

Manzell

- 3000 v. Chr. Jungsteinzeit-Siedlung. Steinwerkzeuge und Pfähle von Ufersiedlungen in der Manzeller Bucht (Funde von Pufahl, Vater und Sohn)
- 15 v. Chr. Manzell im Bereich einer römischen Siedlung
- 270 n. Chr. Alamannische Siedlung
- Etwa 850 Zelle des Mano – genannt „Manuncella“
- 864 Manu wird urkundlich genannt
- 897 erste authentische Urkunde über die „Manuncella“ (Kloster St. Gallen)
- Bis 1229 Manzell Lehensgut des Klosters St. Gallen
- 1229 - 1803 Manzell im Besitz des Klosters Weissenau mit eigener Pfarrei. Im Mittelalter „Mariscella“ genannt. Einige frühromanische Mauerreste der Ruine stammen wahrscheinlich aus der Zeit, als die Pfarrei erweitert wurde (13. Jahrhundert).
- 1634 Manzell wird von den Schweden gebrandschatzt
- 1751 Die Kirche wird erneuert
- 1803 - 1805 Manzell wird vom österreichischen Kaiserhaus mit Beschlag belegt. Die Pfarrei wird aufgelöst, ein Teil der Güter wird an Private verkauft
- 1805 Manzell wird württembergisch. Weitere Güter werden an Private verkauft
- 1810 Die Kirche wird verkauft. Turm und Chor werden abgebrochen, das Schiff zum Wohnhaus umgebaut
- 1814 Der Rest von Manzell kommt erneut an das Haus Sternberg
- 1827 Manzell wird von der Königlich-Württembergischen Privaturatel angekauft. Rückkauf der früher zu Manzell gehörenden Güter
- 1838 Manzell wird „Königliches Hofdomänenkammergut. Die Kapelle bleibt im Besitz des Württembergischen Königshauses bzw. der Herzoglichen Familie bis 1935
- 1935 Die Kapelle kommt an die Dornier-Werke
- 1939 Wird zu einer Gedenkstätte umgebaut
- 1944 Zerstörung durch Bomben
- 1948 Kapelle und östlicher Teil von Manzell wird von der Stadt Friedrichshafen übernommen
- 1956 Die Kapelle kommt an Mannesmann-Porsche-Diesel

Die Industrie in Manzell

- 1898 Der westliche Teil Manzells wird „Industriegelände“
- 1899 bis 1909 Luftschiffwerft des Grafen Zeppelin
- 1900 1. Luftschiffaufstieg am 2. Juli
- 1912 bis 1920 Flugzeugbau Friedrichshafen (Kober)
- 1919 Bau des Verwaltungsgebäudes (2 Stockwerke)
- 1920 bis 1923 Maschine- und Schiffsbau GmbH
- 1923 bis 1945 Dornier-Metallbauten, Dornier-Werke
- 1938 Dornier übernimmt den östlichen Teil Manzells. Die Kapelle wird zur Gedenkstätte umgebaut. Bau des Dornierheimes
- 1944 Manzell durch Bomben zerstört
- 1945 bis 1948 Manzell kommt unter Sequester; die restlichen Werkanlagen werden geschleift
- 1949 Der östliche Teil mit Kapelle wird von der Stadt Friedrichshafen übernommen, der westliche Teil von der Industriegewerkschaft Metall käuflich erworben.
- 1950 Die Allgaier-Maschinenbau GmbH nimmt im östlichen Teil die Fertigung von Traktoren auf.
- 1952 Der westliche Teil wird von Allgaier käuflich erworben
- 1956 Die Schlepperproduktion geht an Mannesmann-Porsche-Diesel über. Neue Produktionsanlagen im westlichen Teil.
- 1958 Der östliche Teil wird von Porsche-Diesel erworben.
- 1963 Mercedes-Benz-Motorenbau übernimmt den größten Teil der Produktionsanlagen in Manzell. Parzelle 11 mit dem Dornier-Kameradschaftsheim und Parzelle 12/2 mit der Lehrwerkstatt werden von der Firma Porsche-Diesel-Renault genutzt.
- 1966 Maybach-Motorenbau Friedrichshafen und Mercedes-Benz-Motorenbau fusionieren zu Maybach-Mercedes-Benz-Motorenbau am 1.1.1966
- 1969 Diese Firma schließt sich am 1. Januar 1969 mit der Motoren- und Turbinen-Union zusammen und firmiert unter Motoren-Turbinen-Union Friedrichshafen.
- 1972 Die Firma Renault gibt an die MTU die Gebäude Nr. 28, 30, 31 und 33 zurück, die diese für die Neunutzung herrichtet.

