



7.3.1.1.4 Werksaufbau IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde

Inhalt:

- **Industriegeschichte Ludwigsfelde
1965 bis 1990 VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde**
Autor Dietrich Carow
- **Informationsmaterial zum VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde,
Stammbetrieb des VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde
1952 – 1996**
Autor Rolf Bober



1965 bis 1990 VEB IFA Automobilwerk Ludwigsfelde



Am 21.12.1962 erfolgte der Grundsatzbeschluss des Ministerrates zum Aufbau einer Nutzkraftwagen-Produktion (NKW) in Ludwigsfelde. Die Projektierung und technologische Vorbereitung läuft auf Hochtouren und findet ihren Höhepunkt mit dem Richtfest der Montagehalle 142.

Bis 1970 wurden etwa 50.000 Stück vom Typ W 50 hergestellt.

Der VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde wird 1978, mit Bildung des Kombines für Nutzfahrzeuge, Stammbetrieb.

Der Entwicklungsbeginn des LKW L 60 erfolgt ab 01.04.1983. Ab dem Jahr 1986 erfolgt die Produktion des LKW L 60. Bis zur Wiedervereinigung werden 571.789 Fahrzeuge des Typs „W50“ und 20.289 seines Nachfolgers „L60“ produziert.

Im Jahre 1990 beginnt die Umbildung des Werkes und es erfolgt die Einstellung der Produktion der LKW-Typen W 50 und L 60.

Das Gelände des ehemaligen Automobilwerkes wird in eine Vielzahl von kleinen und mittleren Firmen aufgeteilt und nennt sich heute Industriepark.



Fertigungshallen und Montagehallen des AWL



1.LKW IFA W50 IFA 515 Prototyp LKW IFA L60 IFA 1318 MB Fahrerhaus

Auszüge aus der Produktpalette des Automobilwerkes



Am 17.07.1965 verlässt der 1.W 50 das Montageband.
Am 18. Juli 1965 wurde Ludwigsfelde Stadt

Gebmann



Freunde der Industriegeschichte
Ludwigsfelde e.V.
Am Bahnhof 2
14974 Ludwigsfelde

**Informationsmaterial
zum
VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde
Stammbetrieb des
VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde**

1952 - 1996

Erarbeitet und zusammengestellt
von Rolf Bober
Mitarbeiter der GWR Teltow e.V.

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1.0.	Vorstellung des Betriebes, seine Bedeutung im Rahmen der Volkswirtschaft der DDR	1
2.0.	Chronologie 1952 - 1996	6
3.0.	Produktionsübersicht	74
3.1.	1953 - 1965	74
3.2.	1965 - 1992	75
4.0.	Übersicht ausgewählter Erzeugnisse des Betriebes	76
5.0.	Produktionsjubiläen	81
5.1.	LKW-Produktion	81
5.2.	PKW-Lastenanhänger	82
5.3.	Gesenkschmiedestücke aus Stahl	82
6.0.	Das IFA-Kombinat Nutzkraftwagen	83
6.1.	Betriebe des IFA-Kombinates NKW und ihre Haupterzeugnisse	83
6.2.	Die Leitungsstruktur des Kombirates	88
7.0.	Die Leitungsstruktur des Betriebes	92
7.1.	Die staatliche Leitung	92
7.2.	Struktur des Direktionsbereiches Produktion	93
7.3.	Die gesellschaftlichen Organisationen	97
8.0.	Die Werkleiter des Betriebes	99
9.0.	Das Werk als kultureller und sozialer Mittelpunkt der Region Ludwigsfelde	100
10.0.	Ausgewählte Daten und Fakten zum Werk	103

1.0 Vorstellung des Betriebes und seine Bedeutung im Rahmen der Volkswirtschaft der DDR

Das Industrierwerk Ludwigsfelde wurde am 1. März 1952 auf Beschluß der Regierung der DDR gegründet.

Vorgesehen war, in diesem Betrieb schnelllaufende Schiffsdieselmotore mit 2500 PS Leistung für Schnellboote der Marine zu bauen. Der völlige Neuaufbau des Betriebes erfolgte in den Jahren 1952 und 1953 auf dem Gelände des, im Krieg z.T. zerstörten und entsprechend dem Potsdamer Abkommen demontierten, Flugmotorenwerkes der „Daimler-Benz Motoren GmbH Genshagen.“

Das Industrierwerk sollte Produktionsbetrieb für den vom Motorenwerk

„VEB Elbe-Werk Roßlau“ zu entwickelnden Dieselmotor, KVD 2500, werden.

Im Laufe der Zeit stellten die Verantwortlichen in Ludwigsfelde jedoch fest, daß die Konstruktion und Technologie des Motors nicht serienreif war. Über Prüfstandsläufe kam man nicht hinaus.

*Zusätzliche
kein Handl.
auf mind.*

Im Jahre 1958 wurde die Produktion des Dieselmotors nach Roßlau zurück verlagert. Neben dem Dieselmotor produzierte das Industrierwerk in den Jahren ab 1953 vor allem die Motorroller der Typen „Pity“, „Wiesel“, „Berlin“ und „Troll 1“ sowie Rennbootmotore in Serie. Letztere wurden in der Lehrwerkstatt des Betriebes gefertigt, was zu dieser Zeit einer kleinen Sensation gleich kam.

Mit dem Aufbau der Luftfahrtindustrie der DDR sollte das Werk zum Serienwerk für Turbinenluftstrahltriebwerke für das Düsenpassagierflugzeug 152 der DDR umprofilert werden. Diese Triebwerke vom Typ TL 014 waren von deutschen Luftfahrtexperten teilweise in der Sowjetunion und z.T. in Pirna entwickelt und erprobt worden. Auch hier stellte sich analog dem Schiffsdieselmotor heraus, daß die Erprobung noch nicht abgeschlossen war, als in Ludwigsfelde mit der Produktion begonnen wurde.

Die Ludwigsfelder Ingenieure und Techniker schafften es jedoch, in Zusammenarbeit mit Pirna, in kurzer Zeit Triebwerke zu bauen, die ihre Flugeerprobung im Düsenpassagierflugzeug 152 glanzvoll bestanden.

Glück hatten die Ludwigsfelder mit dieser anspruchsvollen Produktion jedoch auch nicht. Schon nach wenigen Jahren mußte die Flugzeugindustrie der DDR aufgelöst werden.

Ökonomische Zwänge und zurückgezogene Optionen über Flugzeugkäufe aus der UdSSR und anderen sozialistischen Ländern beschleunigten diesen Schritt. Wieder einmal standen die ca. 3500 Industrierwerker vor einem Vakuum. Der Betrieb hatte sich jedoch schon einen Namen gemacht, der durch die Alleinherstellung von Motorrollern und Rennbootmotoren in der DDR begründet wurde. Durch den Export beider Erzeugnisse und die sportlichen Erfolge der Ludwigsfelder Rennbootfahrer mit IWL-Motoren, die DDR-, Europa- und Weltmeistertitel errangen und Weltrekorde führen, war das Industrierwerk weltweit bekannt. Die Gemeinde Ludwigsfelde vergrößerte sich mit dem Betrieb und das IWL war für die Bevölkerung im Umkreis bis ca. 50 km einer der größten Arbeitgeber.

Anfang der 60-er Jahre bestimmten folgende Erzeugnisse das Produktionsprofil des Betriebes:

- Motorroller
- Strahltriebwerke TL 014
- Rennbootmotore RM 175 u. RM 250
- 3 Baugruppen des Elektronenstrahlmehrkammersehmelzofens aus dem Institut von Prof. Dr. Manfred von Ardenne
- Gesenkschmiedestücke
- Turbinenschaufler bis 800 mm Länge
- Armeejeep P 3
- Reparatur von Strahltriebwerken der Armee

Diese Erzeugnisse wurden in der DDR nur in Ludwigsfelde hergestellt. Damit nahm das Werk eine Schlüsselposition ein. Ohne die Turbinenschaufeln aus dem IWL konnte Bergmann-Borsig Berlin keine Turbinen für das Energieprogramm der DDR ausliefern. Mit dem Beschluß der Regierung der DDR, in Ludwigsfelde einen LKW mit 5 t Nutzlast in Größenordnungen von 20 000 Stück pro Jahr zu produzieren, begann die letzte und entscheidende Etappe in der Geschichte des Werkes.

Hier eröffnete sich eine Perspektive, die auf lange Sicht Planungssicherheit nicht nur für den Industriezweig Automobilbau, sondern auch für viele Bürger in Ludwigsfelde und Umgebung eröffnete.

Ab 1964 begann eine komplexe Erweiterung und Rekonstruktion des Betriebes, die zu mehr als einer Verdopplung der Produktionsfläche führte. In nur reichlich einem Jahr, gerechnet von der Grundsteinlegung am 05.06.1964 bis zum Probelauf des LKW-Montagebandes von 280 m Länge am 30.06.1965 wurde die damals größte Halle (H) der DDR errichtet und ausgerüstet. Auch alle bereits bestehenden Produktionshallen mußten rekonstruiert und für die Schmiede und ein zusätzliches Heizwerk, Neubauten errichtet werden. Die Schwierigkeiten, mit denen die Betriebsangehörigen zur Weiterführung der Produktion der Motorroller, Jeeps P 3, der Schmiedeteile und der Schaufelfertigung während der Bauarbeiten zu kämpfen hatten, waren enorm. Mühte doch praktisch auf einer Baustelle produziert werden und gleichzeitig erfolgte die Weiterbildung der Belegschaft für die LKW-Fertigung. Trotz aller Schwierigkeiten und Probleme wurde der Staatsplantermin zum **Bandanlauf** am 01.07.1965 gehalten und am 17.07.1965 rollte der erste

LKW IFA-W50

vom Band.

Das Industriewerk Ludwigsfelde wurde aus diesem Anlaß in

„VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde“

umbenannt.

Die Gemeinde Ludwigsfelde wurde ab 18.07.1965 in den Rang einer „Stadt“ erhoben.

Ludwigsfelde war übrigens die 629. Stadt der DDR.

