskammer Unterfranken die Erlaubnis zum Führen des Berufstitels Maurermeister erteilt.

Für die Geschichte der Firma Michel Bau ist die Niederlassung in Ludwigshafen ein echter Meilenstein, denn für viele Jahre gibt es gesicherte Arbeit auf der Großbaustelle der Bundesbahn und BASF am Rheindamm. Die Gewerbeanmeldung aus dem Jahre 1952 in Rheinland-Pfalz ist

ein Beleg für die Bedeutung, die dieser Filiale noch zukommen wird.

Zu den vielen Dokumenten gehören selbstverständlich auch Rechnungen, Lieferscheine, Grundbuchauszüge, Briefe und Schuldscheine. Sie mögen zwar alle verschiedene Inhalte haben, jedoch besitzen sie auch eine Gemeinsamkeit – sie dokumentieren auf einzigartige Weise die bewegte Geschichte von Michel Bau.



Die Handwerkskarte von Karl Michel (1902–1978), die ihn als Maurermeister ausweist. Bereits 1927 absolvierte er als Ingenieur die Balthasar-Naumann-Bauschule in Koblenz.

Notariat Klingenberg. Geb.Reg.Nr. 4473/33  
 Rechnung  
 für  
 Herrn Leinweber Michel Baugewerk  
 Post Mühl  
 Die Gesamtkosten betragen für Leinweber Michel  
3,57 RM.  
 In dieser Summe sind 1,75 RM Grund-  
~~steuer~~ und Staatssteuer enthalten.  
 Die Kosten sind s o f o r t fällig. Bei  
 lung nach 10 Tagen ab heute müssen zu den  
 Verzugszuschläge erhoben werden. Vor Kosten  
 dürfen Kunden nicht vollstreckt und nicht  
 tigt werden. Bei Zahlung der Gebühren mit  
 umweisung oder Zahlkarte bitte ich die Gel-  
 anzugeben.  
 Klingenberg u. Mün., den 10. Feb. 1932  
 Notariats  
 I.A. Mühl  
 Not. Ass.  
 Obigen Betrag mit 3,57 RM erhalten.  
 Klingenberg u. Mün., den 18. Feb. 1932  
 Notariats  
Mühl

Wahl: Haselbach/Rbg.  
 Gemeinde: \_\_\_\_\_  
 Pflanzamt: Kusel

**Bestätigung**

### Gewerbe-Anmeldung

Der Anmeldende wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, daß diese Anmeldung allein nicht zur Einleitung des Gewerbetreibenden berechtigt, wenn im Einzelfall noch eine besondere Genehmigung erforderlich ist. Der Schaden, der aus der Nichtbeachtung entsteht, geht zu Lasten des Gewerbetreibenden.

Zur der Anmeldung über das Eintragen von Anzeigen	Des Gewerbetreibenden oder der Firma (Inhabers oder Leiters)				Gewerbe-Scheinung des Gewerbetreibenden		
	Name	a) jetziger Wohnort und Wohnung b) Irthum und Finanzverhältnisse	Geburts-		Religion	sonstiges Angabe des Betriebszweiges, Vorstandsstellen	a) höhere b) Flugschein
Tag / Mo. / Jahr			Tag / Mo. / Jahr	a) -ort b) Stelle			a) Baunotiz b) Amorbach
1 10 52	Fa. H.u.P. Michel	Klingenberg an Main	12 3 02	Klingenberg	evth.	Steinbr.	a) Baunotiz b) Amorbach
	Hrb. Karl Michel	Wilsheim				betriebl.	
	u. Christa Michel	Str. 108					
	u. Margot Grunwald	Amorbach Odenwald		Obernberg			

Theisbergsteigen, des 4. Oktober 1952  
 Das Bürgermeisteramt  
37 Müller

Auszug einer Gewerbeanmeldung der Firma Michel Bau im Jahre 1952.

links: Ein Beleg von Michel Bau über Notariatskosten in Höhe von ca. 3,50 Mark aus dem Jahre 1932.

**HEINRICH MICHEL**  
Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau  
Telefon Nr. 54

Klingenberg am Main, den 14. Dezember 1931

Schuldschein

Über RM. 700,30 ohne Z.

Unterschnhmer schuldet seit dem 1. Januar 1931 der Fa. Heinrich Michel Klingenberg den Betrag von

RM. Nischenbohrerlöcher und 12 Stangen ohne Eisen.

Für geleistete Lieferungen und Bauarbeiten. Fürstehender Betrag ist mit den jeweiligen Buchzinsen ab 1.1.31 zu verzinsen.

Anerkannt der Schuldner:

*Anton Josef Anzinger*

*Röllfeld*

**Auszug**

aus dem

renovierten

**Grundsteuer-Kataster**

der

*Steuergemeinde Röllfeld*

*Amtesgerichtsbezirks*

*Rechtsamtsbezirks Klingenberg*

für

*Joseph Michel Klingenberg*  
*Klingenberg*  
*Joseph Michel*

Ein Schuldschein von 1931 zugunsten der Firma Heinrich Michel.

rechts: Grundbuchauszug der Gemeinde Röllfeld.

# Die Brücken von Michel Bau

## Verbindende Elemente in der Geschichte

Wenn es etwas gibt, das sich wie ein roter Faden durch die langen Jahre der Michel-Geschichte zieht, dann sind es die verschiedenen Brückenbauten am Main und an vielen anderen Flüssen. Auch wenn sich die Brücken in Höhe, Länge und Bauart alle voneinander unterscheiden, so haben sie doch auch alle etwas gemeinsam – sie verbinden Ufer und Menschen miteinander, vereinigen Landschaften, führen Getrenntes zusammen.

Unter ganz besonders schwierigen Vorzeichen stand der Brückenbau während des Zweiten Weltkriegs. Von 1941 bis zum Kriegsende im Jahr 1945 fand sich Michel Bau mit einem eigenen Bauzug, der schon bald nach Kriegsausbruch eingezogen wurde, in der Ukraine wieder. Die Front war nicht weit, die Arbeitsbedingungen unmenschlich wie der ganze Krieg, und doch mussten die Arbeiter von Michel Bau immer wieder Brücken bauen für die Truppen der deutschen Wehrmacht. Kiew, Korosten, Tschiodimir – alles Namen, die keiner der dort beschäftigten Michel-Mitarbeiter jemals vergessen konnte. Denn unter extremen physischen und psychischen Bedingungen, nicht weit von den gefährlichen Kampfhandlungen entfernt und meist in allergrößter Eile, mussten Brücken zunächst für den Vormarsch und später für den Rückzug der Wehrmacht errichtet werden.

Nach dem Kriegsende standen die Zeichen auf Wiederaufbau. Und zwar im wahrsten Sinne des Wortes, schließlich waren viele Brücken ein Opfer der Zerstörungswut des Kriegs geworden. Bereits 1945 wurde mit dem Bau der Eisenbahnbrücke Erlenbach begonnen. In den folgenden Jahren bis 1952 folgten die fünf Mainbrücken von Klingenberg, Freudenberg, Wertheim-Lengfurt, Kitzingen und Ochsenfurt. In dieser Zeit absolviert Franz Pioch sein Praktikum bei Michel Bau, er lernt das anspruchsvolle Handwerk des Brückenbaus also von der Pike auf.

Von 1952–54 wurden zudem die Brücken über Sinn und Saale bei Gemünden wieder instandgesetzt und aufgebaut. Der Brückenbau blieb für viele Jahre eine echte Spezialität des Unternehmens – und heute kann man in der Großregion um Klingenberg kaum einmal den Main überqueren, ohne eine der vielen Brücken zu betreten oder zu befahren, an deren Errichtung Michel Bau nicht beteiligt war.



**Brückenbau in Gemünden hat begonnen**

Mit dem Bau der Sinn-Saale-Brücke in Gemünden wird 1954, dem Jahr in dem Deutschland in Bern die Fußball-Weltmeisterschaft gewinnt, begonnen.





Im Krieg wurde die Mainbrücke von Klingenberg schwer beschädigt. In zwei Jahren, von 1947–49, wurde diese eminent wichtige Verkehrsverbindung von Michel Bau komplett wiederaufgebaut und ihrer Bestimmung übergeben.

links: Der Bau der Brücke Sinn und Saale in Gemünden war die erste selbständige Arbeit von Franz Pioch als Bauingenieur, der noch viele Brückenbauten folgen sollten.



Das Aussehen hat sich geändert, die Ansprüche sind geblieben. Der Schriftzug von Michel Bau wurde im Laufe der Jahre dem Zeitgeschmack angepasst, aber noch immer steht der Name für erstklassige Leistungen in der Baubranche.

# Propaganda, Reklame, Werbung

## Oder wie mache ich mir einen guten Namen

Im Jahr der Firmengründung 1854 sprach noch niemand von Werbung, Plakate, Imagebroschüren und entsprechende Kampagnen gab es nicht. Und doch war es schon immer von elementarer Bedeutung für ein Unternehmen, dass es einen guten Namen – heute nennt man das Image – hat. Das besitzt natürlich auch für Michel Bau Gültigkeit.

Wer bekannt werden will, muss für sich werben. Die Anzeige rechts oben stammt aus den 70er-Jahren, das Unternehmenszeichen links unten aus den 50ern, und das Michel-Logo rechts unten ist jüngeren Datums.



Ein Begriff für diese Art von gezielter Information ist Propaganda. Aber da dieses Wort vor allem während der Zeit der NS-Diktatur stark missbraucht wurde, sprechen wir besser von Reklame. Und da gab es natürlich immer Möglichkeiten, die Leistungen eines Unternehmens der Öffentlichkeit nahe zu bringen.

Unter Reklame verstand man früher vor allem das Anbringen von Firmentafeln und -schildern an Unternehmensegebäuden und – wie im Falle von Michel Bau – auf Baustellen. Auch Firmenzeichen, die so genannten Logos, zeigen die Persönlichkeit eines Unternehmens in der Öffentlichkeit. Auf Fahrzeugen angebracht, dienen diese noch heute als rollende Werbung, transportieren den Firmennamen im wahrsten Sinne des Wortes durchs Land.

Heute heißt Reklame Werbung oder Kommunikation. Mit den früheren Auftritten ist das natürlich nicht mehr zu vergleichen. Parallel zum Informationszeitalter vollzog sich auch ein Wandel in der Werbung. Hochglanzbroschüren und farbige Anzeigen mit attraktiven Motiven orientieren sich an den Sehweisen der Zeit, das Internet als globales Medium lässt die Welt endgültig zum Dorf werden. Doch bei allen innovativen Kommunikationsmitteln ist die wichtigste Grundlage für ein positives Unternehmensimage – wie bei Michel Bau – noch immer gute und solide Arbeit. Und daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern.

# Das Bau- unternehmen in der Brauerei

Der Firmensitz von Michel Bau

Das Firmengebäude der Klingenberger  
Traditionsbrauerei Ebert wird zum  
Unternehmenssitz von Michel Bau.



Es ist sicher ein Zufall, dass  
ausgerechnet ein Bauunternehmen mit  
seinen vielen hart arbeitenden und durstigen  
Männern in einer ehemaligen Brauerei seinen  
Firmensitz gefunden hat. Aber die Geschich-  
te passt so gut, dass wir etwas darüber  
erzählen möchten.

Natürlich war das Unternehmen der An-  
fänge noch nicht mit dem modernen Betrieb  
von heute zu vergleichen, schließlich fing  
auch Karl Josef Michel einmal klein an.  
Doch mit der Zeit hat sich das Unternehmen  
verändert – es wurde moderner, größer und

Ein unverwüster Binger-Bagger in Aktion.