Manzeller Geschichte



Weissenauer Pfarreien um 1650

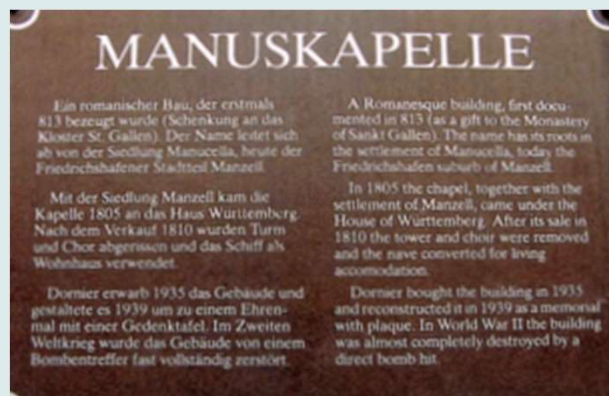
Die St.Georgskapelle in Manzell



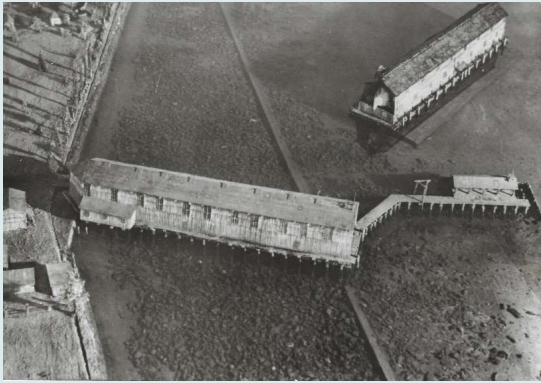
Ruine der Kapelle 1966



Reproduktion



Gedenktafel an der Ruine

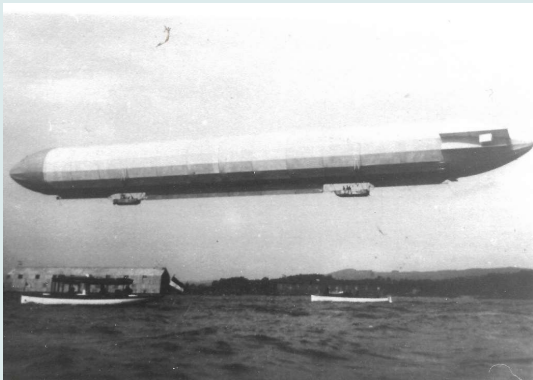


Montagehallen in der Manzeller Bucht



Ferdinand Graf von
Zeppelin (1838 -1917)

1899 – 1909
Luftschiffwerft des
Grafen Zeppelin



Zeppelin Luftschiff LZ3

Umfassende Information:
Zeppelin Museum Friedrichshafen

www.zeppelin-museum.de

Quelle:

Geschichtsverein Fischbach
Bodensee e.V.