Mit der Ernennung zur Stadt wurde die enge Wechselwirkung Kommune und Betrieb gewündigt, denn der Ausbau zum LKW-Werk beinhaltete gleichzeitig die Errichtung neuer Wohngebiete und Nachfolgeeinrichtungen in Ludwigsfelde. Die Erweiterung der Kapazitäten der LKW-Produktion in Ludwigsfelde erfolgte im Rahmen von Vereinbarungen im „Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ (RGW). Danach verzichtete z.B. Ungarn auf die Produktion von Lastkraftwagen der 5-Tonnenklasse zugunsten der Busproduktion. Die DDR versorgte Ungarn mit LKW und Ungarn lieferte im Gegenwert Busse an die DDR. Im Verlaufe von 22 Jahren exportierten die Ludwigsfelder Automobilbauer 98201 LKW allein nach Ungarn. Ins gesamte „Sozialistische Wirtschaftsgebiet“ (SW) wurden bis 1990 300 963 LKW exportiert. Gleichzeitig konnten ins „nicht sozialistische Wirtschaftsgebiet“ (NSW) 116399 Fahrzeuge in 36 Staaten verkauft werden. Bis auf Australien war der LKW IFA-W50 auf allen Erdteilen präsent. Besonders in den Jahren 1978 bis 1980 entwickelte sich das „IFA-Kombinat Nutzkraftwagen“, dessen Stammbetrieb das Autowerk Ludwigsfelde war, zu einem der bedeutendsten Exporteure der DDR.

In 18 Kombinatbetrieben mit ca. 40 000 Beschäftigten erzeugte das Kombinat Nutzkraftwagen im Jahre 1979 eine „Industrielle Warenproduktion“ (IWP) von nahezu 5 Milliarden Mark.

Im Jahre 1980 betrug der Wert einer „Tagesproduktion“ im Kombinat 19 Millionen Mark. Das IWL (IFA-Werk Ludwigsfelde) realisierte zu diesem Zeitpunkt ca. 1% der Bruttoproduktion der gesamten DDR-Industrie. Welchen Stellenwert die Exporte ins NSW hatten beweist die Tatsache, daß z. B. im Jahre 1980 etwa 50 % der Kaffeeimporte der DDR mit LKW W50 bezahlt wurden. Die höchste Jahresexportrate mit 91,09 % aller gefertigten LKW W50 erreichte das Werk 1984. Die im Automobilwerk Ludwigsfelde bestehende Gesehnschmiede entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einer der bedeutendsten in der DDR. Im Jahre 1985, vor dem Abschluß einer letzten Rekonstruktion zur Sicherung der Produktion des Nachfolge-LKW IFA-L60, produzierten die Ludwigsfelder Schmiedekumpeln jedes 7 Schmiedestück der DDR-Industrie. Damit zählte die Ludwigsfelder Schmiede zu den leistungsfähigsten Schmiedebetrieben des ganzen Landes. Sie war nach Abschluß der Erweiterung und Rekonstruktion mit ihren automatischen Schmiedelinien eine der modernsten in Europa. Besonders bemerkenswert ist, daß im IFA-Kombinat NKW eine Fertigungslinie von 90 % erreicht wurde, d. h. 90 % eigene Werkschöpfung und nur 10 % Zulieferungen Dritter. Die hohe Exportrate vor allem auch in die Länder Asiens und Afrikas beruhte u. a. auch auf die Universalität der Konstruktion des LKW W50. Als Allzweckfahrzeug konzipiert konnte der LKW nicht nur auf befestigten Straßen eingesetzt werden, sondern vor allem auf den Feldern in der Landwirtschaft, auf Baustellen und auf unwegsamen Steppen- und Wustepisten. Testfahrten auf allen Erdteilen demonstrierten eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit des Fahrzeuges. Anlaßlich einer Testfahrt in Mexiko wurde ein W50 bis in 5000 Meter Höhe, abseits aller Straßen gesteuert. Entsprechend der vorgesehenen Einsatzgebiete wurde in Ludwigsfelde ein Allradanteil von immerhin 33,3 % produziert. Der Kunde konnte beim W50 aus 60 Grundvarianten und mehr als 240 länderspezifischen Modifikationen auswählen. Kundendienstwerkstätten und Stützpunkte gab es in allen Exportländern. Die rasante Entwicklung des Werkes strahlte natürlich auf die Region aus. Das IWL war der größte Arbeitgeber in der Region. Die Belegschaft kam aus über 50 Orten und Ludwigsfelde überflügelte schon bald die Kreisstadt Zossen. Die Einwohnerzahl der Stadt erreichte 1988 schon 23 475 Bürger und hatte sich seit der Aufnahme der LKW-Produktion nahezu verdoppelt. Welche wirtschaftliche Sicherheit das Werk seiner Belegschaft und der Region bot, zeigen u. a. die 1522 Babys, die zwischen 1975 und 1990 in Ludwigsfelde geboren wurden. Im gleichen Zeitraum wurden 1 304 Ehen geschlossen und 102 Eigenheime sowie 915 Wohnungen gebaut.

Die Ära des Automobilwerkes Ludwigsfelde ging, wie die aller „volkseigenen Betriebe“ der ehemaligen DDR, mit dem Beitritt der DDR zur Bundesrepublik Deutschland zu Ende. Der Außenhandel auf Verrechnungsbasis, wie er bis dato gehandhabt wurde, war zu Ende. Nicht der Staat handelte und bezahlte z. B. Erdöl und Kaffee mit LKW, sondern der Betrieb mußte gegen D-Mark verkaufen und die hatten die Entwicklungslander Asiens, Afrikas und Lateinamerikas nicht. Die Interessengruppe westlicher Automobilhersteller und die Politik der Freuhandelsgesellschaft beendeten die Produktion von LKW in Ludwigsfelde, obwohl der L60 mit Mercedes-Fahrerhaus, wie er am 03.05.1990 vorgestellt wurde, durchaus konkurrenzfähig gewesen wäre.

2.0 Chronologie 1952 bis 1996

5. Februar 1952 Beratung im FKM-Elbe-Werk Rößlau mit dem Ministerium für Maschinenbau zum „Aufbau eines Motorenwerkes in Ludwigsfelde“
5. Februar 1952 Abschluß eines Generalvertrages „Neubau VVB, KKM-Kraftmaschinenbau Ludwigsfelde“
6. Februar 1952 Erste Beratung in Ludwigsfelde:
 - Bildung einer Aufbauleitung (1952 - 89 Personen)
 - Technologische Projektierung durch Elbe -Werk Rößlau
 - bauliches Vorprojekt durch Industrieentwurf Magdeburg
7. Februar 1952 Ortsbegehung auf dem Gelände der ehemaligen Daimler-Benz-Motoren GmbH Genshagen zur Festlegung der Grenzen des neuen Werkes
25. Februar 1952 Termin zur Vorlage des Vorentwurfes für das gesamte Werk, einschließlich des Wohnungsbaues in Ludwigsfelde, im Dreieck Autobahn-Eisenbahn-Potsdamer-Straße
1. März 1952 - Gründung des Betriebes als „VEB Industriewerk Ludwigsfelde“
 - Beginn der Errichtung des Werkes und gleichzeitig einer Wohnstadt in Ludwigsfelde
 - Das Territorium des neuen Werkes umfaßt den nördlichen Teil des Geländes der ehemaligen „Daimler-Benz-Motoren GmbH Genshagen“
 - **Die erste Ausbaustufe umfaßt**
 11 Produktionshallen,
 1 Betonwerk,
 2 Prüfstände mit Tanklager,
 3 Verwaltungs- und Wirtschaftsgebäude,
 7 Gebäude zur Energie-Heizungs-Versorgung,
 8 Gebäude Sozialbauten, einschließlich Lehrwerkstatt,

800 Wohnungseinheiten,

3 HO-Läden und 2 Konsumläden,

1 Wäscherei,

1 Kulturhaus,

1 Poliklinik mit 32 Betten, nebst Operationssaal, Röntgenrichtung
und fachärztlicher Betreuung,

10 halbfertige Holzhauser fertigstellen

Insgesamt mußten 94 Objekte, vom Zaun bis zur Poliklinik, errichtet werden.

Gesamtkosten dieser ersten Aufbaustufe, 1952 bis 1954 - ca. 79 Mio. Mark

Planträger während der Errichtung des Werkes war das „Ministerium für
Maschinenbau, Hauptverwaltung Schwermaschinenbau“

Aufbauleiter und gleichzeitig erster Werkleiter des Betriebes war Herr Fritz
Röbstock, Sonderbeauftragter der Regierung der DDR.

Der Aufbau von Werk und Wohnstadt obliegt den Bauunionen Bitterfeld,
Leipzig und Potsdam.

- Rohbaufertigstellung des Werkes:

31. Dezember 1952

- Zweckbestimmung des Betriebes:

Produktion schnelllaufender Schiffsdieselmotoren hoher Leistung (2 500 PS)

Produktionsanlauftermin:

1. August 1953

Der Aufbau des Werkes läuft als „Projekt M“

30. Juli 1952

Neues Ziel der Aufbaufertigung: Rohbaufertigstellung des Werkes am
13. Oktober 1952 (Tag der Aktivisten)

- Sommer 1952 Schon in der Aufbauphase des Werkes wurde im Ferienlager des Fischereibetriebes Saßnitz, in Göhren, eine zusätzliche Baracke vom IWL aufgestellt, um 130 Kindern der Aufbauleitung in zwei Durchgängen schöne Ferientage zu ermöglichen.
13. Oktober 1952 Rohbaufertigstellung der wichtigsten Produktionshallen. Richtfest wird an der Halle 1 gefeiert.
28. Oktober 1952 Auf der Baustelle, Werk und Wohnstadt, sind 3 582 Bauleute und Monteure beschäftigt, die in Barackenlagern mit insgesamt 33 Baracken zum Teil nur notdürftig untergebracht sind
20. Dezember 1952 Feierliche Übergabe der teilausgerüsteten Halle 11 als Betriebsmittelbau.
21. Dezember 1952 Beginn der Herstellung von Werkzeugen, Vorrichtungen und Hilfsmittel für das Werk und den Motorenbau, noch in bescheidenem Rahmen.
1. März 1953 Der Betrieb wird dem „Ministerium für Transportmittel und Landmaschinenbau, Hauptverwaltung Schiffsbau“ zugeordnet.
1. Juni 1953 Die Deutsche Investitionsbank Potsdam (DIP) lehnt wegen fehlender technologischer Projekte eine weitere Finanzierung des Vorhabens Ludwigsfelde ab.
- Um eine Fertigstellung der begonnenen Bauten zu gewährleisten, werden Sofortmaßnahmen und ein neuer Ministerratsbeschluß verlangt.
- Die Werkleitung sieht sich gezwungen, das Investitionsvorhaben zunächst einzustellen.
- Im Verlauf der weiteren Genehmigung von Investitionsmitteln mußten gegenüber der geschätzten Mittelplanung ca. 36 Mio. Mark eingespart werden. Das führte u. a. dazu, daß
- die Halle 13 nicht gebaut wurde,
 - die Fertigstellung der Lehrwerkstatt zurückgestellt wurde,
 - der Bau des Kulturhauses erst 1956 erfolgte,
 - die Poliklinik dem Rat des Kreises zur Fertigstellung übereignet wurde,
 - das Objekt „Sonnenschutz“ wird gestrichen.
1. Juli 1953 Eintragung des Betriebes in das Handelsregister. Damit ist das IWL ein juristisch selbständiger Betrieb.
1. September 1953 Die Lehrwerkstatt zieht in die Halle 2 mit 303 Lehrlingen.