Auf dem Bauhof wird ein VW-Bus gewaschen, eines der Fahrzeuge, das die Arbeiter nach Ludwigshafen auf die Großbaustelle der Bundesbahn bringt.



erfolgreicher. Kaum eine Veränderung gab es in Sachen Standort. Klingenberg war und ist schon immer der Firmensitz von Michel Bau.

Bis 1963 arbeitete Michel Bau ausschließlich in den Gebäuden der Wilhelmstraße 108. Bauhof und Büro waren dort untergebracht. Mit den wachsenden Erfolgen des Unternehmens wuchs natürlich auch der Platzbedarf, so dass man in der Wilhelmstraße 105 weitere Gebäude bezog. Dazu musste Michel Bau einfach nur über die Straße ziehen.

Das Gebäude der mittlerweile aufgegebenen Klingenberger Brauerei Ebert bot die ideale Möglichkeit zur

Firmenerweiterung. 1973 wurde der Firmensitz komplett hierher verlegt. Dabei stand es nie zur Debatte, das ehemalige Brauereigebäude einfach nur abzureißen, um etwas Neues zu bauen. Vielmehr wurde darauf geachtet, den Charakter und die Substanz des Traditionsgebäudes so originalgetreu wie nur möglich zu erhalten. Vom ehemaligen Gebäudezweck zeugen zum Beispiel noch die extrem dicken Wände, die als Kühlung für das frisch gebraute Bier dienen sollten. Heute ist der Firmensitz von Michel Bau ein ausgezeichnetes Beispiel für eine behutsame Sanierung, die neben aller Modernisierung auch eines im Sinn hat: die Bewahrung von Tradition und den Erhalt historischer Bausubstanz.



Für das Odenwald Faserplattenwerk, kurz OWA, in Amorbach ist Michel Bau seit 1949 der zuverlässige Partner rund um die Themen Bau, Erweiterungen und Sanierungen.



Nach der Einstellung der Nebenstrecke durch die Bundesbahn übernimmt Michel Bau mit der Anlieferung von Rohstoffen – Perlite, Quarzsand, Eisenoxyd und Serpentine – aus dem Westerwald und dem fränkischen Wurlitz wichtige Logistikaufgaben für die Odenwaldwerke.

# Partner seit mehr als einem halben Jahrhundert

## Die Odenwaldwerke Amorbach und Michel Bau

Richtige Partnerschaften entstehen dann, wenn sich zwei, die sich gesucht haben, finden. Wenn sie gemeinsame Traditionen und Werte entdecken, die gleiche Sprache sprechen, einander vertrauen und wichtige Aufgaben verteilen, um etwas gemeinsam zu unternehmen – so wie die Odenwaldwerke und Michel Bau.

Partnerschaften erfordern Offenheit und Fairness. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden Unternehmen zeichnet sich von Anfang an durch ein konstruktives Miteinander aus, das bis zum heutigen Tag anhält. Doch zurück zum Beginn der Partnerschaft. 1949 wird das Odenwald Faserplattenwerk in Amorbach gegründet, es stellt zunächst Holzfaser-Dämmplatten her,

später kommen u. a. Produkte aus Mineralwolle sowie innovative Deckensysteme hinzu.

Bereits 1949 arbeitet Michel Bau für die Odenwaldwerke. Zunächst wird das Werk aufgebaut, was eine besondere Herausforderung ist, denn es liegt in einem Sumpfgebiet. Das Problem kann gelöst werden – heute steht die Fabrik auf unzähligen Eichen- und Betonpfählen. Michel Bau ist seit Jahrzehnten verantwortlich für alle baulichen Maßnahmen, die das Odenwaldwerk betreffen: Hoch- und Tiefbau, Straßenbau, Verlegen von Gewässern.

Die Verbindung mit dem Amorbacher Unternehmen – heute von Dirk Rogge umsichtig geführt – dauert auch 2005 an. Man schätzt die erfolgreiche und faire Zusammenarbeit, die noch von Werten geprägt ist, die zusehends in Vergessenheit zu geraten scheinen: partnerschaftliches Miteinander und echte Handschlagqualität.

# Unternehmer, Ehefrauen, Chefs und Freunde

## Die Familien Michel und Pioch

Im Stammbaum der Familien Michel und Pioch sieht man auf den ersten Blick jene Konstanz, die sicher die wichtigste Grundlage für das erfolgreiche Wirken des Familienunternehmens bis heute ist: Traditionsbewusstsein und die große Verantwortung, immer das Werk der letzten Generation weiterzuführen. Auch deshalb kann die Darstellung der Unternehmensgeschichte nicht allen gerecht werden. Sie muss sich beschränken, und zwar auf diejenigen Familienmitglieder, in deren Händen die Geschicke des Unternehmens lagen und liegen.

Betrachtet man die Familiengeschichte, die zugleich auch Unternehmensgeschichte ist, fällt auf, dass Geschichte fast immer die Geschichte von starken und mutigen Männern an der Spitze der Firma ist – der Typus des arbeitsamen und mutigen Unternehmers dominiert die Historie von Michel Bau. Das hat mehrere Gründe: Zum einen waren die Zeiten früher nicht reif für Frauen in Führungspositionen, zu verhaftet blieb man auch in Klingenberg den überlieferten Rollenverhältnissen. Auch wurde, ungeachtet der Bedeutung, in der Regel nur vermerkt, was außergewöhnlich scheint. Die Leistungen einer vielfachen Mutter, in deren Verantwortung die Erziehung der Kinder, das Versorgen des Gatten und die tätige Mithilfe im Unternehmen lag, war zwar immens und heute kaum noch zu übertreffen, wurde aber früher

als selbstverständlich angesehen. Und doch waren es immer wieder auch die Frauen, die maßgeblich die Geschichte des Unternehmens Michel Bau mit beeinflussten – wie in vielen Familienbetrieben oblag ihnen die Büroarbeit sowie der wichtige Bereich der Finanzen.

Von Theresia, der Frau von Heinrich Michel, ist nur sehr wenig bekannt. Auch die Lebensgeschichte von Karl Michels Gattin Konstanzia liegt weitgehend im Dunkeln. Von Pauline Michel, geborene Etzel, wissen wir, dass sie aktiv in der Firma mithalf und die körperlich schweren Arbeiten – wie das Beladen der LKWs für den Transport – als ihre Aufgabe ansah. Auch Anna Michel, die Gattin des langjährigen Firmenchefs Karl Michel, war aus der Firma nicht wegzudenken.

Schließlich prägte die Tochter von Anna und Karl Michel, Christa, die Franz Pioch – den späteren Firmenleiter – heiraten sollte, wie kaum eine andere Frau das Unternehmen mit. Schon als Kind erklimmte sie jedes Führerhaus, auf dem Bauhof kannte sie sich bald besser aus als in der Puppenstube. Als ihr Mann das Unternehmen

führte, war auch Christa Pioch immer mit dabei, oft dauerte der Arbeitstag von 5 Uhr morgens bis in die späte Nacht hinein. Viele Jahre lang machte sie die Abrechnungen, und zwar – wie sie energisch betont – noch ganz ohne Computer, sondern nur mit einer simplen Rechenmaschine. So war es schließlich kein Wunder, dass sie auch einen ihrer Söhne, Carl, so gezielt erzog, dass dieser schon als Kind wusste, dass er einmal als Unternehmensleiter das Erbe der Familie antreten würde.

Zu Beginn der Familiengeschichte ist die Rede auch von den Freunden. Viele der Mitarbeitenden waren und sind dem Unternehmen Michel Bau freundschaftlich verbunden, doch davon erzählt eine andere Story in diesem Buch.



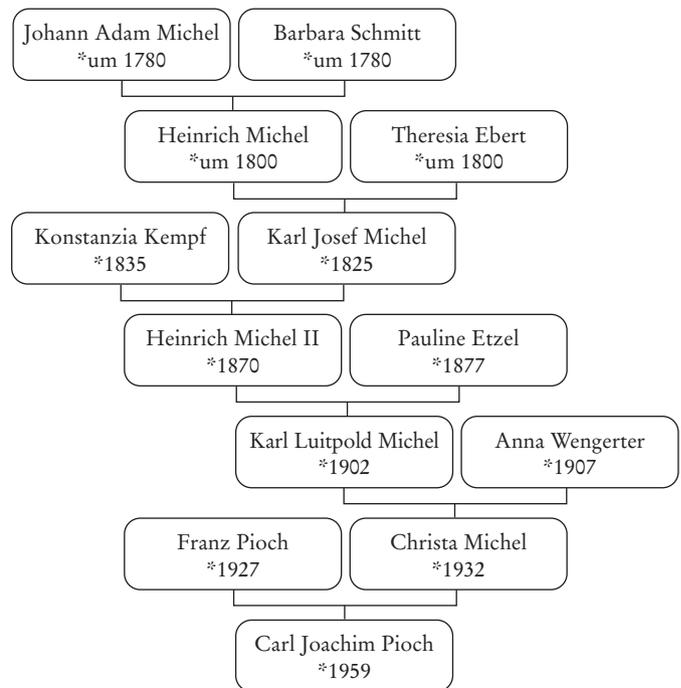
Der Enkel des Firmengründers Karl Josef Michel, Karl Michel, leitet die Geschicke des ständig expandierenden Familienunternehmens äußerst erfolgreich bis 1972.



Er ist lange Jahre für Michel Bau verantwortlich: Karl Michel führt das Unternehmen durch die furchtbare Zeit der NS-Herrschaft und die Kriegsjahre, und er ist maßgeblich am Wiederaufbau seines Klingenberger Familienunternehmens beteiligt. Karl Michel stirbt am 12.04.1979 – sein Name steht auch über das Unternehmen hinaus für Tatkraft, soziales Engagement und unternehmerischen Weitblick.



Anna und Christa Michel vor dem BMW 328, der Einsatz- und Sonntagsfahrzeug gleichzeitig ist.



Der Stammbaum der Familienmitglieder Michel und Pioch, soweit sie mit der Führung des Unternehmens betraut waren.



Von 1972 bis 1987 leitet der Bauingenieur Franz Pioch das Unternehmen Michel Bau. Unter seiner Führung wird auch die erfolgreiche Niederlassung in Ludwigshafen gegründet. Die Abbildung zeigt Franz Pioch in den 50er-Jahren beim Ausfüllen eines Leistungsverzeichnisses im Baubüro.



Karl Michel heiratet seine Anne 1928 in Klingenberg, nachdem sie nach 5-jährigem Aufenthalt aus Amerika zurückkommt.



Die ganze Familie von Karl und Anna Michel ist mit dem „Sonntagsauto“, einem legendären Adler, unterwegs zu einem Picknick im Grünen.



Einer der VW-Busse, mit denen die Arbeiter in den 50er- und 60er-Jahren am Wochenanfang ins betriebseigene Camp der Michel-Großbaustelle der Bundesbahn nach Ludwigshafen gefahren wurden.



Ferien im Ludwigshafener Camp. Der Bruder des heutigen Firmenchefs, wie er als Kind auf einen O&K-Bagger klettert.



Claus Pioch kann's kaum erwarten, dass der schwer beladene LKW endlich losfährt und Material an den Bahndamm bringt.

# Bahndamm, Bundesautobahn und die Teststrecke für die BASF

## Die Ludwigshafener Jahre von 1956–74

Wenn über die Geschichte von Michel Bau gesprochen und geschrieben wird, geht es fast immer ausschließlich um Klingenberg. Doch fast zwei ganze Jahrzehnte lang – insgesamt von 1956 bis 1974 – ist die Niederlassung im pfälzischen Ludwigshafen, die von Beginn an von Franz Pioch geleitet wird, ein überaus wichtiges Standbein, das viel Arbeit und natürlich auch einigen finanziellen Erfolg in den Wirtschaftswunderjahren für das Unternehmen Michel Bau bringt.