LZ - 3

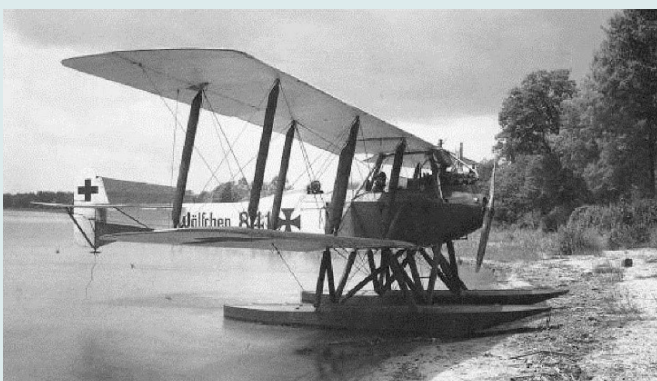


Werksanlagen



Dipl. Ing. Theodor
Kober (1865 -1930)

1912 - 1920
Flugzeugwerft
Friedrichshafen
(Kober)

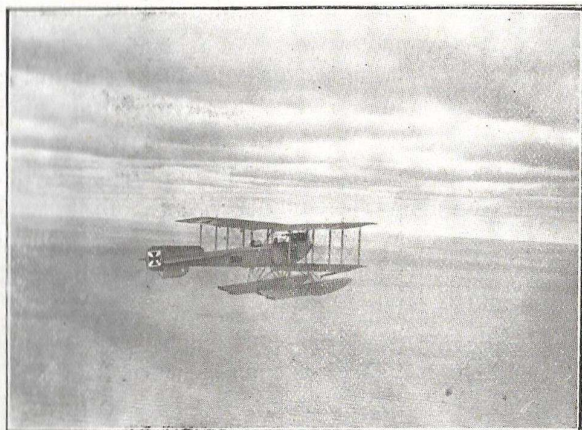


Das legendäre „Wölfchen“

Quelle:

Geschichtsverein Fischbach
Bodensee e.V.

Die „Flugzeugbau Friedrichshafen G.m.b.H.“ und Theodor Kober



Über See.

Der Flugzeugbau Friedrichshafen G. m. b. H.

in Friedrichshafen am Bodensee ist die älteste deutsche Firma, die zunächst lediglich den Wasserflugzeugbau als Fabrikationszweig gewählt hatte.

Die Firma wurde am 17. Juni 1912 von Dipl.-Ing. Kober, dem ersten Mitarbeiter des Grafen Zeppelin, gegründet, nachdem Kober schon zwei Jahre zuvor sich ausschließlich mit Flugzeugteilmontagen, zahlreichen Schleppversuchen von Modelltragflächen und Materialproben beschäftigt hatte.

Das erforderliche Kapital stellten der Graf Zeppelin und hervorragende süddeutsche Großindustrielle sowie der Gründer, die bereits damals die große Bedeutung des Wasserflugzeuges voraussahen.

Unter der bewährten Leitung seines Gründers und Geschäftsführers und unter tatkräftiger Unterstützung seiner Mitarbeiter, hat der Flugzeugbau Friedrichshafen, nachdem er bis zum Ausbruch des großen Krieges 1914 eine Anzahl wohlgelungener Wasserflugzeuge gebaut hatte, während des Krieges in enger Zusammenarbeit mit den Marinebehörden und wissenschaftlichen Instituten eine große Reihe von See- und Landflugzeugtypen herausgebracht.

Auf dem Gebiet des Wasserflugzeugbaues hat sich der Flugzeugbau Friedrichshafen besonders auf die Konstruktion, Erprobung und serienweise Herstellung von hochseefähigen einmotorigen Zweischwimmer-Wasserflugzeugen, wie sie von der Kriegsmarine für Aufklärungsflüge in der Nord- und Ostsee gebraucht wurden, spezialisiert und darin Hervorragendes geleistet.

Auf Grund seiner Erfahrungen im Bau von kräftigen, betriebssicheren, schweren hochseefähigen Wasserflugzeugen wurde der Flugzeugbau Friedrichshafen auch von der Armee zur Herstellung von zweimotorigen Land-Großflugzeugen veranlaßt und ist auch auf diesem Gebiete führend gewesen.