- Oktober 1953 Die erste Nummer einer Betriebszeitung mit dem Namen „Motor“ erscheint.
Erster Redakteur: Max Warnecke
- 1953/1954 Beginn der Entwicklung und handwerklichen Fertigung einer Vornullserie des Motorrollers „Pitty“, Bau von ca. 100 Versuchsmustern
1. Mai 1954 Im Demonstrationszug der Werktätigen des IWL werden die ersten fünf Motorroller „Pitty“ der Öffentlichkeit vorgestellt.
7. Februar 1955 Bandanlauf des Motorrollers „Pitty“
26. April 1956 Produktionsende des Rollers „Pitty“
1. Mai 1956 Der erste Versuchsmotor KVD 2500 geht auf den Prüfstand
7. Mai 1956 Produktionsbeginn des Motorrollers TR 56 „Wiesel“
14. Juni 1956 Zur Werkleiterarbeitserhaltung wird die Serienfreigabe für den Rennbootmotor RM 175 in einer Losgröße von zunächst 21 Stück erteilt.
15. Juli 1956 Die Lehrwerkstatt, auch Lehrkombinat genannt, zieht aus der Halle 2 wieder in die fertiggestellte Lehrwerkstatt zurück.
9. September 1956 Das zweite Betriebsportfest findet statt
1. Januar 1957 Das IWL wird in die Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) Flugzeugbau Dresden übernommen und als „Serienwerk“ für Turbinenluftstrahltriebwerke bestimmt.
1. April 1957 Erste vorbereitende Arbeiten zur Herstellung der Serienreife des Strahltriebwerkes Pima 014
- Herbst 1958 Auf Beschluß des Ministerrates der DDR wird ein Bereich „Triebwerksreparatur“ aufgebaut. Standort dieses Bereiches war die Halle 9.
22. April 1959 Der letzte Motorroller vom Typ „Wiesel“ wird produziert
1. Mai 1959 Bandanlauf des Motorrollers SR 59 „Berlin“
19. Mai 1959 Demontagebeginn des ersten Reparaturtriebwerkes RD-45 für die Armee
2. Dezember 1959 Im Werk wird gegenüber der Halle 5, in einer neuen Mehrzweckhalle, ein Lebensmittel selbstbedienungsladen eröffnet.

29. Dezember 1959 Prüfstandslauf (Einlauf) des ersten generalreparierten Armeetriebwerks RD-45
26. Februar 1960 Erster 250-Stunden-Abnahmelauf des TW-RD-45 nach erfolgter Rückmontage. Der Betrieb erhält die „Staatliche Lizenz“ zur Generalreparatur von Strahltriebwerken.
- 1960 Beginn der Reparatur weiterer Typen (WK 1A u. WK-IF) von Strahltriebwerken für die Armee
- Juli 1960 Der 100 000 Motorroller seit Produktionsaufnahme wird produziert. Es ist ein Roller vom Typ „Berlin“.
20. August 1960 Erstflug des IWL-Triebwerkes IL 014 mit der Nr. L 10 0006 verlief erfolgreich.
26. August und 4. September 1960 Weitere Flugerprobungen von vier TL 014 Triebwerken mit dem Düsenpassagierflugzeug 152/11 V-4 verliefen erfolgreich
20. November 1960 Der 50 000. Motorroller vom Typ „Berlin“ verläßt das Montageband
28. Februar 1961 Das Politbüro des ZK der SED beschließt die Einstellung der Flugzeugproduktion und Auflösung der VVB Flugzeugbau Dresden
- April 1961 Das IWL wird in die VVB Energiemaschinenbau EKM übernommen
28. November 1961 Der 200. Export-Kembootmotor RM 175 wird ausgeliefert
20. Juni 1962 Die Produktion des Triebwerkes IL 014 als stationärer Gaserzeuger wird eingestellt.
20. November 1962 Beginn der Produktion der drei Hauptbaugruppen: Eckventil, Öldilutionspumpe und Durchgangsventil für den Elektronenstrahlmehrkammerofen
30. November 1962 Die Produktion des Motorrollers „Berlin“ ist beendet.
21. Dezember 1962 Der Ministerrat der DDR beschließt: „Aufbau einer NKW-Produktion im IWL“
1. Januar 1963 Der Betrieb wechselt zur VVB Automobilbau Karl-Marx-Stadt
17. Januar 1963 Serienanlauf des Motorrollers TR 150 „Troll I“

Januar 1963	Beginn der Montage von Armeejeps Typ P 3
1. u. 2. April 1963	Beginn der Projektierung und der technologischen Vorbereitung der LKW-Produktion
30. Juni 1963	Halbjahresplan der P 3-Produktion mit 1614 Fahrzeugen 100%-ig erfüllt.
September 1963	Der insgesamt 1.000. Rennbootmotor RM 175 verläßt den Prüfstand
20. Oktober 1963	Nach langem Kampf erhält der Motorroller „Troll I“ das Gütezeichen "T"
11. November 1963	Der Ministerrat der DDR stimmt dem eingerichteten Projekt zum Aufbau der LKW-Produktion im IWL zu und stellt zunächst 172 Mio. Mark zur Rekonstruktion des Betriebes bereit.
	Die Fläche des Betriebes erweitert sich auf 184 ha.
	Mittelpunkt der Rekonstruktion des Betriebes ist der Aufbau der neuen Montagehalle, Objekt 142, mit allein ca. 72 000 qm Produktionsfläche
	Die Gesamtproduktionsfläche des Werkes bis dato 59 354 qm. Es werden neue Lagerplätze von ca. 20 000 qm und Fahrzeugabstellplätze von etwa 22 000 qm benötigt. Die Kapazitäten des neuen Werkes werden auf 20 000 Fahrzeuge pro Jahr zuzüglich 15 % Ersatzteile ausgelegt.
Januar 1964	Die P 3-Produktion wird vom Objekt 102 zum Shed-Bau H 115 verlagert.
April 1964	Die ersten Schmiedeteile für den zukünftigen LKW W50 werden in der Halle 7 eingeschmiedet
16. bis 18. Mai 1964	Das VII und letzte Motorrollertreffen findet statt.
5. Juni 1964	Feierliche Grundsteinlegung für die Montagehalle 142, die mit einer Fläche von ca. 72 000 qm die bis dato größte Halle der DDR ist.
1964	In Ludwigsfeld entstehen 280 Wohnungseinheiten, zuzüglich Hochhaus mit 132 Wohnungseinheiten. Der Bau von Kinderinstitutionen, einer Kaufhalle und einer neuen 26-Klassenschule einschließlich Turnhalle und Hof ist ab 1965 vorgesehen.
Juni 1964	Auf der Baustelle IWL werden 6 404 Tonnen Material 5 128 Tonnen Betonfertigteile und 1 276 Tonnen Baustoffe entladen, ohne daß Standgelder anfallen.

1. September 1964 340 Jugendliche nehmen eine Lehre in 12 Berufen an der BBS auf. Damit erhalten insgesamt 700 Lehrlinge eine Ausbildung. Dazu kommen 320 Schüler mit einer Berufsausbildung mit Abitur und ca. 600 Schüler im polytechnischen Unterricht.
11. November 1964 Öffentliche Verteidigung und Freigabe der Entwicklungsstufe ÜK 8 für den LKW W50/L zur Nullserienfertigung
24. Dezember 1964 Produktionsende des Motorrollers „Troll 1“ und damit gleichzeitig der Motorrollerproduktion insgesamt
31. Dezember 1964 Bis auf die Fertigung des Jeeps P 3, von dem noch 1 000 Stück 1965 zu fertigen sind, der Schaufelschmiede und der Rollerersatzteilproduktion, läuft die ganze sonstige Produktion aus.
15. Januar 1965 Richtfest an der Montagehalle 142 - Südseite, Richtfestfeier in der leeren Halle 4
31. März 1965 Die letzten der noch im Werk befindlichen Motorroller werden an den Großhandel ausgeliefert. Die Schaufelschmiede stellt ihre Produktion ein.
10. April 1965 Drei Weltrekorde durch IWL-Rennbootfahrer über 5, 10 und 15 Meilen mit dem RM 175 errungen.
26. April 1965 Peter Rosenow, IWL-Werksfahrer, erreicht mit 105,34 km/h den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord in der Klasse 1 bis 175 ccm mit dem RM 175.
28. u. 30. April 1965 Die ersten beiden LKW W50 aus IWL-Produktion werden in der Halle 9 als Vorzüllserie montiert
1. Mai 1965 Diese beiden LKW wurden zur Demonstration im Zug des IWL mitgeführt.
8. Mai 1965 Auf dem Hochhaus in Ludwigsfelde konnte die Richtkrone aufgezogen werden.
13. Mai 1965 Mit dem Absenken des 102 Tonnen schweren Unterteiles der Rahmenlängsträgerpresse (3000 t Preßkraft) begann die Montage dieser wichtigen Ausrüstung in der Presserei.
27. Mai u.
20. Juni 1965 52 Be- und Entlüftungsköpfe werden mittels Hubschraubermontage auf dem Dach der Halle 142 montiert.
1. Juni 1965 Beginn der Ausrüstungsmontage in der neuen Schmiede, Halle 116