Es beginnt 1956 mit dem Auftrag der Bundesbahn-Direktion Mainz, einen viergleisigen und 8 m hohen Damm von der Rheinbrücke Mannheim bis zum Hauptbahnhof Ludwigshafen zu bauen. Was sich zunächst nach einem ganz normal großen Job anhört, entpuppt sich schnell als Bauauftrag von wahrhaft gigantischen Ausmaßen. Denn immerhin müssen hunderttausende Kubikmeter Erde besorgt und termingerecht nach Ludwigshafen zur Baustelle gebracht werden, wozu es viel Gerät, viele Mitarbeiter und eine perfekt funktionierende Logistik braucht.

Franz Pioch bekommt die Verantwortung für dieses Großprojekt, nachdem er von den Brückenbauwerken in Würzburg-Heidingsfeld und Gemünden zurückgekommen ist. Er macht der Bundesbahn ein Angebot, das diese nicht ablehnen konnte. Die Bahn will ursprünglich,

dass das Baumaterial von einer Bahn-eigenen Kiesgrube geholt und mit dem Zug nach Ludwigshafen gebracht wird, was sich in der Realität als unmöglich erweist. Franz Pioch kalkuliert dagegen mit einer eigenen LKW-Flotte und verspricht, mit der eigens dafür gegründeten Firma, Material in ausreichender Menge und in optimaler Qualität zu besorgen. Damit fällt der Startschuss für die Niederlassung Ludwigshafen.

In der Anfangszeit waren gut und gerne dreiviertel der Firma in Ludwigshafen bei der Arbeit. Jeden Montagmorgen um 4 Uhr ging in mehreren VW-Bussen die weite Reise von Klingenberg an den Rhein – am Samstag ging die Fahrt mit den erschöpften Mitarbeitern zurück. In Ludwigshafen entsteht das Michel-Camp. Das ist quasi ein eigenes Dorf mit vielen Hütten, in denen bis zu sechs Mann wohnen, einer Kantine und einem richtigen Dorfleben. Es wird hart gearbeitet, es gibt viel zu tun, die Termine

sind eng, die Zeit drängt. In Hochzeiten sind bis zu 100 Mitarbeiter beschäftigt. Viele der Beschäftigten kommen, so fast das gesamte Stammpersonal wie Techniker, Poliere und Maschinisten, aus der Klingenger Heimat, andere aus der Ludwigshafener Gegend. Jeder Mann wird gebraucht – es werden auch Polizisten, die nach Feierabend sich etwas dazuverdienen, als Aushilfsfahrer beschäftigt, nur damit der Materialnachschub garantiert werden kann. Und weil die Fahrer nur 8 h fahren dürfen, leisten sie nach ihrem Dienst noch echte Handarbeit an der Böschung des Bahndamms – so viel Arbeit ist in jenen Jahren zu erledigen.

Für den Bahndamm werden insgesamt ca. 800.000 m<sup>3</sup> Material benötigt, das Michel Bau von Winzern aus der Vorderpfalz holt. Das Material stammt aus Kiesgruben, dem Aushub von Baggerseen und den Überresten der Reblandkultivierung. Einen willkommenen Zusatzeffekt hat die Materialbeschaffung in der Vorderpfalz auch für die Mitarbeiter von Michel Bau. Denn für den Transport fahren in vier Bussen jeweils auch 8 Mann zum Aufladen mit – da findet sich auch immer etwas Zeit für eine unbeschwertere Einkehr beim Winzer.

Bis ins Jahr 1964 ist die Bundesbahn der einzige Auftraggeber für die Ludwigshafener Michel-Filiale. Es werden noch einige Folgeaufträge wie die Anschlüsse der Autobahn nach Schifferstadt, Mutterstadt und Oggersheim sowie der Bau der Autobahn von Ludwigshafen nach Worms ausgeführt, danach werden die Stadt Ludwigshafen und die BASF die Hauptkunden.

Für die Stadt Ludwigshafen und einige angrenzende Kommunen werden bis zur Auflösung der Filiale im Jahre 1974 noch einige Aufträge erledigt – so werden die Dammschüttung und der Straßenbau bei der „Pfungstweide“ in Frankenthal sowie die Kanalausbaggerung von Frankenthal zum Rhein von Michel Bau ausgeführt.

Ein ebenso interessanter wie auch kurioser und somit unvergessener Auftrag in den Ludwigshafener Jahren ist die Errichtung einer Teststrecke – genauer der Zubringer von der Autobahn zum Tor 12 der BASF. Das Besondere an diesem Auftrag ist die außergewöhnlich innovative Ausführung, denn es wird nicht wie üblich mit einer herkömmlichen Kiesunterlage gearbeitet, sondern mit Styropor – 10 cm Styroporunterlage sollen dabei 30 cm

Kies ersetzen. Dazu wird, äußerst aufwändig, Styropor mit Zement gebunden und mit Sand gemischt. Für 1 Kubikmeter braucht es übrigens gut eine Stunde Arbeit. Der Versuch mit der Teststrecke gelingt zwar, auch den Belastungstest durch die schweren LKWs von Michel Bau hält die Straße mühelos aus, doch das Projekt wird letztendlich, weil nicht wirtschaftlich genug, eingestellt. Doch wer heute von der Autobahn zum BASF Tor 12 fährt, kommt noch immer in direkten Kontakt mit der von Michel Bau realisierten „Styropor-Autobahn“.



Mit einem MAN-Lastwagen wird das Material zur Dammaufschüttung aus der Vorderpfalz nach Ludwigshafen transportiert.



Insgesamt müssen mehr als 800.000 Kubikmeter Erdreich für den Dammbau der Bundesbahn beschafft werden.



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



Im Formel-1-Flitzer fühlen sich die Kids besonders wohl. Michel Bau hat übrigens einen original Ferrari-Rennanzug von Michael Schumacher ersteigert – der Erlös ging selbstverständlich an die „Elterninitiative leukämie- und tumor-kranker Kinder Würzburg e. V.“.



Sicher waren viele Buben neidisch auf dieses Mädchen, das mit dem Bagger-fahren auf dem Kinderfestival einen echten Traumjob ausüben konnte.

# Abenteuer Baustelle, Planwagen und ein großes Kinderfestival

## Großes Herz für kleine Menschen

„Schau mal her, ich bin der Baggerfahrer und du fährst den Büssing.“ Ganz ähnlich muss es geklungen haben, als die Pioch-Kinder ihre Ferien auf den Baustellen des eigenen Unternehmens verbrachten. Vor allem Carl Pioch, der heute das Unternehmen leitet, wird hier spielerisch an seinen Beruf herangeführt. Sicher hat die Erinnerung an die glücklichen und abenteuerlichen Kindertage mit zum großzügigen Engagement für die kleinen Menschen beigetragen.

Bereits in den 90er-Jahren werden Mitarbeiterfeste veranstaltet, bei denen auch Kinder dabei sind. Mit Planwagen wie im Wilden Westen geht die Fahrt durch die „Prärie“ der Klingenberg Heimat. Und am Abend beim gemütlichen Lagerfeuer lassen die großen

und kleinen Pioniere bei gegrillten Steaks die Abenteuer des Tages noch einmal aufleben.

Seit 1997 veranstaltet der Verein „Hilfe durch Spass e.V.“ im Congress Centrum Würzburg ein Kinderfestival zugunsten leukämie- und tumorkrankter Kinder. Diese lobenswerte Initiative unterstützt in der Würzburger Uniklinik die Kinderkrebstation „Regenbogen“ sowie ein Forschungsprojekt für Gehirntumore und hilft Eltern erkrankter Kinder. Hier zu helfen ist ein Anliegen von Michel Bau. So leistet das Unternehmen seit Jahren einen wichtigen Beitrag fürs Kinderfestival – im Hintergrund durch finanzielle Hilfen, durch die Mitarbeit in der Vorstandschaft, aber auch durch Aktionen auf dem Fest. So haben beispielsweise viele junge Festivalbesucher im Jahre 1999 die Möglichkeit genutzt, den Baggerführerschein zu erwerben – etwas, von dem viele ein Leben lang nur träumen können.

# Mehr als Mitarbeiter – die Menschen bei Michel

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



## Die Säulen des Unternehmens in all den Jahren

Geht es um Unternehmensgeschichte, die speziell in diesem Fall auch stark mit der Inhaberfamilie verbunden ist, so muss der Familienbegriff trotzdem sehr weit gezogen werden. Denn schon immer verbindet die Menschen bei Michel Bau eine besondere Beziehung, schon immer haben die Angestellten bei Michel Bau zur Familie gehört – die einen mehr, die anderen weniger, was auch ganz natürlich ist.

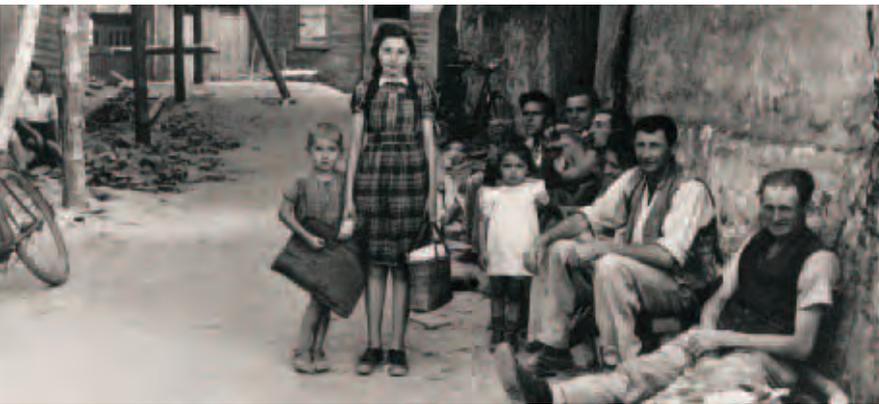
Gerade in schweren Zeiten, zum Beispiel nach dem 2. Weltkrieg, wurde deutlich, wie wichtig die Unternehmensfamilie sein konnte – alle halfen gemeinsam mit, eine Zukunft aufzubauen: Chefs, Maurer, Poliere, Ingenieure, Fahrer, Sekretärinnen, Mechaniker, Lehrlinge und alle anderen Mitarbeiter des Unternehmens. Aus Geschäftsbeziehungen wurden mit der Zeit Freundschaften, das gemeinsam Erlebte verband und verbindet seit der Gründung im Jahre 1855 die vielen unterschiedlichen Menschen bei Michel Bau.

Dem langjährigen Fahrer und Freund Emil Wohlmann haben wir in diesem Buch ein ganzes Kapitel gewidmet – hat er doch wie kaum ein anderer lange Jahre der Unternehmensgeschichte miterlebt und beeinflusst. Auch heute noch, im Jubiläumsjahr, ist er höchst interessiert an allem, was mit Michel Bau zu tun hat.

Auch Josef Graßmann aus Bürgstadt, ein enger Freund von Emil Wohlmann, hat als exzellenter Baggerfahrer wahrhaft „viel bewegt“ und somit zum Unternehmenserfolg beigetragen. Georg Hörst war 40 Jahre ein sehr guter Polier bei uns, der vor allem bei unserem wichtigen Kunden Odenwaldwerke Amorbach die Bauvorhaben

begleitet hat. Zwei ebenfalls unvergessene Mitarbeiter in der Zeit von Karl Michel sind der Maurerpolier Valtin Schott und der Schachtmeister Valtin Wolz, die beide gute 40 Jahre im Unternehmen gearbeitet haben. Als versierter Raupenfahrer auf dem D8 leistete Heinrich „Heini“ Ebert in den 40er- bis 60er-Jahren wertvolle Aufbauarbeit. Der Raupenfahrer Heinz Jagomast soll hier nicht unerwähnt bleiben – ebenso wie Heinz Gröpl, der als Schlosser in der alten Schmiede begann und später ein erfahrener Baggerfahrer wurde.