Die Firma lieferte etwa 40 % der Seeflugzeuge, die die Marine während des Krieges brauchte und den größeren Teil der Land-Großkampfflugzeuge.

Da der Bedarf an Friedrichshafener hochseefähigen Wasserflugzeugen wie an zweimotorigen Land-Großflugzeugen in den beiden letzten Jahren des Krieges derartig stieg, daß die Firma allein nicht mehr in der Lage war, den Bedarf zu decken, wurden sowohl von der Marine wie von der Armee diese Flugzeuge einer Reihe deutscher und österreichischer Firmen zum Bau in Lizenz gegeben, so z. B. der Luft-Fahrzeug-Gesellschaft, dem Flugzeugbau Sablatnig, der Gothaer Waggonfabrik A.-G., den Travemünder Flugzeugwerken, den Daimlerwerken, Caspar A.-G. u. a. Dies beweist, daß die Firma nicht nur hinsichtlich des Baues, sondern auch der Konstruktion sowohl auf dem Gebiete der hochseefähigen Aufklärungsflugzeuge als der Groß-Landflugzeuge Bestes leistete.

Dank seiner reichen Erfahrungen ist der Flugzeugbau Friedrichshafen daher mehr als jede andere Fabrik in der Lage, sowohl See- wie Land-Verkehrsflugzeuge für Fernverkehr zu liefern, die den modernen Anforderungen entsprechen.

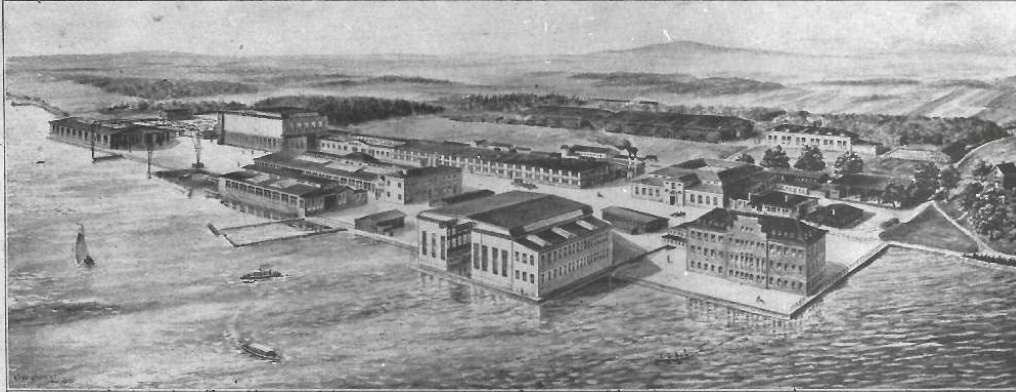
Welche Fülle an Erfahrungen gesammelt werden mußte, um alle die Anforderungen, die die Praxis an hochseefähige Wasserflugzeuge stellt, restlos zu erfüllen, ist daraus zu ersehen, daß die volle Seefähigkeit eines Flugzeuges nicht nur von der richtigen Schwimmerform und -Größe, sondern vor allem auch von der ausreichenden Festigkeit der Schwimmer und des ganzen Flugzeugaufbaues bei möglichst geringem Gewicht, dem richtigen Schwebvermögen des voll belasteten Flugzeuges und der beim Ausschweben noch erforderlichen guten Steuerbarkeit abhängt.

Einen sehr großen Teil der Versuche umfaßte die Erprobung der Schwimmer, von denen eine große Zahl Typen im Laufe der Jahre entstanden ist. Denn die Seeflugzeuge des Flugzeugbau Friedrichshafen G. m. b. H., die sich im Kriege vorzüglich bewährt haben, sind ausschließlich Zweischwimmer-Flugzeuge, obwohl er vor dem Kriege auch Einschwimmer-Flugzeuge und Flugboote erprobt hat.