- Juni 1965 Zur Vorbereitung auf eine neue Tätigkeit in der LKW-Produktion haben sich 1.183 Werksangehörige im IWL und 146 Kolleginnen und Kollegen in anderen Betrieben qualifiziert.
30. Juni 1965 Probeauf des noch leeren, 280 m langen Montagebandes für den LKW W50
1. Juli 1965 Anlauf des Endmontagebandes W50 mit dem Auflegen des ersten LKW-Rahmens
17. Juli 1965 Der erste Serien-LKW IFA W50 verläßt das Montageband.
Meeting mit über 1.000 Werktätigen
Der Betrieb erhält seinen neuen Namen:
„VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde“
18. Juli 1965 Ludwigsfelde besitzt ab diesem Tage als G29. Stadt der DDR das „Stadtrecht“
31. August 1965 Mit der Produktion der ersten 100 LKW W50 ist die Nullserie abgeschlossen.
13. September 1965 In der Schmiede wurde bereits die 3.000. t Schmiedestücke für den W50 abgeschmiedet
- September 1965 Zur Leipziger Herbstmesse konnte der erste Exportvertrag über die Lieferung von LKW W50 nach Kuba abgeschlossen werden. Zur gleichen Zeit fanden Testfahrten in Bulgarien und Ungarn statt.
23. September 1965 Kurt Lummsch, Vorsitzender der Betriebsgewerkschaftsleitung (BGL), vollzog den ersten Hammerschlag in der neuen Schmiede, Halle 116
29. September 1965 Der letzte Armeejep vom Typ P 3 wurde gefertigt.
30. September 1965 Inbetriebnahme des Dampferzeugers 1 am neuen Industriekraftwerk
28. September bis
1. Oktober 1965 Erste Überprüfung des DAMW (Deutsches Amt für Material- und Warenprüfung) für den LKW W50 ergab nur das Gütezeichen „2“
8. Oktober 1965 Fliegerkosmonaut Alexei Leonow (Raumschiff Wofhoer 2) besucht in Begleitung seiner Gattin Swetlana das Automobilwerk

10. Dezember 1965 Nach dreimonatigem Test in Ungarn wird der W50 hoch gelobt.
Für das erste Produktionsjahr war eine Stückzahl von 1 050 LKW im Plan vorgesehen. Es stellte sich jedoch schnell heraus, daß bis zu einer kontinuierlichen Fertigung noch ein weiter Weg ist. Trotz aller Bemühungen konnten 1965 nur 855 LKW vom Band gezogen und 851 dem Verkauf zugeführt werden.
25. Juli 1966 Die Stückzahl an gefertigten LKW kann schnell gesteigert werden. An diesem Tag läuft der 2 500. LKW vom Band.
Insgesamt konnten 1966 schon 5 775 W50 gebaut und 5 731 dem Verkauf übergeben werden. Sehr bemerkenswert ist die Tatsache, daß in sehr kurzen Abständen immer neue Varianten aufgelegt werden und so ein breiter Kundenkreis erreicht wird. Schon im 2. Produktionsjahr wurden 1 810 LKW in 11 Länder exportiert. Das entspricht einer Exportrate von 31,58 %.
13. Juni 1967 Der 10 000. LKW W50 wird gefertigt
wurden 3 211 LKW in fünf Länder exportiert, das entspricht 30,58 % der Gesamtproduktion. Die Produktion gegenüber 1966 konnte fast verdoppelt werden.
Ab II. Quartal 1967 wird der LKW mit einem 125PS Motor ausgerüstet.
28. Dezember 1967 Zur Verbesserung der Versorgung der Automobilwerker wird eine neue Kaufhalle am Hochhaus eröffnet.
- Februar 1968 Die neue Küche der Betriebsberufsschule ist in Betrieb
29. Februar 1968 Erste Technologenkonferenz des Betriebes zur komplexen sozialistischen Rationalisierung
- April 1968 Der 20 000. LKW W50/L m. Pl wurde dem Kunden, dem VEB Kraftverkehr Ilmenau, übergeben.
23. Juni 1968 Der 2-Seitenkipper (2-SK 5) wird mit dem Agra-Diplom in Gold ausgezeichnet.
13. September 1968 Beginn eines mehrjährigen Einsatzes von 180 ungarischen Jugendlichen im Autowerk

- September 1968 Ein „Kooperationsverband LKW W50“ unter Leitung des IWL wird gebildet (Vorläufer Kombinat)
29. September 1968 Peter Roscnow wird Europameister in der Rennbootklasse bis 175 ccm
27. November 1968 Das Sekretariat des ZK der SED beschließt die Eröffnung eines „Stabilisierungsverfahrens“ für das IWL, da die Planaufgaben nicht erfüllt werden.
- Dezember 1968 Der 30 000. LKW W50 verläßt das Montageband.
22. Januar 1969 Der erste Spatenstich an der Volksschwimnhalle in Ludwigsfelde wird vollzogen. Der Bau ist NAW-Objekt und wird vom IWL und seinen Brigaden mit errichtet.
18. und 19. August 1969 Der erste Vollecontainerzug aus Nordhausen mit 240 Motore erreicht das Werk. Damit beginnt der Containerverkehr mit Ganzzügen
- 1969 In kurzen Abständen werden neue Varianten des LKW W50 entwickelt und in die Produktion überführt, u. a. W50 L/W; W50 L/Z; W50 L/NKB.
- Stabilisierungsverfahren. beginnt sich positiv auszuwirken. Der Plan wurde erstmalig erfüllt.
- LKW Soll: 16 380)
LKW Ist: 16 405) IWP FK
- Klaus Driefort, Werksfahrer Motorrennboot, wird Europameister in der Klasse OJ bis 175 ccm.
- Expedition mit dem W50 nach Mexiko - der Wagen bewährt sich glänzend.
- 78 Jugendliche beteiligen sich mit 22 Exponaten an der Betriebsmesse der Meister von Morgen (MMM). Nutzen ca. 90 000,- DM
23. Januar 1970 Der 50 000. LKW (FA-W50) wird produziert.
22. April 1970 Unterzeichnung eines Freundschaftsvertrages mit dem SIL-Automobilwerk Moskau
31. Mai 1970 Der Chor der Autowerker wird als „Beste Chor des Kreises Zossen“ mit einem 1. Platz ausgezeichnet.

18. Juli 1970 Peter Rosenow, Werksfahrer MC-Ludwigsfelde, wird Weltmeister im Rennboot Klasse OA bis 250 ccm.
5. August 1970 Für den Bereich der Schmiede und den Bereich Achse wird die Garküche II übergeben. Sie hat eine Kapazität von 1500 Essenportionen täglich (4 - 5 Wahlen).
20. August 1970 Nach dem Verlust des Gütezeichens für den W50 erhält die Type W50 LA/A als erste wieder das Gütezeichen „1“.
26. August 1970 Die erste Sicherheitskonferenz des Betriebes wird durchgeführt.
24. September bis 10. Oktober 1970 Die ersten Betriebsfestspiele der Automobilwerker finden in Ludwigsfelde statt. Sie werden ein großer Erfolg. 27 Veranstaltungen mit 10 064 Besucher.
6. Oktober 1970 An der Volksschwimmhalle wird Richtfest gefeiert. Hieran haben die Autowerker einen großen Anteil.
- Oktober 1970 Der Bereich Schmiede und Gesenkbau (FB 1) wird als erster Betriebsteil mit der innerbetrieblichen Gutachternote „J“ ausgezeichnet.
- 1970 Abschluß der 2. Rekonstruktionsstufe der Schmiedehallen 7 und 116 und Inbetriebnahme einer neuen Induktionsanlage mit vollmechanisierter Beschickung der Öfen, der Transportbänder und der Pressen.
- An der Betriebs-MMM beteiligten sich 398 Jugendliche mit 42 Exponaten und einem Nutzen von 1 435 000 Mark.
- Im Jahre 1970 wurden 169 Werk tätige, darunter 56 Frauen, als „Aktivist“ geehrt.
- Es konstituierte sich ein „Produktionskomitee“ zur Unterstützung der staatlichen Leitung.
- Vorsitzender: Parteisekretär
Stellvertreter: BGL-Vorsitzender
- Peter Rosenow und Klaus Driefert werden als „Verdienter Meister des Sports“ geehrt.
- Die Gewerkschaftsbibliothek des IWL erringt im Wettbewerb der hauptamtlich geleiteten Gewerkschaftsbibliotheken des Bezirkes Potsdam den 1. Platz.

26. Januar 1971 Das Teilautomatisierungsvorhaben Querwalze im Bereich Schmiede und Gesenkbau wird feierlich in Betrieb genommen.
29. März 1971 Inbetriebnahme des Teilautomatisierungsvorhabens „Achsstumpf“ in der Halle 2 (Fertigungsbereich 4 - FB 4) sechs Tage vorfristig.
- Mai 1971 Als neues Ferienheim des Betriebes wird das Heim Pillnitz eröffnet.
2. Juni 1971 Der 75.000 LKW W50 rollt vom Montageband.
9. Juni 1971 Paul Verner, Mitglied des ZK der SED, besucht den Betrieb. In seiner Begleitung befindet sich der Minister für Verarbeitungsmaschinen und Fahrzeugbau, Dr. Georgi.
11. Juni 1971 Feierliche Eröffnung der 3. Betriebsfestspiele der Autowerker mit einem festlichen Konzert.
30. Juni 1971 Termingemäß wurde das Teilautomatisierungsvorhaben „Automatische Prüfeinrichtung“ im Versuch Halle 9 in Betrieb genommen. Die Anlage ist in der Lage, programmgesteuerte Festigkeitsversuche und Untersuchungen an kompletten LKW auszuführen.
29. Juli 1971 Die ersten 56 Export-LKW W50 für die Sowjetunion verlassen mit einem Ganzzug das IWL.
- September 1971 Der erste Abschnitt eines neuen Betriebskindergartens in Birkengrund Süd wird übergeben. Ab 24. September 1971 ist dieser Kindergarten für 276 Kinder voll funktionsfähig.
- September 1971 Der Ministerrat der DDR zeichnet den Betrieb als „Energiewirtschaftlichen Musterbetrieb“ aus.
1. Oktober 1971 Der Direktionsbereich „Arbeiterversorgung und soziale Bereinigung“ wird gebildet. Direktor „S“ ist Günter Hengst.
4. Oktober 1971 Der Minister für Nationale Verteidigung, Armeeobergeneral Heinz Hoffmann, besucht den Betrieb.
22. Oktober 1971 Weitere 90 ungarische Werkkätige nehmen im Werk ihre Tätigkeit auf.
- November 1971 Ein neues Konstruktionsgebäude wird vom Direktionsbereich Forschung und Entwicklung „E“ in Nutzung genommen.