Eine Auflistung verdienstvoller Mitarbeiter kann natürlich niemals vollständig sein, sie würde ganze Bände füllen. Die in diesem Kapitel namentlich erwähnten Mitarbeiter stehen deshalb stellvertretend für all jene, die zu einem wichtigen Teil der Unternehmensgeschichte geworden sind.



Hausbau in Klingenberg, 50er-Jahre.  
Die Kinder des Bauherrn bringen  
Proviant auf die Baustelle.



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.

## Bauunternehmen Michel ehrte verdienstvollen Mitarbeiter

Josef Graßmann im Mittelpunkt einer Betriebsfeier

Klingenberg. Im Mittelpunkt einer Betriebsfeier des Klingenberger Bauunternehmens Heinrich Michel stand die Ehrung eines Mitarbeiters, der sich durch Einsatzbereitschaft und Zuverlässigkeit ausgezeichnet und der seit seinem Eintritt in die Firma vor 25 Jahren (1954) respektvolle Anerkennung der Kollegen und die Wertschätzung seitens der Unternehmerfamilie erworben hat: Josef Graßmann aus Bürgstadt.

Graßmann wurde geehrt mit Urkunden bzw. Geschenken des Bayerischen Staatsministeriums für Arbeit und Soziales, der Handwerkskammer für Unterfranken und der Frankfurter AG Orenstein & Koppel, deren verschiedenste Fabrikate er seit 25 Jahren bedient.

Der Inhaber der Firma Heinrich Michel, Franz Pioch, würdigte im Rahmen des festlich gestalteten Beisammenseins die Arbeit des Jubilars und dankte ihm für seinen unermüdlchen Einsatz. Pioch bekräftigte seinen Dank mit einem Blumengebinde und einem Geldgeschenk.

Einsicht in betriebliche Notwendigkeiten, sagte er, und eigenständiges, verantwortungs-

bewußtes Handeln seien ihm in all den Jahren selbstverständlich gewesen. Außer am Hauptsitz der Firma, in Klingenberg, habe der Jubilar über ein Jahrzehnt in der Ludwigshafener Niederlassung der Firma gearbeitet, wo sein Können auch von Seiten der Baubehörden immer wieder lobend erwähnt worden sei. Bei den ihm übertragenen Arbeiten sei er stets Herr der Situation gewesen, ein Könnner auf dem Bagger, bei den verschiedensten Arbeiten in der Schlosserei und dadurch wichtig für einen reibungslosen Betriebsablauf.

Den guten Wünschen Piochs für den weiteren Lebensweg Graßmanns schlossen sich dessen Arbeitskollegen an.



Ein Zimmermann bei der Fertigung eines Gerüsts für den Brückenbau.

links: Der Mensch im Mittelpunkt – für Michel Bau sind die Mitarbeiter die tragenden Säulen des Unternehmens und genießen deshalb besondere Wertschätzung.

# Menschliches und Tierisches

## Randnotizen aus der Geschichte

Es sind die kleinen, vermeintlich unscheinbaren Begebenheiten in der Geschichte, die für Spannung und bisweilen auch Amüsement sorgen. Auch bei Michel Bau gibt es viele solcher „Histörchen“ – manche sind schon längst vergessen, andere aber leben weiter, werden erzählt und immer wieder erinnert. Die folgenden kurzen Geschichten sind schon längst Geschichte, und keiner weiß mehr, wie hoch der Wahrheitsgehalt wirklich ist und wie viel schon in den Bereich der Legende fällt.

Es ist das Jahr 1945, die Arbeiten am Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Erlenbacher Eisenbahnbrücke laufen auf Hochtouren, es herrscht hektisches Treiben auf der Baustelle. Mitten in die Arbeiten platzen zwei Vertreter der Spruchkammer – sie ordnen „Hausarrest“ wegen Parteizugehörigkeit für den Firmenchef an. Als Grund nennen Sie Mitläufertum im Nationalsozialismus. Der Bauleiter ordnet einen sofortigen Baustopp an, der Sache wird nachgegangen. Nach zwei Stunden wird der Hausarrest schon wieder aufgehoben, die Sache stellt sich als Irrtum heraus. Die Überbringer der Strafe fahren auf dem Weg zurück zur Dienststelle ihren BMW – eigentlich ein Fahrzeug von Michel Bau, das aber bei Kriegsende eingezogen wurde – zu Schrott.

Der erste Bauzug von Michel Bau wird im Zweiten Weltkrieg beim Russlandeinsatz 1942 komplett zerstört. Reste des zweiten Bauzugs gelangen über Umwege bis nach

Österreich, und zwar nach Linz an die Donau. Diverse Geräte werden bei einem Bauern eingestellt, da sind sie sicher, glaubt man damals. Nachdem Carl Michel aus dem Krieg zurückkommt – und zwar mit einem Pferdewägelchen –, hört er vom Bauzug in Österreich. Im Herbst machen sich Carl Michel und ein Kraftfahrer auf die lange Reise nach Linz, um die dort untergestellten Maschinen wieder nach Klingenberg zu bringen. Die beiden machen die Fahrt jedoch umsonst, die Scheune ist leer – alle Geräte sind gestohlen. Der Diebstahl wird übrigens nie aufgeklärt.

Während des Russlandeinsatzes sind auch viele Ukrainer in Klingenberg mit der Reparatur und der Vorbereitung der Geräte für den Arbeitseinsatz beschäftigt. Darunter ist auch ein in seiner ukrainischen Heimat gesuchter Jude. Klingenberg rettet ihn vor der Deportation. Auch für Michel Bau hat das keine Konsequenzen, seine Entdeckung hätte für Carl Michel und seine Familie jedoch mit Sicherheit das Todesurteil bedeutet.

Auf der Baustelle Ludwigshafen, einige Jahre nach dem Krieg. Immer wenn der leitende Oberbaurat über die Baustelle geht, springt sofort der Raupenfahrer aus seiner

Maschine und meldet gehorsamst den jeweiligen Stand der Arbeiten. Da der Raupenfahrer seinen Chef noch vom Krieg her als Major kennt, denkt er, ein ehemaliger Oberfeldwebel, er schulde seinem Vorgesetzten diesen Dienst. Manche können den Krieg halt auch in Friedenszeiten, was ja nur zu gut verständlich ist, nicht vergessen.

Ein Kranfahrer von Michel Bau, nebenberuflich Fischer, entdeckt bei der Baustelle der Schiffswerft Erlenbach, wie Enten auf dem Main schwimmen. Sofort wirft er sein Netz aus, wird dabei aber beobachtet und verraten. Er wird wegen Diebstahl angezeigt und kommt vor Gericht. Der Richter, ein ihm wohlgesonnerer Mann fragt ihn: „Sie haben doch das Netz sicher versehentlich über die Enten geworfen, oder?“ Darauf die lapidare und ehrliche Antwort des Nebenberufsfischers: „Oh nein, Herr Richter, wenn ich werfe, dann treffe ich auch immer.“ Er muss für zwei Tage ins Gefängnis nach Aschaffenburg, aber da dieses überfüllt ist und ihn deshalb nicht aufnehmen will, muss er sich selbst für die Nacht eine Bleibe suchen. So kommt er eigentlich straffrei davon, muss aber – was für ihn wie eine Geldstrafe ist – sein Hotel aus der eigenen Tasche bezahlen.



Die Schiffswerft in Erlenbach am Main,  
Schauplatz des „Entendiebstahls“.



Das Firmengelände von Michel  
Bau. Gut zu sehen sind das Ge-  
bäude der ehemaligen Brauerei  
Ebert und der Bauhof.



Karl Michel inspiziert noch einmal den Bauzug, bevor dieser 1941 auf die lange Reise in die Ukraine – in der ehemaligen UdSSR – zum Kriegseinsatz, von dem er nicht mehr zurückkehren wird, geht.



In Ludwigshafen auf der Baustelle arbeitet der Raupenfahrer, der auch nach dem Krieg noch ganz militärisch grüßt.

# Die beiden Mainbrücken in Klingenberg

## Ein Stück Michel Bau vor der eigenen Haustüre

Sicher, es gibt nur eine Mainbrücke in Klingenberg. Jedoch kann man getrost von zwei Brücken sprechen, schließlich erfolgt der erste Bau in den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts, der zweite kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs in den 40er-Jahren. Und wie kaum ein anderes Bauwerk ist die Mainbrücke in Klingenberg ein Symbol für das Wirken von Michel Bau in der eigenen Heimatstadt.

Wer vor gut 130 Jahren den Main in Klingenberg überqueren möchte, ist auf die Fähre angewiesen. Bis zum Kauf einer Wagenfähre im April 1874 können nur Personen, Kleinvieh und einzelne Güter über den Main gebracht werden. Eine

Mainüberquerung ist also kein ganz einfaches Unterfangen, ein Zeit raubendes zudem. Doch die Bedürfnisse nach Mobilität wachsen, auch schreitet die Technik voran, so dass Brückenbauten schneller und preiswerter realisiert werden können. In den Jahren von 1850 bis 1900 werden deshalb mindestens 20 Mainbrücken errichtet.

Auch Klingenberg erhält seine erste Mainbrücke. Im November des Jahres 1878 beschließen Magistrat und Gemeindebevollmächtigte den Bau der Mainbrücke – übrigens die einzige auf dem Abschnitt zwischen Wertheim und Aschaffenburg. Im folgenden Jahr wird sofort mit dem Bau begonnen, die Fundierung der Flusspfeiler wird angelegt, die Fortschritte können sich wahrlich sehen lassen. Denn bereits am 1. Juli 1880 wird die Brücke – eine moderne Stahlfachwerkkonstruktion mit fünf 36 m langen Öffnungen und einer Fahrbreite von 4,40 m –

vollendet. Zu einer echten Sensation gerät die Brückenweihe am 19. September 1880. Ganz Klingenberg ist auf den Beinen und feiert mit einem Feuerwerk und anderen Vergnügungen voller Stolz die Verkehrsübergabe „ihrer Brücke“. Die Kosten für die komplette Klingenberger Mainbrücke belaufen sich inklusive Zollhäuschen – das später als Desinfektionstelle gegen die drohende asiatische Cholera dient – auf ganz genau 209.054,84 Mark. Das sollte sich als ausgezeichnete Investition erweisen, denn mit der neuen Mainbrücke kann die Bedeutung Klingenberg für die ganze Region erheblich gesteigert werden.

Der Aufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Mainbrücke beginnt 1946. Dazu wird vom Innenministerium extra eine Bauleitung Klingenberg eingerichtet. Nachdem die ersten Planungen eines Stahlbauunternehmens verworfen werden, übernimmt der Leiter des Wiederaufbauamts in Aschaffenburg, Professor Kühl, die Anfertigung der Pläne. Die Entscheidung fällt zugunsten einer Verbundkonstruktion mit beiderseitigen Endstrecken aus Eisenbeton. Michel Bau ist das erste Unternehmen, das ein Gebot nach dem von Kühl gefertigten Entwurf abgibt. Fast ein Jahr vergeht, bis endlich der Auftrag für die gesamten Maurer- und Betonarbeiten an das Bauunternehmen Michel Bau vergeben werden.