Während im Jahre 1912 der Flugzeugbau Friedrichshafen 4 Beamte und 14 Arbeiter beschäftigte, stieg die Zahl der Beamten und Arbeiter bis zum Jahre 1918 auf etwa 3000.

Maschinen- und Schiffbau G.m.b.H. Manzell

Maschinen- und Schiffbau G. m. b. H. Manzell bei Friedrichshafen a. Bodensee



Werft mit Verwaltungsgebäude, Bootsbauhalle, Winterlager

Fernsprecher Nr. 101 und 141
Telegramm-Adresse: Maschinenbau
Briefe: Friedrichshafen a. B.
Pakete und Bahnsendungen: Station Fischbach a. B. (Württ.)
Banken: Gewerbebank e. G. m. b. H. Friedrichshafen und
G. H. Keller's Söhne, Stuttgart
Postscheck-Konto: Stuttgart No. 27815

Die Werft — früher Flugzeugbau Friedrichshafen — ist von Friedrichshafen in ca. 30 Minuten zu erreichen. Werftboot auf telef. Anruf.

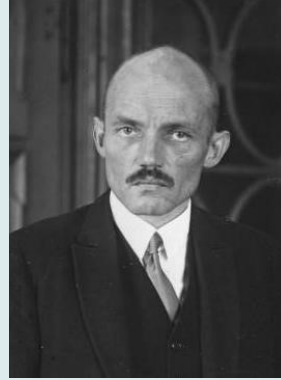
Maschinen- und Schiffbau-Gesellschaft m. b. H. Manzell-Friedrichshafen-Bodensee



Bootsbau-Halle mit Krangerüst.
Seeseite.



Werkshalle in der Manzeller Bucht



Claude Dornier
(1884 - 1969)



Dornier Wal

Umfassende Information:
Dornier Museum
Friedrichshafen

www.dorniermuseum.de

1923 – 1945
Dornier-
Metallbauten und
Dornier Werke

Quelle:

Geschichtsverein Fischbach
Bodensee e.V.



Traktoren bereit zum Abtransport vom Werk oder vom Bahnhof Fischbach



In Manzell entwickelte und
gebaute Traktoren
von rechts nach links

- Allgaier-Traktor A12
- Allgaier Diesel Schlepper A111
System-Porsche
- Porsche-Diesel Standard

1950 bis 1963

1950 – 1956
Allgaier
Maschinenbau GmbH

1956 - 1958
Mannesmann-
Porsche-Diesel GmbH

1958 – 1963
Porsche Diesel GmbH

Quelle:

Geschichtsverein Fischbach
Bodensee e.V.

1963-1966 -1969 teilweise: Renault Traktoren und Maschinen GmbH,
Mercedes Benz Motorenbau GmbH, Maybach-Mercedes-
Benz Motorenbau GmbH

ab 1969 Motoren und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH

bis 2005 MTU Teil der Daimler Chrysler Firmengruppe

ab 2014 Rolls-Royce-Power Systems



Stromaggregat © RRPS

1963 bis heute

Quelle:

Rolls-Royce-Power-Systems und
Geschichtsverein Fischbach Bodensee e.V.

mtu ist jetzt die Produkt- und Lösungsmarke des Rolls-Royce-Geschäftsbereichs Power Systems. Außer mit verbrennungsmotorbasierten Antriebs- und Energielösungen für schwere Wasser- und Landfahrzeuge sowie für die Stromerzeugung beschäftigt sich Rolls-Royce Power Systems mit nachhaltigen und klimaschonenden Lösungen. Sie reichen von der Verwendung nachhaltiger Kraftstoffe über Batteriespeicher und Microgrids mit erneuerbaren Energiequellen über Komplettlösungen mit Brennstoffzellen bis zur Herstellung von Wasserstoff mit Elektrolyseuren.



Brennstoffzelle © RRPS

1963 bis heute

Quelle:

Rolls-Royce-Power-Systems und
Geschichtsverein Fischbach Bodensee e.V.