- November 1971 Zur „Zentralen Messe der Meister von Morgen“ der DDR (MMM), an der der Betrieb mit drei Exponaten vertreten ist, wird das Exponat „Reibschweißmaschine“ ausgezeichnet.
- Das Jugendkollektiv wurde
- mit der Medaille für hervorragende Leistungen in der Bewegung MMM,
 - dem Ehrenpreis des Zentralvorstandes der DSF
 - und
 - dem Ehrenpokal des Ministers für das beste Exponat des Ministeriums geehrt.
- An der Betriebs MMM beteiligten sich 411 Jugendliche mit 63 Exponaten und einem voraussichtlichen Nutzen von ca. 3 745 000 Mark.
- 1971 Der Betrieb erfüllt wieder die Pläne, wenn auch mit viel Kraft und zahlreichen Problemen belastet.
- Von der Jahresproduktion an LKW wurden über 50 % in 15 Länder exportiert.
- Der W50 kann in über 50 Varianten mit ca. 165 Modifikationen geliefert werden.
- Auf der Leipziger Herbstmesse ist das Werk mit 18 Varianten des W50 vertreten.
- Die Betriebssektion der „Kammer der Technik“ (KdT) hat 220 Mitglieder, die in 13 Fachgruppen tätig sind.
- Patenschaftsverträge mit Ludwigsfelder Schulklassen haben 106 Brigaden.
- 15 Brigaden wurden mit dem Ehrentitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ ausgezeichnet.
- Die Motorrennbootfahrer des Autowerkes bestimmen die Weltspitze mit. Europameister in der Klasse OJ bis 175 ccm wird Klaus Driefert. Europameister in der Klasse OA bis 250 ccm wird Peter Rosenow.
- Manfred Blumenthal erringt bei den Weltmeisterschaften der Motorrennbootfahrer der Klasse OA bis 250 ccm den Titel eines Vizeweltmeisters.
- Peter Rosenow konnte den 3. Platz belegen.
- Klaus Driefert erringt seinen 4. DDR-Meistertitel in der Rennbootklasse OJ bis 175 ccm.

Im Leistungsvergleich der Rechenstationen des Ministeriums für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau (MALF) konnte die R 300 Station des Autowerkes im III. Quartal 1971 den 1. Platz belegen.

Bereits in diesem Jahr wurden Thesen zur Weiterentwicklung der Produktion und des Fahrzeuges entwickelt, um den volkswirtschaftlichen Gegebenheiten auch in der Zukunft gerecht zu werden. Als Einführungszeitraum war 1976 bis 1980 vorgesehen. Diese Zielstellung konnte nie verwirklicht werden, da die zentrale Zuweisung von Investitionsmitteln dies nicht zuließ.

- Januar 1972 Im Rahmen eines Handelsabkommens zwischen der DDR und der UdSSR wird auch die Lieferung von 6 200 LKW W50 im Jahre 1972 vereinbart.
- März 1972 Der 5 000. Export-LKW seit Exportbeginn in die UdSSR geliefert
19. bis 28. April 1972 Qualitätsüberprüfung des Betriebes durch das „Deutsche Amt für Material- und Warenprüfung“ (DAMW). Im Ergebnis konnte dem LKW W50 das Gütezeichen „I“ wieder erteilt werden.
25. April 1972 In Binz auf der Insel Rügen wird der Grundstein für einen Ferienkomplex gelegt, an dem das Autowerk als Planträger beteiligt ist.
16. Mai 1972 Im Bereich Schmiede und Gesenkbau (FB 1) schmiedet die Brigade „Roter Stahl“ die 100 000. Tonne seit Bestehen der Schmiede auf einem Gegenschlaghammer (HG 10). Es sind Doppelflanschritzhemer für den W50.
15. Juni 1972 Vorfristige Kälteprüfung einer neuen Fördstraße (Waagrechtenschmiedemaschine verbunden mit einer Querwalze) im Bereich Schmiede und Gesenkbau anlässlich des Besuches von Ministerpräsident Willi Stopa.
22. Juni 1972 Das Autowerk erhält anlässlich der „Aggra 72“ das „Aggra Diplom“ für den LKW W50 LA/Z 2SK5-ND.
22. September 1972 Meeting anlässlich der Fertigung des 100 000. LKW W50 seit Aufnahme der Produktion im Jahre 1965.
13. Oktober 1972 Der 10 000. LKW W50 geht auf die Reise in die Sowjetunion.

1972

Die Erweiterung des Kraftwerkes wird durch den Bau eines zweiten 100 m hohen Schornsteines für alle sichtbar.

Der Direktionsbereich Produktion wird umstrukturiert. Der FB 3 (Galvanik) entfällt, er wird in den Großbereich FB 7 (mit allen Montageabteilungen und der Galvanik Halle 12 sowie Farbgebung) eingegliedert.

14 Frauen schlossen am 19. Februar 1972 nach drei Jahren ein Studium als „Meister“ ab.

Ab 26. Mai 1972 beginnt der erste Austausch von Arbeiterbrigaden zwischen dem SIL-Automobilwerk Moskau und dem IWL für die Dauer eines Monats. Die IWL-Brigade wird von Meister Gerhard Schneider geleitet.

Am 15. Juni 1972 besucht der Ministerpräsident der DDR, Willi Stoph, den Betrieb.

Während der „agra 72“ wird der LKW W50 Nr. 1 vorgestellt. Er ist 344 923 km in der Landwirtschaft im Einsatz gewesen und wird weiterhin genutzt.

Zur betrieblichen MMM stellen 578 Jugendliche 74 Exponate vor, die einen voraussichtlichen Nutzen von ca. 950 000 Mark bringen.

Der Betrieb erhält einen Brief von Erich Honecker, in dem er für die bisherigen Leistungen dankt. Er wünscht viel Erfolg bei der Überbietung der LKW-Planzahl 1972 um 250 Autos. Im „Ist“ sind es dann 300 Fahrzeuge.

Das Ballett „Dr. Aibolit“ erlebt seine DDR-Premiere, dargeboten vom Ballett des Klubhauses.

Die 3. Betriebsfestspiele fanden wiederum großen Anklang. 5701 Besucher wurden bei 25 Veranstaltungen gezählt. Zusammenarbeit mit dem Rat der Stadt und anderen Betrieben muß besser werden. Das 3. Betriebssportfest findet am 9. September 1972 statt.

Das IWL unterstützt die Landwirtschaft durch den zusätzlichen Bau von 1 000 Ährenhebern für Mähdrescher zur Bergung von Lagergetreide.

Die Arbeiterversorgung liefert im heißen Sommer 1972 täglich 4 000 Liter Kaltgetränke, 800 Liter Tee und stellt ca. 500 Kästen Limonade, Cola, Selters u. a. zur Verfügung.

Im Mai wurden 28 Kollektive als „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ geehrt.

Am 15. November 1972 kann am Bettenhaus des neuen Ferienheimes in Binz Richtfest gefeiert werden.

Im Dezember werden mehrere Varianten des W50 in Ostsibirien einem Kältefest unterzogen.

Mit der Eröffnung der Kaufhalle „Flink fertig“ verbessert sich die Versorgung der Autowerker und der Bevölkerung weiter.

Am 30. Dezember 1972 erfolgte die offizielle Übergabe der Volksschwimmhalle, die unter starker Mitwirkung der Bauabteilungen und Brigaden des IWL und anderer Betriebe, im Nationalen Aufbauwerk (NAW) errichtet wurde. Erstes Schwimmen für die Bevölkerung ab 13. Januar 1973, 10.00 Uhr

13. Juli 1973 An der Fiehlstraße Querwalze/Stauchmaschine wird die 125 000. Tonne Gussenschmiedestücke seit Bestehen der Schmiede gefertigt.
16. Juli 1973 In der Halle 3 beginnt die Produktion von Konsumgütern, zunächst Schalt- hebel für den PKW Trabant und Kickstarterwellen für Moxicks aus Suhl.
23. November 1973 Der 125 000. LKW W50 seit der Produktionsaufnahme 1965 rollt vom Band. Damit konnte ein Planvorsprung von 245 LKW abgerechnet werden.
11. Dezember 1973 Im FB 5 konnte das 150 000. Fahrerhaus seit Beginn der LKW Produktion gefertigt werden. Planvorsprung 12 Stück.
- 1973 Das Jahr war von einer weiteren Stabilisierung des Reproduktionsprozesses des Betriebes gekennzeichnet. Die Pläne wurden kontinuierlich, wenn auch oftmals mit viel Kraftaufwand, monatlich erfüllt. Die Effektivität wird deutlich besser.
- Im sozialistischen Wettbewerb werden erstmals „Gegenpläne“ abgegeben und in 123 Brigaden beginnen die „Schulen der sozialistischen Arbeit“. IWL ist damit einer der ersten Betriebe der DDR (SIL-Erfahrung).
- Der vom Betrieb neu aufgebaute Jugendklub „Aurora“ wird am 24. März 1973 von der Jugend in Besitz genommen.

Vom 16. bis 27. Juni 1973 werden die 4. Betriebsfestspiele durchgeführt. Sie sind nun zu einem kulturellen Höhepunkt in Ludwigsfelde geworden. Bei 26 Veranstaltungen konnten 9 545 Besucher und Teilnehmer gezählt werden.

Das zentrale Pionierlager „Alexander Matrossow“ am Störitzsee wurde durch das Werk nach komplexer Rekonstruktion und Neuaufbau am 10. Juli 1973 eingeweiht. IWL ist Trägerbetrieb.

Zu Beginn des neuen Ausbildungsjahres werden an der Betriebsberufsschule (BBS) 206 neue Lehrlinge feierlich begrüßt. 170 Erwachsene beginnen eine Qualifizierung. Insgesamt stehen damit 600 Lehrlinge, 2 400 Schüler der Oberschulen und 500 Erwachsene an der BBS in einer Aus- und Weiterbildung.