Zunächst werden die Trümmer der alten Brücke beseitigt, danach setzt eine Dampftramme die Spundwände für die Baugrube der Zwischenpfeiler, im Frühjahr 1948 sind die letzten Pfeiler betoniert, im Mai beginnt man mit dem Aufmauern der Stützen. Die Arbeiten gehen jetzt recht zügig voran. Im Juni 1949 kann mit der Asphaltierung der Fahrbahn begonnen werden – und Ende Juni 1949 ist die Brücke endlich fertig gestellt. Das imposante Bauwerk verfügt über insgesamt drei 35 m breite Öffnungen bei einer Gesamtlänge von 177 m.

Am 29. Juni 1949 findet das große Eröffnungsfest der Klingenberger Mainbrücke statt. Mindestens 6.000 Klingenberger und Bewohner der Nachbargemeinden kommen zu den Feierlichkeiten an der festlich geschmückten Mainbrücke zusammen. Nach einem Festgottesdienst, der von Bischof Julius Döpfner zelebriert wird, findet die offizielle Brückeneinweihung durch den damaligen Verkehrsminister Dr. Ankermüller statt. Den ganzen Tag über fesseln diverse Ereignisse, zum Beispiel ein historischer Festzug, die Festgäste – schließlich bildet die durch ein bengalisches Feuer erleuchtete Clingenburg in der Nacht einen Höhepunkt des Festtags, an den sich viele Klingenberger und Mitarbeiter von Michel Bau auch heute noch bestens erinnern.

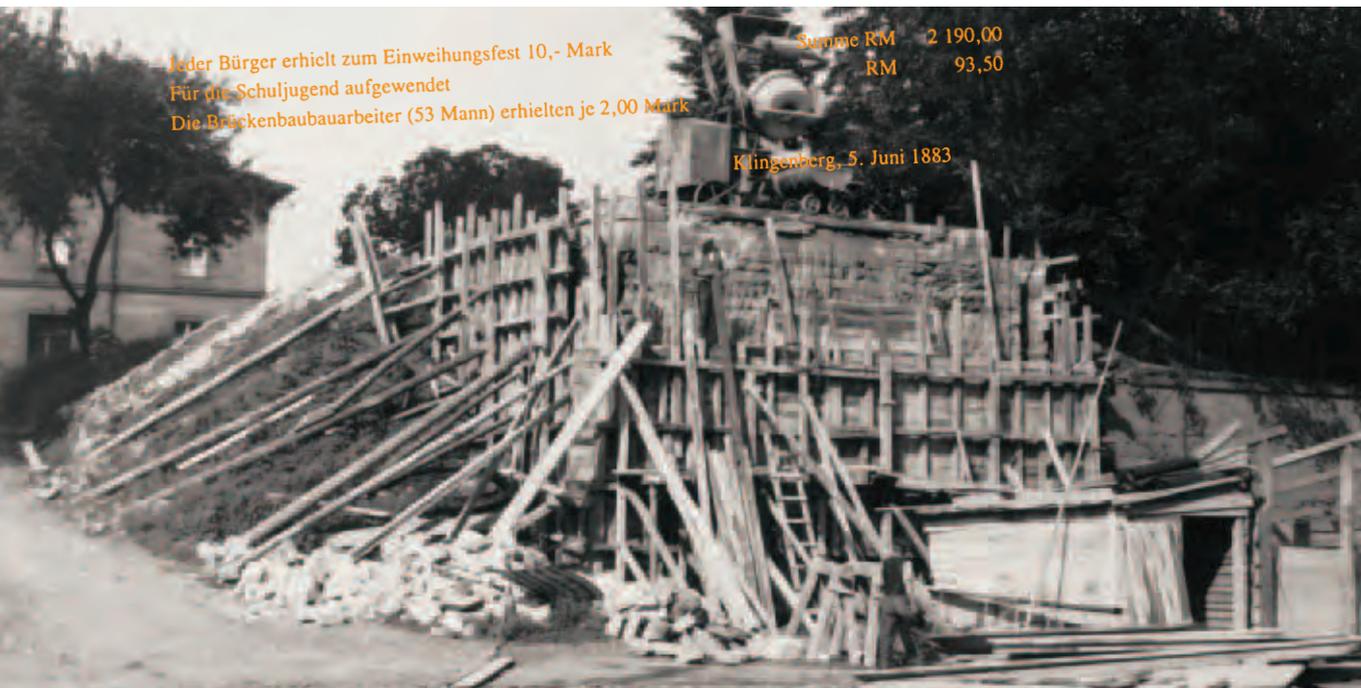


Die neue Mainbrücke in Klingenberg ist eine der ersten, die nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgebaut werden.

## Mainbrücke Klingenberg Schlußabrechnung

Grunderwerb und Verlautbarungskosten	RM 6 359,50
Unterbau	RM 97 422,85
Eiserner Überbau	RM 79 496,47
Trottoirplatten und Rinnsteine	RM 3 881,45
Zufahrten, Böschungen, Brückenfahrbahn	RM 5 507,85
Straße über den Roßgraben	RM 3 449,40
Anfertigung der Pläne und Aufsicht	RM 6 323,69
Porto und Inserationskosten	RM 189,43
Sonstige Arbeiten und Lieferungen	RM 2 466,65
Festlichkeiten und Ehrungen	RM 3 957,55
Endsumme	<u>RM 209 054,84</u>

Abgerechnet wird zum Schluss. Was heute nicht einmal mehr für eine kleine Wohnung reicht, ist vor gut 120 Jahren für eine große Brücke über den Main völlig ausreichend.



Mit den heutigen Schalungsmethoden und Betonieretechniken kann man die Baustelle der 40er-Jahre natürlich nicht vergleichen, doch Tatsache ist, dass die Klingenberger Mainbrücke ein echtes Qualitätsbauwerk ist, dass noch viele Jahre die beiden Ufer des Mains verbinden wird.

# Der Main, die Clingenburg und die Goldenen Jahre

Die lokalen Wurzeln des Unternehmens



Postkartenidylle vom romantisch zwischen Main  
und Weinbergen gelegenen Städtchen Klingenberg.

Gerade in einer Zeit der Globalisierung tut es gut, wenn sich ein Unternehmen noch seiner Wurzeln und seiner Heimat bewusst ist. Für Michel Bau stand es in den letzten 150 Jahren nie zur Debatte, die Stadt Klingenberg mit einem anderen Standort zu tauschen – zu fest ist die Verwurzelung, zu stark der Wunsch, tagtäglich den Blick auf den Main, die Weinberge und die Clingenburg genießen zu können.

Der Main ist der Mittelpunkt und die Lebensader der Stadt. Klingenberg, das zum Freistaat Bayern gehört, liegt westlich des Mains zwischen Spessart und Odenwald inmitten eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete Deutschlands. Im Osten liegt Würzburg, im Norden Aschaffenburg und im Westen Darmstadt.

Die Stadt selbst besitzt einen mittelalterlichen Stadtkern, sie liegt idyllisch zwischen Main und dem Berg eingebettet. 1975 lebten ca. 2.500 Einwohner in Klingenberg. Nach der in den Flächenländern der Bundesrepublik Deutschland durchgeführten Gebietsreform von 1976 schlossen sich die damals noch eigenständigen Gemeinden Röllfeld und Trennfurt mit Klingenberg zu einer kommunalen Einheit zusammen. Heute leben gut 6.000 Einwohner in der Stadt Klingenberg.

Der Name der Stadt zeigt deutlich die Abstammung von der Clingenburg, deren Ruine das Stadtbild heute entscheidend mitprägt. Die Clingenburg wird im 12. Jahrhundert von Conradus Colbo erbaut, der übrigens Mundschenk von Kaiser Friedrich Barbarossa war. Im Jahre 1177 taucht in einer Urkunde zum ersten Mal mit dem Namen „Conradus prinzerna (Schenk) de Clingenburg“

ein Beleg für den heutigen Stadtnamen auf. Besitzer der Clingenburg war unter anderem das Geschlecht der Bickenbacher, das rund 250 Jahre auf der Burg lebte. Um das Jahr 1500 ist das Erzstift Mainz Besitzer von Burg und Stadt. 1870 kaufte die Stadt die zerstörte Burgruine und lässt sie als Festplatz herrichten, auf dem seit 1891 immer wieder Burgspiele und Theateraufführungen stattfinden. Heute ist die Ruine Clingenburg ein beliebtes Ausflugsziel, eine touristische Attraktion und natürlich ein Wahrzeichen von Klingenberg.

Als die „Goldenen Jahre“ von Klingenberg wird die Zeit zwischen 1871 bis 1918 bezeichnet. Der Wohlstand dieser Jahre basiert vor allem auf den großen Gewinnen des Klingenger Tonbergwerks. In den besten Jahren sind gut 100 Klingenger direkt oder indirekt mit der Produktion oder dem Transport des Tons beschäftigt. Der Stadt geht es gut – in diesen Jahren wird ein Kraftwerk gebaut, die Stadt bekommt einen eigenen Bahnhof und baut aus eigenen Mitteln die Mainbrücke, die auch in der Geschichte von Michel Bau eine nicht unerhebliche Rolle spielt.



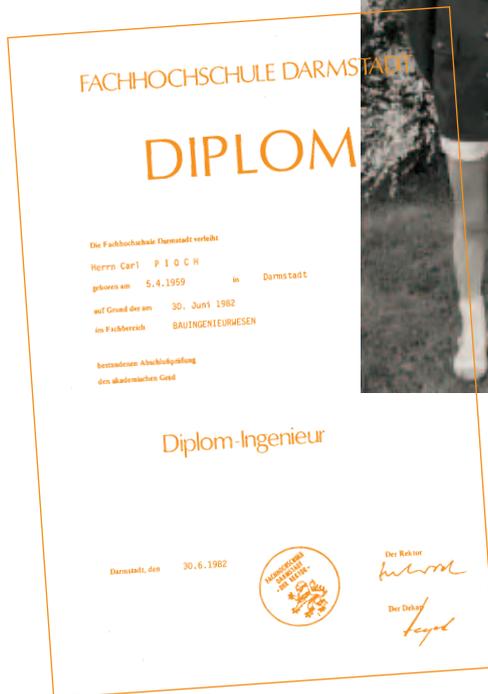
Die Mainbrücke von Klingenberg ist nicht nur für die Stadt ein bedeutendes Bauwerk, auch für das Unternehmen Michel Bau ist die 1880 erstmals errichtete und 1947 wieder aufgebaute Brücke ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensgeschichte.



Blick auf Klingenberg mit seinen Weinbergen und der Kirche St. Pankratius, die 1467 als „Neue Kapelle“ erbaut wird und nach einer Erweiterung im Jahre 1892 die heutige Form erhält.



Das Unternehmen Michel Bau hat das Bild seiner Heimatstadt entscheidend mitgeprägt. Der Bagger ist mit Arbeiten vor dem Stadtschloss beschäftigt. Das Schloss wird 1560 von Amtmann Johann Leonard Kottwitz von Aulenbach gebaut, 1693 wird es von den Freiherren von Mairhofen übernommen, die auch den Schlossgarten – den heutigen Rosengarten – anlegen lassen.



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

Im Jahr 1982 erwirbt Carl Pioch den Titel Diplom-Ingenieur (FH) an der Fachhochschule in Darmstadt.



Das Unternehmen Michel Bau in eine erfolgreiche Zukunft führen, das ist das erklärte Ziel von Carl Pioch.

# Baggerführer der Kindertage, Unternehmensführer heute

Carl Pioch, geschäftsführender Gesellschafter von Michel Bau

Die Führung der Firma wird ihm sprichwörtlich in die Wiege gelegt. Denn es scheint die logische Konsequenz zu sein, dass Carl Pioch einmal die direkte Nachfolge seines Vaters, Franz Pioch, antritt. Doch eigentlich ist es der Großvater Carl, der sich seinen Enkel – mit bezeichnenderweise demselben Namen Carl – als Verwalter seines Erbes wünscht.

Oft sind die Fußstapfen der Väter und Großväter zu groß für die folgende Generation. Nicht so für Carl Pioch. In kürzester Zeit erwirbt er sich die nötige Anerkennung als Unternehmensleiter – die fachlichen Kenntnisse eignet er sich schon vorher in Darmstadt beim Studium an, das er als Diplom-Ingenieur abschließt. Dabei lernt er sein

Handwerk von der Pike auf: Nach dem Abitur packt Carl Pioch auf der Baustelle an, er absolviert erfolgreich die harte Ausbildung zum Maurer.

Das Unternehmen in die Zukunft führen, so definiert Carl Pioch seine Aufgabe. Den Weitblick und die Fähigkeit zur Vorausschau erwirbt er sich auch durch lange Aufenthalte im Ausland. So arbeitet Carl Pioch in führender Position auf Großbaustellen in Mittelasien und den Vereinigten Staaten. Beim Bau des Eurotunnels zwischen Calais und Dover leistet er einen maßgeblichen Beitrag als Planungsingenieur. Heute konzentriert sich Carl Pioch darauf, das Unternehmen fit zu machen für die Herausforderungen der Zukunft – dazu gehört vor allem die Weiterentwicklung im Bereich Umweltsanierung und Flächenrecycling, dem inzwischen wichtigsten Geschäftsbereich von Michel Bau.

Michel Bau | 150 Jahre Erfahrung



Bilder von damals bis heute

# Bilder von damals bis heute

## In die Augen in den Sinn

Rückblick, Rückblende, Rückschau – geht es um Geschichte, geht es auch um Ansichten von gestern. Das Sich-Erinnern findet auch in Bildern statt. Nicht umsonst sagt der, der etwas nicht mehr weiß: „Da muss ich doch mal nachschauen.“ Man könnte auch nachlesen sagen, aber man sieht nach, nimmt die Augen und sucht nach Bildern. Und wer sich erinnert, sagt: „Das sehe ich noch ganz genau vor mir.“ Das heißt, man bildet sich im Zurückschauen eine Meinung. Ein lesenswertes Geschichtsbuch ist daher auch immer ein anschauliches Bilderbuch.

Das beliebteste „Erinnerungsinstrument“ war lange der Fotoapparat. Dabei wurden Bilder fixiert, und zwar im doppelten Sinn: in der Dunkelkammer bei der Entwicklung und in den weit verzweigten Speichern des menschlichen Gehirns.

Bilder sind optimal zur Erinnerung, denn sie bilden Tatsachen ab. Und doch kann jedes Bild interpretiert werden, sozusagen animiert. Dann findet Kino im Kopf statt – beim Betrachten fangen einzelne Bilder auf einmal an zu laufen, ergeben einen Film: Geschichte wird lebendige Gegenwart.





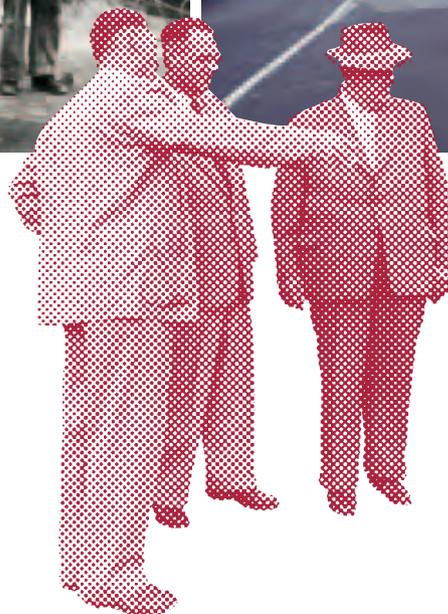
Ein für Michel Bau Anfang der 50er-Jahre bedeutendes Projekt ist die Errichtung der großen Autobahnbrücke in Würzburg-Heidingsfeld – hier Szenen von der Eröffnungsfeier –, mit der man den Ruf als eines der zuverlässigsten Unternehmen der gesamten Region weiter festigen konnte.



Der O&K L 301, ein richtiges Ungetüm von einem Bagger, im Jahre 1952 bei den letzten Arbeiten an der Mainbrücke in Kitzingen, auf der schon einige Auto-, Moped- und Fahrradfahrer unterwegs sind.



Ein großes Projekt für Michel Bau ist der Bau der Autobahnabfahrt Würzburg-West und die Anbindung an die B8 nach Würzburg, an dem diese fünf Bauhandwerker maßgeblich beteiligt sind.



Fast schon eine Legende ist der Hydraulikbagger RH 10 von Orenstein & Koppel (O&K), einem 1876 in Berlin-Babelsberg gegründeten Unternehmen, das sich auf die Produktion von Feldbahn- und Baulokomotiven sowie Bagger aller Art spezialisiert hat.



Diese Männer von Michel Bau sind in den späten 40ern damit beschäftigt, in der Flussmitte des Mains die Grundpfeiler für den Neubau der Klingenger Brücke zu setzen.



Der so genannte „Zirkus Michel“ bringt in den 60er-Jahren LKWs, Raupen, Bagger sowie die Mitarbeiter per Zug ins ferne Ludwigshafen, wo Michel Bau den Bahndamm am Rhein errichtet.



Carl Michel und der damalige Landrat Grimm bei der gemeinsamen Begehung einer Baustelle.



Auf der Klingenberger Mainbrücke wird das Armierungsgewebe für die Betonierung vorbereitet.



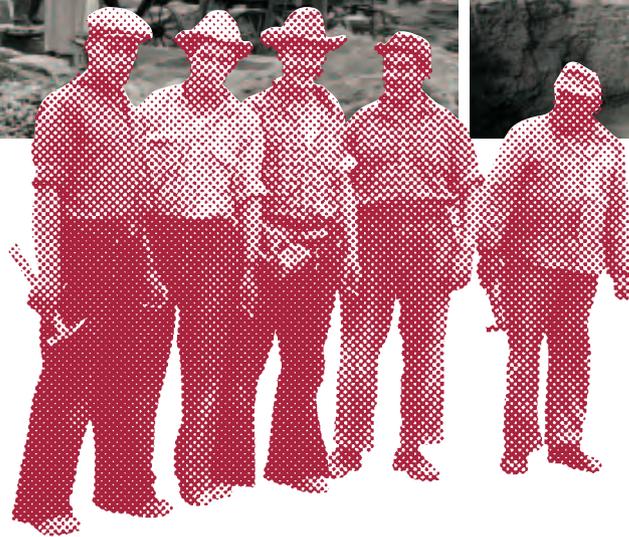
Beim Richtfest der Freudenberger Mainbrücke zu Beginn der 50er-Jahre wird das Mittelstück – auf dem der Richtbaum gut zu erkennen ist – von gewaltig dimensionierten Kranen eingesetzt. Am Bau dieser Brücke ist Michel Bau maßgeblich beteiligt.



Zum Bau der Klingenberger Mainbrücke wird ein Betonmischer mit einem Volumen von 1 m<sup>3</sup> eingesetzt. Die ganzen Arbeiten wie das Mischen und das Versorgen mit Material werden zu großen Teilen noch von Hand erledigt.



Ein Bünger-Seilbagger mit Greiflöffel während der Zeit des Zweiten Weltkriegs.





Der ca. 70 PS starke Seilzugbagger O&K L201 mit Tieföffel beim Beladen eines LKWs auf der Großbaustelle in Ludwigshafen. Mit den O&K-Baggern wird eine gute Wahl getroffen, denn sie erweisen sich mit ihrer unverwüstlichen Technik selbst im härtesten Baustellenbetrieb als absolut zuverlässige Geräte.



Albrecht Sauerwein, in den 50er-Jahren Maurerpolier bei Michel Bau, bei der Arbeit auf der Baustelle.



Franz Pioch, der Mann mit Hut, und der Maurer Willi Henning, später Bürgermeister von Klingenberg, legen beim Bau der Albertwerke eine kleine Pause ein.



Die Arbeiten an der Gemündener Brücke im Winter 1955 können selbst durch Schneefall nicht aufgehalten werden.



In Dierschau, im damaligen Ostpreußen, baut Carl Michel auf dem Rückzug aus Russland unter enormem Zeitdruck und mit nur wenigen Arbeitskräften eine hölzerne Notbrücke über die Weichsel.



Eine heikle Aufgabe beim Bau der Brücke in Gemünden: Die Bauarbeiter sind mit dem Abspunden des Mittelpfeilers beschäftigt.



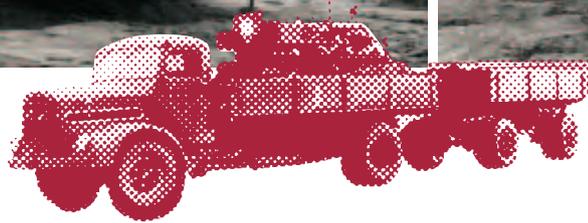
Eigentlich ist die „Stadt Hirschhorn“ ein Arbeitsschiff für Michel Bau, das bei den vielen Brückenbauten immer wieder zum Einsatz kommt. An Sonntagen dient es jedoch auch als „Vergnügungsdampfer“ für Mainfahrten mit Sonne, Bier und Musik.



Bei Michel Bau gibt es auch immer wieder Anlass für Feiern – wie hier ein Weihnachtsfest Mitte der 80er-Jahre.



Ein amerikanischer Militärtieflader mit 45 Tonnen Nutzlast und sage und schreibe 8 Reifen auf jeder der drei Achsen.



Das Pflegeheim in Erlenbach wird gebaut. Mit im Einsatz ist der moderne Hydraulikbagger RH 12 von Orenstein & Koppel (O&K).



Von 1941 bis zum Kriegsende 1945 wird ein Bauzug von Michel Bau in die Ukraine abkommandiert. Man hat die Aufgabe, Brücken für die Wehrmacht zu errichten.



Auf der Großbaustelle Autobahnabfahrt Würzburg-West sind Bauarbeiter beim Betonieren der Fahrbahnoberfläche.



Mitarbeiter von Michel Bau bei  
Einschalarbeiten auf einer der  
vielen Brückenbaustellen am Main.



In Ludwigshafen ist  
ein O&K-Bagger beim  
Beladen eines LKWs.  
Insgesamt werden auf  
dieser riesigen Baustelle  
hunderttausende Kubik-  
meter Erde und Material  
bewegt.





Ein Schleppschaufelbagger O&K L301 mit 28 t Gewicht und ca. 70 PS Leistung, der ab 1951 gebaut und bei Michel Bau eingesetzt wird.



Das erste Firmenfahrzeug von Franz Pioch ist ein „dreiäugiger“ Opel Olympia.



Der Opel Kadett von Anna „Änne“ Michel wird mit viel List durch den Krieg gerettet, indem man das Automobil einfach in der Werkstattgrube versteckt.



Zwei legendäre Maschinen beim Einsatz auf der Baustelle Gemünden. Rechts der Hochlöffelbagger L 301 von O&K, links ein Bünner-Bagger.



In Ludwigshafen arbeitet ein Greiflöffelbagger von O&K fast rund um die Uhr.



Eine Gruppe von Michel Bau Arbeitern auf der Baustelle der Lackfabrik Hemmelrath in Klingenberg.  
Von links nach rechts: Franz Link, Heinz Ahlborn, André Voit, Albrecht Sauerwein, unbekannt,  
Helmut Poll, Willy Hartmann, Stift Edgar Weigmann (hinten) und der Werkstudent Kilian Becker.