Am 16. September 1973 wird schon zum 2. Mal in Ludwigsfelde ein internationales Radrennen im Rahmen der „VI. Woche des internationalen Radsports“ mit Mannschaften aus 9 Ländern durchgeführt (134 Starter). Auf einem 1,2 km langen Rundkurs um das Warenhaus wird der „Große Preis des Automobilwerkes“ auf über 60 km ausgetragen. Sieger ist Sportsfreund Siegfried Kramer von Turbine Erfurt.

Das 4. Betriebssportfest wird am 8. September 1973 durchgeführt.

Im Betrieb bewerben sich 231 der insgesamt bestehenden 245 Brigaden um den Ehrentitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“. 94 Kollektive stellten einen Auszeichnungsantrag, von denen 78 ausgezeichnet wurden.

Den Titel „Brigade der Deutsch- Sowjetischen Freundschaft“ tragen 99 Kollektive.

Zur Messe der Meister von Morgen des Betriebes werden 94 Exponate von 1 071 Jugendlichen ausgestellt, die einen voraussichtlichen Nutzen von ca. 2 460 000 Mark erbringen.

Die Gewerkschaftsbibliothek des Betriebes verfügt über:

20 738 Bände, 1 300 Schallplatten, 65 laufend gehaltene Zeitschriften.

Im Mittelganghaus existiert eine Bibliothek mit 2 000 Bänden für die ungarischen Werktätigen.

Das Traditionszimmer des Betriebes im Gebäude der Küche Nord wird am 12. Dezember 1973 übergeben.

- Juli 1974 Zur Leipziger „agra 74“ wird der Kooperationsbus „Ikarus - IFA 211“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Karosserie lieferte Ikarus, alle anderen Baugruppen kamen aus IFA-Betrieben.
6. September 1974 Die 150 000. t Gesenkschmiedestücke seit Bestehen der Schmiede wird abgeschmiedet. Es ist eine komplette Vorderachse in einem Stück (Ganzstahlachse).
4. Oktober 1974 Am Endmontageband wird der 145 000. LKW W50 fertiggestellt und dem Fahrer Geldermann aus der LPG Krien übergeben, der dafür den LKW FZ 1/65 an das Werk in gutem Zustand zurückgibt. Dieser 1. LKW W50 hat 651 000 km in der Landwirtschaft zurückgelegt.
4. Oktober 1974 Grundsteinlegung für das neue Ersatzteilvertriebslager durch Werkleiter Nowak.
10. Oktober 1974 Im Bereich Fahrerhausbau wird das 175 000. Rohbaufahrerhaus fertiggestellt.
18. Dezember 1974 Schichtleiter Wolfgang Hartkopf fährt den 150 000. LKW W50 vom Band.
- 1974 Am 9. Februar 1974 wird der Betrieb mit dem „Vaterländischen Verdienstorden in Gold“ ausgezeichnet.
- Mit dem Automobilwerk Nysa in der VR Polen schließt der Betrieb einen Freundschaftsvertrag ab.
- In der Gewerkschaftsbibliothek wird am 6. Mai 1974 eine Bilderausleihe (Arthotek) eröffnet, dies ist eine der ersten der Republik. Sie hat zunächst 100 Bilder und Reproduktionen im Angebot.
- Das Ferienhaus Binz wird am 29. Juni 1974 übergeben.
- Ein weiterer Freundschaftsvertrag, mit dem Automobilwerk MAS-Minsk, wird im August abgeschlossen.
- Zur MMM des Betriebes stellen 1 188 Jugendliche 113 Exponate auf 16 Bereichsmessen aus. Voraussichtlicher Nutzen: ca. 1 200 000,- M.

121 Brigaden werden mit dem Ehrentitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ ausgezeichnet.

200 Lehrlinge beenden ihre Ausbildung und werden in den Betrieb übernommen oder gehen zum Studium bzw. zur NVA.

217 Lehrlinge nehmen eine Lehrausbildung neu auf. Damit lernen insgesamt 535 Jugendliche einen Beruf im Werk.

Ein mehrjähriges Frauen-Sonderstudium zum Ingenieur-Ökonom beenden 31 Frauen.

Den „Großen Preis des Automobilwerkes“ gewinnt anlässlich der „Internationalen Radsportwoche“ am 4. August in Ludwigsfelde der Radrennfahrer Wolfgang Lötsch.

Im Werk existieren 21 Jugendbrigaden.

Zur Untersetzung des Planes 1974 werden im Januar und Februar insgesamt 324 Ideenkonferenzen in den Brigaden und 22 Ideenkonferenzen in den Bereichen durchgeführt.

Ex-Weltmeister Peter Rosenow, Ingenieur im IWL, beendet seine aktive Laufbahn als Motorwasserrennsportler. In der Sektion arbeitet er als technischer Leiter weiter mit.

16. Januar 1975

Vertrauensleute beschließen den Wettbewerbsbeschluß für 1975.

Ziele u. a.: - 24 500 LKW, d. h. 1 300 mehr als 1974

- Erhöhung Anteil Allrad um 15,7 % auf 41,9 %

- Erhöhung Ersatzteilproduktion um 30,2 %, IWP um 13,3 %, Export-SW um 12,8 %, NSW um 141,5 %

Diese außerordentlich hohen Zielstellungen, die offensichtlich die 5-Jahresplan-Ziele sichern sollen, übersteigen die Möglichkeiten des Betriebes bei weitem.

Februar 1975

Die ersten vietnamesischen Jugendlichen erlernen im Werk den Beruf des Facharbeiters für Schweißtechnik.

13. April 1975

Erstmalig wird auf Beschluß des Ministerrates der DDR der „Tag des Metallarbeiters“, verbunden mit der Verleihung des Ehrentitels „Verdienter Metallarbeiter der DDR“, begangen.

7. Juli 1975 Im „Rekonstruktionsvorhaben Achse“ wird der Komplex „Tragflanschfertigung“ vorfristig von den Brigaden der Instandhaltung übergeben.
- Juli 1975 Das MMM-Exponat „Intensivierungsvorhaben Querwalze“ erhält den „Ehrenpreis des Vorsitzenden des Rates des Kreises“.
- September 1975 Der Kooperationsautobus „Ikarus - IFA 211“ wird zur Leipziger Herbstmesse mit der Goldmedaille ausgezeichnet. Die Serienproduktion in Ungarn wird noch 1975 aufgenommen.
- September/
Oktober 1975 Die Arbeitskräftesituation des Betriebes spitzt sich zu. Delegierungen zur sozialistischen Hilfe werden aus Betrieben der VVB Automobilbau, der NVA, des Kreises Zossen und aus den vorbereitenden Bereichen des Betriebes verfügt.
- Eine „Überbetriebliche sozialistische Arbeitsgemeinschaft“ (ÜSAG) „Rationalisierung - Stimulierung - Effektivität“ unter Leitung von Professor Dr. Matthes nimmt ihre Tätigkeit auf. Wissenschaftler aus Hochschulen, Instituten und Spezialisten aus Betrieben des Automobilbaus sollen im IWL Maßnahmen der Wissenschaftlichen Arbeitsorganisation (WAO) vorbereiten und durchsetzen.
14. November 1975 Durch den Minister ALF wird Lothar Heinzmann als Betriebsdirektor des Autowerkes eingeführt. Der bisherige Betriebsdirektor Gerhard Nowak wird in Ehren verabschiedet.
- November /
Dezember 1975 Trotz permanenter Sonderschichten und Initiativwochen etc. sind die Planaufgaben 1975 nicht zu lösen. Die ÜSAG führt probeweise neue Lohnformen in den Bereichen FB 6 und 7 ein, die Menge und Qualität besser stimulieren sollen.
- Wie notwendig dies ist, zeigen die Stillstandszeiten am Montageband, z. B. vom 11. bis 19. September 1975 stand das Band 539 Minuten durch technische Ausfälle, Fehlteile, Bummel einzelner Arbeiter, Anlernen sozialistischer Hilfen u. a. Dem stehen Höchstleistungen wie in der Woche vom 17. bis 21. November 1975 gegenüber, wo als Bandrekord 130 LKW an einem Tag gezogen wurden.
- Letztlich sah sich die Betriebsleitung gezwungen, den Plan zu präzisieren und eine neue Disposition per 31. Dezember 1975 herauszugeben, die dann erfüllt wurde. IWP mit 100, 15 % und Ersatzteilproduktion mit 100, 0 %. Im Ist 1975 wurden 23 885 LKW verkauft (Ziel 24 500). Das war die bis dato höchste Jahresstückzahl. Im Durchschnitt des 5-Jahrplanzeitraumes 1971 bis 1975 konnten jährlich Steigerungsraten von AP 8,06 %, IWP 8,88 % und E-Teile 13,08 % realisiert werden, was auch noch über dem üblichen Durchschnitt lag.

- 1975
- Im August wird auf Weisung des Ministeriums erstmals ein sogenanntes „Lager für Erholung und Arbeit“ im IWL durchgeführt, in dem sich Studenten nach der Arbeit im Betrieb mit Land und Leuten bekannt machen.
- Zu den 6. Betriebsfestspielen werden 14 Veranstaltungen (465 Mitwirkende) von 3 281 Personen besucht.
- Zwei Ausstellungen können nochmals 3 103 Besucher registrieren.
- Klaus Driefert gelingt es in der Rennboot-Klasse OJ 175 ccm seinen 8. DDR-Meistertitel in Folge zu erringen.
- Den „Großen Preis des Automobilwerkes“ im Straßenrennsport erringt am 17. August 1975 der Sportsfreund Michael Schiffner von der DHfK in Leipzig.
- Die Fußballer von Motor Ludwigsfelde bestreiten ein Freundschaftsspiel gegen die Mannschaft des SIL - Automobilwerkes Moskau, Torpedo Moskau, (Europapokalgegner von Dynamo Dresden) und verlieren in strömenden Regen vor ca. 2000 Zuschauern nur 0:2.
- Eine stürmische Entwicklung kann das Klubhaus der Autowerker verzeichnen. Waren es 1974 noch ca. 80 000 Besucher bei 500 Veranstaltungen, so stieg deren Zahl im Jahre 1975 auf ca. 125 000 Gäste bei 810 Veranstaltungen.
- Das Organisations- und Rechenzentrum des Betriebes belegte im Jahre 1975 den 1. Platz im Leistungsvergleich der EDVA R 300 des Ministeriums.
17. Januar 1976
- Anlässlich einer Delegiertenkonferenz der Betriebsparteiorganisation führt der Abteilungsleiter im ZK der SED, Gerhard Tautenhahn aus:
- „... und mit der planmäßigen Rekonstruktion der Kapazitäten zu beginnen. Damit ist die weitere Erhöhung der LKW-Produktion zu gewährleisten. Der W50 wird bis 1980 das Hauptprodukt sein, dieses Fahrzeug wird die Mittel zur Vorbereitung des Nachfolgefahrzeuges erwirtschaften.“
1. April 1976
- In der im Bau befindlichen „Fertigmacherei“ südlich der Montagehalle 142 beginnt die Ausrüstungsmontage.
5. Mai 1976
- Im IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde wird erstmals in der Welt das Explosivumformen von Achsbrücken der getriebenen Achse für den Serieneinsatz vorbereitet. Die Maschinenerprobung beginnt. Am 18. Mai 1976 läuft die Nullserie an.