# Michel Bau heute

## Ein Unternehmen mit Zukunft

Wann immer über 150 Jahre Unternehmensgeschichte geschrieben wird, darf nicht nur zurückgesehen werden. Ebenso von Bedeutung ist der Blick aufs Heute, das schließlich ein vorläufiges Ergebnis der langen Entwicklung ist und letztendlich die Basis für das Morgen. Der Status quo, also die Gegenwartsgeschichte, ist somit als eine Zwischenstation auf dem Weg in die Zukunft anzusehen.

Jedes Unternehmen bestimmt sich durch seine Leistungen, die es auf dem Markt anbietet – Begriffe wie Angebote, Produkte, Zielgruppen, Wettbewerb, Kernkompetenzen, Technologie und Service spielen eine Rolle. Und natürlich die Daten und Fakten, Unternehmensdaten wie Umsatz, Personalbestand, Fahrzeugpark und einiges mehr. Aber es sind die Mitarbeiter, die – damals wie heute und morgen –, vor allem die Unternehmensgeschicke bestimmen und prägen. Man kann es aber auch ganz einfach sagen: Ohne Mitarbeiter keine Arbeit, ohne Arbeit kein Unternehmen, ohne Unternehmen keine Geschichte.



 Entsorgungsgemeinschaft  
Altlasten Bayern e.V.

## ÜBERWACHUNGSZERTIFIKAT

Die  
Entsorgungsgemeinschaft Altlasten Bayern e.V.  
berechtigt das Unternehmen

**Michel Bau GmbH**  
Wilhelmstraße 105, 63911 Klingenberg

das Überwachungszeichen  
„Entsorgungsfachbetrieb“  
nach § 52 KrW-/AbfG zu führen.

Die zertifizierten Tätigkeiten sind Bestandteil des Überwachungsvertrages  
der im Anhang genannten Abfallarten aus dem Baubereich

Zertifizierte Tätigkeiten

Befördern  
Behandeln  
Verwerten

Behandlungs- und Verwertungsverfahren

Separieren, Brechen  
Klassieren

*Carl Kroll*

*Müller*

*Wolke*  
Vorstand  
Überwachungsausschuss

102 | 103

**TÜV**  
SÜDDEUTSCHLAND

Der TÜV Bayern Hessen Sachsen Südwest e.V.  
bescheinigt hiermit, daß das Unternehmen

**Michel Bau GmbH**  
Wilhelmstr. 105  
63911 Klingenberg

**Fachbetrieb nach § 19 I WHG**

für Anlagen zum Lagern, Abfüllen, Umchlagen und Herstellen  
Behandeln und Verwenden mit wassergefährdenden Flüssigkeiten  
- Flammpunkt größer 55°C - ist

Dieses Zertifikat gilt für folgende Tätigkeiten:

- Einbauen  
( Einbauen von Betondichtflächen u.ä. an Tankstellen, Abfüll- und  
Umfüllplätzen entsprechend den Anforderungen der Richtlinie zum  
Umgang mit wassergefährdenden Stoffen)
- Herstellen ( Herstellen von Auffangräumen aus Beton nach wasser-  
und baurechtlichen Anforderungen)

Aufgrund der mit Erfolg durchgeführten Prüfung des Fachbetriebes  
wurde ein Überwachungsvertrag abgeschlossen.

Das Zertifikat ist gültig bis **November 2005**  
Klingenberg, den 17. November 2004

TÜV Bayern Hessen Sachsen Südwest e.V.  
Niederlassung Würzburg  
1000001/20013-1/11-100-01

*Wolke*  
Vorstand  
Überwachungsausschuss  
TÜV Bayern Hessen Sachsen Südwest e.V.  
Niederlassung Würzburg  
1000001/20013-1/11-100-01

# Modernes Unternehmen



Innovatives Denken hat bei Michel Bau Tradition – und Zukunft. Weil schon immer der Mut zu Innovationen eine starke Triebfeder war, konnten auch die jeweiligen Herausforderungen erfolgreich gemeistert werden. Neue Materialien, Bauwerke und Technologien stellen immer wieder neue Anforderungen. Die permanente Weiterentwicklung ist deshalb von größter Bedeutung. Denn nur so können die Bedürfnisse und Visionen von Kunden immer wieder in die Realität umgesetzt werden.

## Synergien

Mehr bieten als die anderen, damit bleibt man erfolgreich. Baumaßnahmen werden bei Michel Bau mit hochmodernen und professionell gewarteten Geräten und Maschinen durchgeführt. Dabei ergeben sich aus den Geschäftsfeldern Hoch-, Tief- und Spezialtiefbau, Umweltsanierung und Entsorgung wichtige Synergien. Diese werden konsequent genutzt, damit die Kunden von einem echten „Service aus einer Hand“ profitieren.

## Kundenorientierung

Sanierungskonzepte von Michel Bau bieten jederzeit maßgeschneiderte Lösungen: Logistik, Technologie, Realisierung und den Nachweis der Sanierung für die Altlastenfreigabe. Die Michel Bau Ingenieure und Facharbeiter setzen für die Kunden ihre ganze Erfahrung und Motivation bei der Umweltsanierung ein. Zufrieden ist man bei Michel Bau erst, wenn es die Kunden auch sind.

## Kernkompetenzen

Konzentration auf die eigenen Stärken – auch das ist ganz typisch für Michel Bau. Seit mehr als 15 Jahren liegen die Michel Bau Kernkompetenzen in den Bereichen Altlasten, Boden & Grundwasser. Ein Bereich, in dem Michel Bau bundesweit eines der erfolgreichsten und angesehensten Unternehmen ist. Eine besondere Spezialität von Michel Bau ist die Ausarbeitung neuer Konzepte und Methoden für eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Flächen-sanierung und Renaturierung von Gewässern.

Michel Bau ist heute auf folgenden Gebieten tätig:

- ✓ Hochbau
- ✓ Tiefbau
- ✓ Umweltsanierung



# Hochbau

## Echter Full-Service

Die enge Verbindung der Bereiche Hoch- und Tiefbau garantiert jederzeit reibungslose Arbeitsprozesse: von der lückenlosen Planung und Ausführung bis hin zum fertig realisierten Bauprojekt. Dabei kommt es vor allem auch auf schnelles und flexibles Agieren an, eine der Stärken von Michel Bau. Präzise auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittene Lösungen, vom einzelnen Gewerk bis hin zur kompletten Ausführung – das ist eine echte Spezialität des Unternehmens.

## Alles läuft optimal

Für einen reibungslosen Ablauf arbeiten die Gewerke Hand in Hand zusammen, selbstverständlich mit Michel Bau als Projektleitung. Aushub, Wasserhaltung, Rohrleitungsbau, Stahlbetonbau, Maurerarbeiten, Abdichtungen, Stahlbau – alles passt am Ende perfekt zusammen. Dafür garantieren auch die Führungskräfte von Michel Bau, die für die Bauleitung vor Ort verantwortlich sind.

### Aus dem Leistungsangebot:

- ✓ Brücken
- ✓ Hallen
- ✓ Industrieanlagen
- ✓ Verwaltungsgebäude

- ✓ Tankstellen und Abfüllplätze nach § 191 WHG
- ✓ Kläranlagen
- ✓ Außenanlagen

# Tiefbau

## Know-how entscheidet

Und die richtige Technik. Michel Bau verfügt über profunde Kenntnisse und Erfahrungen in den Bereichen Tief- und Spezialtiefbau. Ob Gründungen, Baugrubensicherungen, Renaturierung von Gewässern oder Hochwasserschutzmaßnahmen – immer bietet Michel Bau sämtliche Arbeiten aus einer Hand. Für optimale Arbeitsergebnisse sorgen die motivierten und qualitätsbewussten Facharbeiter ebenso wie modernste Technologie. Zum Einsatz kommen Hightech-Arbeitsmittel wie laser-gesteuerte Spezialgeräte oder Sonderkonstruktionen für individuelle Anforderungen.

## Professionelle Beratung

Zum Selbstverständnis von Michel Bau zählt auch die bestmögliche individuelle Beratung vor jeder geplanten Baumaßnahme. Zudem garantiert das Unternehmen eine professionelle Baubetreuung sowie die hochwertige und termingerechte Realisierung der Projekte.



### Aus dem Leistungsangebot:

- ✓ Spezialtiefbau
- ✓ Hochwasserschutz
- ✓ Renaturierung von Gewässern
- ✓ Schleusenumbauten

- ✓ Lärmschutzwall
- ✓ Kanalbau
- ✓ Gebäuderückbau und Abbrucharbeiten



Aus dem Leistungsangebot:

- |                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| ✓ Tanklager                   | ✓ Deponien           |
| ✓ Militärische Liegenschaften | ✓ Abfüllplätze       |
| ✓ Rüstungsalstandorte         | ✓ Industriestandorte |
| ✓ Gaswerke                    |                      |

# Umweltsanierung

## Eine Chance für die Natur

Dem Schutz der Umwelt kommt eine ganz besondere Bedeutung zu. Denn Boden und Wasser sind Grundlagen des Lebens, die es zu erhalten und zu sichern gilt. Deshalb sind Bauen und Sanieren für den Umweltschutz wichtiger denn je. Die Revitalisierung von Brachflächen oder Beseitigung von Altlasten ist eine große gesellschaftliche und individuelle Chance. Altstandorte können wieder zu blühenden Landschaften werden, denn Natur und Kulturflächen sind leider immer seltener werdende Güter.

## Individuelle Technik

Für jede Kontaminierung muss die jeweils beste Methode gefunden werden. Im Bereich Umweltsanierung hat Michel Bau große

Erfahrung – gerade durch den täglichen Umgang mit diesen Herausforderungen und den unterschiedlichsten Kontaminationen. Dazu stehen für jede Sanierungsmethode – wie On-Site, Off-Site oder In-Situ optimal ausgerüstete Maschinen und ausgebildete Spezialisten zur Verfügung.

## Professioneller Partner

Perfekt von der Idee bis zur Ausführung, das hört man bei Michel Bau oft nach der Realisierung eines Projekts. Dazu kommen Qualität, Termintreue und Wirtschaftlichkeit. Denn Michel Bau konzipiert für jeden Sanierungsfall die jeweils wirtschaftlichste Methode. Nach der eigentlichen Sanierung wird die Fläche rekultiviert und in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Michel Bau sorgt natürlich auch für die gesamte Transportlogistik: mit eigenen LKWs, per Bahn oder Schiff. Umweltsanierung bei Michel Bau bedeutet: die komplette Lösung aus einer Hand.

# Spezialist für Umweltsanierung

Auszug aus der Liste realisierter Projekte



## ✓ Renaturierung der Aschaff

In insgesamt zwei Bauabschnitten von 1998 bis 2000 trägt Michel Bau entscheidend zur Renaturierung des Flusses Aschaff bei. Die Leistungen umfassen das Abbrechen und Entsorgen von Betonbauwerken ebenso wie das Freimachen von 110.000 m<sup>2</sup> Baufeld sowie den Bodenaushub von 160.000 m<sup>3</sup> Erde. Zudem zählen Steinsatz und Steinschüttung für die Sohl- und Böschungsbefestigung zum Leistungsumfang. Michel Bau übernimmt sämtliche Brunnenbauarbeiten, das Verlegen von Geogittern und 50.000 m<sup>2</sup> Geotextilien sowie die Integration der Vegetationstechnik.



## ✓ Sanierung des Gaswerks Bayreuth

Von September 2000 bis August 2001 saniert Michel Bau das ehemalige Gaswerk der Festspielstadt Bayreuth. Neben dem Abriss von Gebäuden und der Freilegung von unterirdischen Bauwerken zählen das Abtragen und Entsorgen von mehr als 30.000 t kontaminiertem Boden, die Behebung eines umfangreichen Benzolschadens sowie die Sicherung der Anwohner vor Emissionen zum Auftrag. Dazu kommen die Wiederauffüllung mit unbelastetem Boden und die Herstellung der technischen Infrastruktur zur Neugestaltung der Oberflächen.



#### ✓ Rückbau der Raffinerie Mobil-Oil

Für die Mobil-Oil in Wörth am Rhein übernimmt Michel Bau von 2001–2005 die komplette Sanierung des Raffineriegeländes. Dazu gehören u. a. der Sanierungsaushub im Bereich der ehemaligen Lagertanks, der bis zu 9 m tiefe Hot-Spot-Aushub in den Hauptschadensbereichen sowie der Abtransport von mehr als 500.000 t kontaminiertem Material. Zu den Leistungen von Michel Bau gehören auch die biologische Bodenbehandlung, der Einbau von Drainageleitungen für die Bodenluftabsaugung und der vollständige Rückbau von Rohr- und Kanalsystemen sowie die Rückverfüllung.



#### ✓ Grundwassersanierung Conn-Kaserne

Eine besonders schwierige Aufgabe ist die Grundwassersanierung der Conn-Kaserne der US-Armee in Schweinfurt, mit der im November 2003 begonnen wird und die im April 2007 abgeschlossen sein soll. Michel Bau übernimmt nach dem Abbruch einer Tankstelle und der Sanierung eines Hauptschadensherds den Bau einer Bodenluft- und Grundwassersanierungsanlage. Eine Teilfläche wird mittels Caissonverbau saniert, zudem werden 160 Horizontalbohrungen vorgenommen und vier Grundwasserentnahmehäfen sowie drei Revisionsschächte errichtet.



✓ Komplettsanierung TVW Rositz

Seit Januar 2004 ist Michel Bau mit der Sanierung des ehemaligen Teerverarbeitungswerks Rositz beauftragt – die Arbeiten werden voraussichtlich im Dezember 2006 abgeschlossen sein. Mindestens 250.000 t schwer belastetes Erdreich – u. a. durch Schwefelsäure, Natron- und Kalilauge – werden sachgerecht entsorgt. Michel Bau übernimmt dabei die komplette Entsorgung und Zwischenlagerung von belastetem Schüttgut sowie die Wasserversorgung und -reinigung vor Ort in Rositz.



✓ Sanierung der Francois-Kaserne

Von September 1998 bis Juni 1999 hat Michel Bau den Auftrag zur Sanierung des kompletten Kasernengeländes. Insgesamt werden 10.000 m<sup>2</sup> Baugelände freigeräumt, bei den Abbrucharbeiten müssen ca. 8.000 m<sup>2</sup> der alten Betonfahrbahn gebrochen und entsorgt werden. Michel Bau erstellt Drainage- und Rohrleitungsgräben sowie Pumpenschächte und übernimmt die baubegleitende Bodenluftsanierung. Die Aufgabe umfasst ebenfalls die gesamten Wasserhaltungsarbeiten, für die fünf je 12 m tiefe Brunnen errichtet werden.



✓ Generalsanierung US-Tanklager Goldbach

Eine echte Herausforderung ist die Sanierung des Tanklagers in Goldbach, denn eine bereits 1971 durch die US-Streitkräfte erfolgte Sanierung von 2 ha und 6.000 m<sup>3</sup> Boden erweist sich bei Prüfungen als nicht erfolgreich. Michel Bau nimmt im November 1997 die Arbeit auf und beendet im Oktober 1998 die Sanierung. Insgesamt werden 40.000 m<sup>2</sup> Baufeld freigeräumt, abtransportiert und entsorgt. Aufwändige Wasserhaltungsarbeiten mit einer Tiefendrainage von 500 m und der Bau von 32 Brunnen werden ebenfalls von Michel Bau erledigt.



✓ Oberflächenabdichtung HMD Nonnenwühl

Bei der Hausmülldeponie Nonnenwühl in Speyer, Rheinland-Pfalz, übernimmt Michel Bau umfangreiche Arbeiten im Bereich Oberflächenabdichtung. Es werden je 40.000 m<sup>2</sup> Deponiekörper vorprofiliert sowie die gleiche Fläche Stützschiene angelegt und Geotextilien aufgebracht. Michel Bau ist für die Bodenlieferung und den Einbau – insgesamt 30.000 m<sup>2</sup> – verantwortlich, übernimmt den gesamten Wegebau, den Bau eines Entwässerungssystems sowie die komplette Raseneinsaat des renaturierten Deponiegeländes.

# Mitarbeiter

Dass die Mitarbeiter das wichtigste Kapital eines Unternehmens seien, wird auf Führungsetagen gerne zu Protokoll gegeben – und auf Baustellen und in Büros selten geglaubt. Ganz anders bei Michel Bau. Wie wichtig hier die Mitarbeiter sind, das spürt und weiß man schon seit 150 Jahren. Denn das Unternehmen Michel Bau wurde und wird in besonderem Maße von den kompetenten und verantwortungsbewussten Mitarbeitern geprägt. Ein Beleg dafür ist die Tatsache, dass auch noch heute viele ehemalige Mitarbeiter engen – ja familiären – Kontakt mit „ihrem Betrieb“ unterhalten.

## Partnerschaftliches Miteinander

Teamwork, Offenheit, Vertrauen und ein fairer Umgang im Unternehmen – darauf kommt es an. In Verbindung mit einem positiven Arbeitsklima und einem modernen Arbeitsumfeld sind die wesentlichen Grundlagen für erfolgreiches Arbeiten bei Michel Bau gegeben.

## Perspektiven für die Zukunft

Wer bei Michel Bau arbeitet, wird gefordert. Und gefördert. Denn selbständiges Arbeiten und persönliches Engagement sowie die Bereitschaft, sich und das Unternehmen weiterzuentwickeln, sind für einen Familienbetrieb dieser Größe absolut notwendig. Für die Mitarbeiter zahlt sich das in jedem Fall aus, weil sie nicht bloß eine Stellung haben, sondern echte Perspektiven.

### Mitarbeiter im Jubiläumsjahr\*

Basile Vincenzo	Roth Herbert
Bauer Peter	Ruhmann Heinz-Dieter
Becker Heinz	Rüttiger Karl
Bein Manfred	Scheller Klaus
Berninger Armin	Schmidt Oliver
Cacciatore Angelo	Schünemann Enrico
Celerino Giovanni	Seeger Roland
Dering Willi	Sitar Jozef
Düllick Franz	Steiger Ralf
Erk Woldemar	Sterkel Andreas
Etzold Dieter	Stolz Ulrich
Fath Jürgen	Ullmann Ute
Foth Anton	Wasserthal Udo
Fürst Ursula	Weinkötz Reinhard
Garrels Manfred	Wohlmann Yvonne
Granata Silvia	Wollnik Gregor
Grein Andreas	Zöller Aurelia
Helmstetter Stefan	
Henning Peter	
Katzenmeier Oliver	
Kempf Heike	
Kersten Jörg	
Kovacevic Petro	
Lesko Hans-Günter	
Markovic Nikola	
Mayer Andreas	
Metzger Franz	
Mitdank Burkhard	
Morlang Andreas	
Noczinski Thorsten	
Ott Bernhard	
Özbek Sebahattin	
Presch Frank	
Reetz Jürgen	
Reichert Markus	
Restel Roland	
Riehn Bärbel	
Rizzo Michele	

### Verdiente Mitarbeiter

Becker Elmar  
Bernard Heinz  
Ebert Heini  
Graßmann Josef  
Grein Gertrud  
Herbertz Wolfgang  
Hörst Georg  
Jagomast Heinz  
Kunz Ottmar  
Laux Adam  
Link Franz  
Mitschke Rudolf  
Müller Alfred  
Sauerwein Albrecht  
Schott Valtin  
Schüßler Günther  
Wohlmann Emil  
Wolz Valtin

\*Stichtag: 1. Januar 2005

Dieses positive Bekenntnis zum Unternehmen haben die Mitarbeiter selbst ans Schwarze Brett gepinnt.

Wir sind stolz und dankbar,  
Mitarbeiter der Firma  
MICHEL-BAU  
zu sein !

# Mission

## Der Kunde im Mittelpunkt

Das Eingehen auf die individuellen Wünsche der Kunden bildet die Erfolgswelt bei Michel Bau, denn konsequente Kundenorientierung ist ein wichtiges Merkmal der Unternehmensphilosophie. Gestern, heute, morgen.

## Partnerschaftliches Miteinander

Zusammenhalten ist für Michel Bau kein Schlagwort, sondern wird aus Überzeugung praktiziert. Denn nachhaltige Erfolge werden nicht von Einzelnen erzielt, sondern sind das Ergebnis von Zusammenarbeit.

## Ständige Weiterentwicklung

Um immer bestmögliche Lösungen zu erzielen, wird die eigene Arbeit permanent

verbessert. Das schließt Weiterbildungen der Mitarbeiter ebenso mit ein wie die Optimierung der Arbeitsmethoden und die Investition in modernste Technologie.

## Die Mission stellt die Leitsätze vor, die das Handeln von Michel Bau bestimmen:

- ✓ Im Zentrum des Handelns steht der Kunde – seine Wünsche, seine Bedürfnisse, sein Nutzen und sein Erfolg.
- ✓ Glaubwürdigkeit und Wertschätzung führen zu gegenseitigem Vertrauen.
- ✓ Mitarbeiter werden – ebenso wie Kunden – als Partner angesehen.
- ✓ Die Sicherheit der Mitarbeiter und das Bewusstsein um die Umwelt haben erste Priorität.
- ✓ Die permanente Weiterentwicklung der eigenen Arbeit ist zum Unternehmensprinzip erhoben.

# Vision

Seine Visionen nicht nur denken, sondern umsetzen – darauf kommt es an. Wer wie Michel Bau den Mut besitzt, innovativ zu sein und neue Wege zu gehen, wird seine Visionen in einer erfolgreichen Zukunft verwirklichen können.

Deshalb haben wir die für uns wichtigen Leitsätze für die Zukunft definiert – als Motivation und zur Überprüfung unserer Arbeit:

- ✓ Wir gehen aktiv auf unsere Kunden zu – als Problemlöser und Partner.
- ✓ Wir machen unsere Kunden durch unsere Leistungen zu erfolgreichen Kunden.
- ✓ Wir sind ein führendes Unternehmen der Bereiche Hoch- und Tiefbau sowie Umweltsanierung.
- ✓ Wir sind Trendsetter, wenn es um neue Konzepte und Methoden für eine ökonomische und ökologische Flächensanierung oder Renaturierung von Gewässern geht.
- ✓ Wir bieten stets Leistungen auf qualitativ höchstem Niveau.
- ✓ Wir sind ein wirtschaftlich gesundes und zukunftsfähiges Unternehmen in Privatbesitz.

Impressum

Titel	Michel Bau, 150 Jahre Erfahrung
Herausgeber und verantwortlich für den Inhalt	Michel Bau GmbH, Klingenberg
Autor, Konzeption	Walter Ruf, text:konzept, Dornbirn, A
Gestaltung	Monika Kopf, Hämmerle und Kathan Werbeagentur, Lustenau, A
Reproduktion	MRS Mayr Record Scan, Wolfurt, A
Druck	Hämmerle Druck, Hohenems, A

© 2005

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung und Veröffentlichung, auch auszugsweise,  
nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Quellen- und Bildnachweis Archiv Michel Bau

Michel Bau GmbH  
Wilhelmstraße 105  
D 63911 Klingenberg  
T +49 93 72-9 97 60  
[www.michel-bau.de](http://www.michel-bau.de)