- Mai 1976 Im Zuschnitt wird eine teilautomatisierte Anlage zum Ablängen, Fräsen und Palettieren von U-Profilen eingeweiht. Diese Anlage ist der Explosivumformanlage vorgelagert.
- Juni 1976 Die Brigade „Max Reichpietsch“ aus der Endmontage verläßt einen Aufruf, im Rahmen einer WAO - Studie, Arbeitskräfte und Arbeitsplätze einzusparen. Dieser Aufruf wird Bedeutung im gesamten Bezirk Potsdam und darüber hinaus erlangen. So haben sich bis September 1976 über 500 Brigaden im Bezirk dieser Initiative angeschlossen und wollen 1 000 Arbeitskräfte freisetzen bzw. einsparen - bei dem allseits herrschenden Arbeitskräftemangel eine willkommene Aktion.
25. Juni 1976 Der W50 Werkstattkoffler für die Landwirtschaft erhält im Rahmen der agra 1976 das „Diplom der agra Marktleoberg“
25. Juni 1976 Vorfristige Fertigung des 20 000. Spezialfahrzeuges aus Aufbautenbetrieben
- Dieses Fahrzeug aus dem VEB „Ernst Grube“ Werdau ist ein Mischnutzfahrgestellauflieger und für den Export in die VR Polen bestimmt. In Zusammenarbeit mit 13 Aufbautenbetrieben wird der W50 in 35 Varianten komplettiert.
13. September 1976 Die Energiearbeiter des Betriebes können, stellvertretend für alle Betriebsangehörigen, mit Stolz die Urkunde für die erfolgreiche Verteidigung des Ehrentitels „Energiewirtschaftlich vorbildlich arbeitender Betrieb“ entgegennehmen.
- 1976 Der im Jahre 1975 begonnene Prozeß der Intensivierung des gesamten Produktionsprozesses und der Verbesserung der Leitungstätigkeit sowie des Management wurden 1976 fortgesetzt und führten zu deutlichen Verbesserungen im Betrieb. Der auf realer Grundlage erarbeitete Plan wurde jeden Monat erfüllt und übererfüllt.
- Insgesamt konnte in der industriellen Warenproduktion (IWP) ein Plus von 17 Mio. Mark erwirtschaftet werden. Der Betrieb entwickelte sich zu einem bedeutenden Exportbetrieb in das „Sozialistische“ und „Nicht sozialistische“ (SW und NSW) Wirtschaftsgebiet.
- Bodo Binkowski wird am 17. Januar 1976 neuer Parteisekretär des Betriebes.
- Im Bereich Schmiede und Gießbau FB 1, der schon immer zu den stabilsten des Betriebes gehörte, wurde am 17. Mai 1976 die 10 000 t Gießschmiedestücke des Jahres und im Juni 1976 die insgesamt 200 000. t seit Bestehen der Schmiede produziert.

Zur Verbesserung der medizinischen Versorgung der Autowerker wurden weitere Behandlungsräume für die Betriebspoliklinik nutzbar gemacht, medizintechnische Geräte angeschafft und am 10. Mai 1976 eine Apotheke im Betrieb eröffnet.

Die später im Betrieb allgemein beliebten Pausenversorgungswagen auf der Basis eines „Multicar“ werden im Mai erstmals zum Einsatz gebracht.

Zur Milderung der angespannten Arbeitskräftesituation werden Vorbereitungen zum Einsatz ausländischer Arbeitskräfte getroffen. Die erste Leichtbau-Unterkunft für diese Arbeitskräfte wird am 21. April 1976 dem Direktionsbereich Arbeiterversorgung und soziale Betreuung übergeben.

Die in den letzten Jahren zur Anwendung gekommenen Lohnformen im Haupt- und Nebenprozeß hatten keine leistungs- und qualitätsstimulierende Wirkung mehr. Mit „Absegnung“ übergeordneter Leitungen und der Gewerkschaft wurden neue Grundlöhne eingeführt, die in den Fertigungsbereichen FB 2, FB 6 und FB 7 erprobt wurden und im Verlauf des Jahres 1976 im gesamten Hauptprozeß und 1977 in allen Bereichen des Nebenprozesses Anwendung fanden.

Der Fertigungsbereich Presserei und Zuschnitt, ein Nadelöhr des Betriebes, wird durch ÜSAG-Arbeitsgruppen rekonstruiert und am 26. Februar 1976 zum „Jugendobjekt“ erklärt.

1976 tragen 220 Kollektive den Ehrennamen „Kollektiv der DSF“.

Den Werktätigen des Betriebes und ihren Familien standen 1976 an Ferienplätzen zur Verfügung.

- FDGB-Plätze	1350
- Betriebsferienheime	2926
- Urlauberaustausch SIL - Moskau	25
Nysa - Polen	20
- Urlauberschiff „Völkerfreundschaft“	34

4 355

Dies war bei 7 163 Beschäftigten im Jahresdurchschnitt ein sehr hoher Anteil von 60,80 %, der bedeutend über dem DDR-Durchschnitt lag.

Die Betriebssektion der Ingenieurorganisation „Kammer der Technik“ (KdT) begeht ihren 20. Jahrestag. 1976 waren 401 Ingenieure Mitglied, die in 19 Fachgruppen Probleme der Rationalisierung und Automatisierung außerhalb der Arbeitszeit für den Betrieb bearbeiteten.

- Der Motorbootrennfahrer Klaus Driefert vom MC - Automobilwerk erringt seinen 9. DDR-Meistertitel in Folge.
3. Januar 1977 Plananlauf und gleichzeitig Serienbeginn des „Explosivumformens“ von Achsbrücken im Fertigungsbereich Achse (FB 4). Diese Weltspitzentechnologie hatte sich in einer Erprobungsphase bewährt.
12. Januar 1977 Anlässlich der Fertigung des 200 000. Lkws W50 seit Produktionsaufnahme findet ein Meeting statt.
- September 1977 Auf der Leipziger Herbstmesse erhält der LKW „W50 Werkstattkoffer“ Messe-Gold. Die Auszeichnung geht an das IWL und den VEB Karosserie- werke Zittau (für den Köfferaufbau).
- Oktober 1977 Das Entwicklungs- und Realisierungskollektiv „Explosivumformung von Achsbrücken unter Großserienbedingungen“ unter der Leitung von Dr. Horst Steinicke wird zum 28. Jahrestag der Gründung der DDR mit dem „Nationalpreis I. Klasse für Wissenschaft und Technik“ ausgezeichnet.
- Oktober 1977 Täglich verläßt mindestens ein Zug mit 40 Waggons (auch an Sonn- und Feiertagen) mit 50 - 60 LKW den Betrieb. Durch Überpufferverladung wurden von Januar bis September 1977 insgesamt 1 590 Waggons weniger benötigt. Allein im September wurden 2 130 Waggons mit LKW für den Export beladen.
- November 1977 Das 25 000. Spezialfahrzeug seit Produktionsaufnahme wird mit einer Woche Planvorsprung an den Kunden übergeben.
- November 1977 Im Hafen von Maputo in der VR Mosambique sind Ende November die ersten von insgesamt 1 000 LKW W50 mit dem Frachter „Berdjansk“ eingetroffen. Ein entsprechender Vertrag wurde zur Leipziger Herbstmesse 1977 abgeschlossen.
- 1977 Der Planablauf des Jahres 1977 gestaltete sich im großen und ganzen kontinuierlich. Der Plan der industriellen Warenproduktion (IWP) einschließlich Gegenplan wurde mit 10 Mio. Mark übererfüllt. Die Exportaufgaben konnten überboten werden.
- Besonders große Fortschritte wurden in der Sicherung der Qualität der Erzeugnisse erreicht. Gegenüber 1976 wurde die Fahrzeugstückzahl um 1 338 Fahrzeuge erhöht, was einem Zuwachs von 5,36 % entspricht. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß sich die Arbeitskräfte von 1977 zu 1976 auch um 3,52 % erhöht haben und daß zahlreiche Sonderschichten und Überstunden nötig waren. Rationalisierungsmaßnahmen wirkten immer nur an einzelnen Arbeitsplätzen und beseitigten Engpässe. Eine großflächige ganze Fertigungsabschnitte umfassende Rationalisierungsmaßnahme, gab es nicht.

Seit Anlauf der W50-Produktion wurden mehr als 21 000 Neuerervorschläge eingereicht, die einen Nutzen von mehr als 112 Mio. Mark erbrachten.

Im April beendeten 37 algerische Jugendliche ihre Lehrausbildung im Betrieb.

Anläßlich des 25. Jahrestages des Bestehens des Betriebes wurden erstmalig 42 Werk tätige als „Verdienstvolle Mitarbeiter des Betriebes“ geehrt.

Die Küchen des Werkes kochen täglich ca. 10 000 Warmessen und geben 5 200 belegte Brötchen und 1 200 Bouletten aus.

Im Jahr 1977 werden im März und im Dezember gleich zwei Schwimmfeste organisiert und durchgeführt.

Zum Abschluß und als Höhepunkt der Gemeinschaftsaktion „Oktobertrümpfe“, die von der BGL und der Betriebszeitung „Start“ gemeinsam durchgeführt wurde, fand ein „Ball der Besten“ statt.

Die FDJ-Organisation des Betriebes erhält den Ehrennamen „Arthur Ladwig.“

Am 11. November 1977 wird die 2000. AWG-Wohnung in Ludwigsfelde an eine kinderreiche Familie vergeben. Der Vater ist Schmied im FB 1. Die erste AWG-Wohnung in Ludwigsfelde wurde am 1. August 1959 bezogen. Das IWL war Trägerbetrieb der AWG.

1. Januar 1978 Gründung des IFA-Kombinates Nutzkraftwagen mit Sitz in Ludwigsfelde. Lothar Heinzmann wird zum Generaldirektor des Kombinales NKW ernannt.
16. Februar 1978 Zum Betriebsdirektor des Werkes wird Friedhelm Lungwitz berufen.
28. April 1978 In der Schmiede wird die 250 000. t Gesenkschmiedestücke seit Produktionsbeginn abgeschmiedet. Für die ersten 125 000 t wurden 10 Jahre benötigt. Die zweiten 125 000 t konnten schon in 5 Jahren produziert werden.
20. Juni 1978 Das 300 000. Fahrerhaus seit Aufnahme der LKW-Produktion wurde in feierlicher Form vom Fahrerhausmontageband gezogen. 20 % wurden als Ersatzteilerfahrerhäuser verkauft.
- Juli 1978 Die Jugendbrigade „Explosivumgeformte Achse“ kann auf einen Planvorsprung von 1 000 Achsen verweisen. Und das trotz ständiger Delegationen und Fachgruppen, die sich vor Ort vom Funktionieren des Verfahrens überzeugen wollen.

2. Oktober 1978 Der Präsident der Syrischen Arabischen Republik, Hafed als Assad, besucht in Begleitung von Erich Honecker den Betrieb.

1978 Das Plangeschehen des Jahres wird davon bestimmt, wie die Zulieferteile aus dem Bereich Presserei und Zuschnitt für die anderen Fertigungsbereiche produziert werden können. Sehr schnell wird deutlich, daß die Fehlkapazitäten eine Fertigungsstückzahl von 27 500 LKW zuzüglich E-Teile nicht zulassen. Daran ändern auch die permanenten Sonderschichten an fast allen Wochenenden in der Presserei nichts.

Die im Wettbewerb organisierten Verpflichtungen, zu deren Erfüllung auch Werk tätige aus nicht produzierenden Bereichen bei Sonderschichten und Subbotniks beitragen, gewährleisten in der Fahrzeugproduktion nur einen Zuwachs gegenüber 1977 von 1,41 % auf 26 653 LKW vom Band. Wenn man berücksichtigt, daß 1978 der Anteil an Allradfahrzeugen, deren technologischer Aufwand ca. 25 % höher ist als bei Normalfahrzeugen, um 1643 LKW gegenüber 1977 gesunken ist, so ist der Leistungszuwachs gegenüber dem Vorjahr minimal.

Das Ensemble der Autowerker nimmt an den 17. Arbeiterfestspielen im Bezirk Suhl mit dem „Ludwigsfelder Bilderbogen“ mit großem Erfolg teil.

Das zentrale Pionierlager mit Namen „Alexander Matrossow“, für das der Betrieb die Trägerschaft wahrnimmt, begeht sein 25jähriges Bestehen.

Die stufenweise Rekonstruktion des Labors der Betriebspoliklinik ist abgeschlossen. Im Mai konnte es durch das medizinische Personal in Betrieb genommen werden.

Die Betriebszeitung „Start“ kann auf ein 25jähriges und die technische Bücherei des Werkes auf ein 20jähriges Bestehen zurückblicken.

An der BBS erlernen 670 Lehrlinge einen Beruf. Aus dem Staatshaushalt werden für jeden Lehrling ca. 20 000 Mark bereitgestellt.

Schon kurz nach dem 29. Jahrestag der DDR wurde am 29. Oktober 1978 ein bezahlter Subbotnik zu „Ehren des 30. Jahrestages der DDR“ durchgeführt.

<u>Ergebnis:</u>	6 437	Teilnehmer
	100	Fahrzeuge vom Band
	93	Tonnen Gesenkschmiedestücke = 217 000,- M IWP
	102	LKW dem Verkauf zuge@
	32 000,-	M Ratiomittel und
	15	Großwerkzeuge für die Presserei repariert.

17. Januar 1979 Im Südteil des Betriebsgeländes erfolgt die Grundsteinlegung eines neuen Verwaltungsgebäudes für die Kombinatiatsleitung des IFA-Kombinates Nutzkraftwagen.
- Februar 1979 Das neue Ersatzteilvertriebslager mit 22 629 Lagerplätzen auf 120 000 qm Lagerfläche für ca. 5 500 Ersatzteilpositionen wird seiner Bestimmung qm übergeben. Es beginnt eine äußerst schwierige, arbeitsintensive und schwere Verlagerungsaktion der Ersatzteile aus zahlreichen kleineren Lagern mit Inventur und EDV-gerechter Erfassung, da das neue E-Teillager rechnergestützt arbeitet.
1. September 1979 Die selbständige Kombinatiatsleitung wird aufgelöst und das Kombinat NKW wird über einen sogenannten „Stammbetrieb“, den VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde, geleitet. Damit fungiert der Kombinatiatsdirektor und der Betriebsdirektor in Personalunion. Dies trifft für eine Reihe weiterer Leiter, vom Fachdirektor bis zum Abteilungsleiter, zu.
- Dem Kombinat NKW gehören zu diesem Zeitpunkt 18 Betriebe mit ca. 34 00 Beschäftigten an. Als Finalprodukte werden LKW W50, LKW - Robur, Multicar sowie Motoren und andere fahrzeugtypische Erzeugnisse hergestellt.
6. November 1979 Beschluß des Politbüros des ZK der SED zur Entwicklung der NKW- und PKW-Produktion in der DDR.
- 1979 In diesem Jahr mußten sich zahlreiche Werkstätige, vor allem Leiter, mit den Anforderungen, die an eine Kombinatiatsleitung zu stellen waren, vertraut machen und ihre Entscheidungen über den Rahmen des Stammbetriebes hinaus treffen. Mit der Bildung des Kombinates sollte ein höherer Nutzeffekt erzielt werden, der volkswirtschaftlich ins Gewicht fiel.
- Die erhöhten Planaufgaben wurden im Stammbetrieb erfüllt und geringfügig überboten. Die im Gegenplan aufgenommene Tagesproduktion von 7,4 Mio. Mark wurde realisiert.
- Bemerkenswert ist, daß 84,42 % der Jahresproduktion an W50 exportiert wurden. Ein größerer, kurzfristiger Exportauftrag in den Irak wurde vorfristig erfüllt. Damit entwickelt sich das Werk zu einem der bedeutendsten Exportbetriebe der DDR, der vor allem dringend benötigte Devisen einbringt.
- Die großen wissenschaftlichen Kapazitäten, die im Betrieb vorrangig für die Weiterentwicklung des LKW W50 eingesetzt werden sollten, müssen aus Mangel an Liefermöglichkeiten der DDR-Wirtschaft zu großen Teilen für die Entwicklung, Erprobung und Produktionsüberleitung neuer Rationalisierungs- und Automatisierungseinrichtungen genutzt werden. Ein erheblicher Teil der im Werk eingesetzten neuen Technik stammt aus dem eigenen Rationalisierungs- und Sondermaschinenbau. Nur ein Beispiel dafür ist die komplette Explosivumformanlage.

- 1979 reichten 31 Werktätige des Betriebes insgesamt 15 Erfindungen zum Patent ein.
21. Januar 1980 Das Jahr beginnt mit einem Jubiläum in der Schmiede. An diesem Tag wird die 300 000. f Gesenkschmiedestücke seit Produktionsaufnahme abgeschmiedet.
- Die Jubiläumstonne wurde zugleich mit einer neuen Technologie - „Lochen des Achsstumpfes“ - produziert. Mittels des neuen Verfahrens, welches durch die betriebliche Fachgruppe der Kammer der Technik entwickelt wurde, wird die Masse des Achsstumpfes um 5,7 kg reduziert. Es ermöglicht Einsparungen von 160 t legiertem Stahl, 16 000 M Energiekosten. Im Getriebewerk Brandenburg werden etwa 2000 h Arbeitszeit eingespart und 21 t Späne fallen weniger an.
12. Februar 1980 In Leningrad konnte der 25 000. W50 - Export LKW einem Kraftverkehrsunternehmen in feierlicher Form übergeben werden. Die Lastkraftwagen aus Ludwigsfelde wurden allgemein gelobt.
1. Juli 1980 Durch die Effektivitätsbrigade „Fahrerhausrohbau (FB 5)“ wurde eine automatische Schrittpunktanlage für Fahrerhauslängsträger übergeben.
4. Juli 1980 Von der gleichen Effektivitätsbrigade wurde in Zusammenarbeit mit dem Zentralinstitut für Schweißtechnik (ZIS) Halle der erste Punktschweißroboter, ein Prototyp, übergeben. Dieser Roboter ist programmierbar und deshalb universell einsetzbar. Es ist der erste Industrieroboter dieser Art in der DDR.
- Juni/Juli 1980 Im Fertigungsbereich Achse (FB 4) wird eine neue Anlage zum „Mechanischen Ausbiegen von Achsbrücken“ erprobt und 5000 Versuchsachsbrücken gefertigt und in die Serie eingeschleust. Diese Anlage benötigte nur einen Bruchteil der Investitionen, die für eine Ersatzanlage des „Explosivumformens“ aufzuwenden wären (ca. 6 Mio. Mark Einsparung).
2. Oktober 1980 Der 300.000. LKW W50 wird von Fahrzeugschlosser Janos Gall vom Montageband gefahren. Wie die Leistungen des Werkes gesteigert wurden zeigt sich auch darin, daß für die ersten 100.000 Fahrzeuge 87 Monate Produktionszeit nötig waren, während die letzten 100.000 in nur noch 45 Monaten produziert wurden.
31. Oktober 1980 In Ungarn wird das 50.000. Exportfahrzeug vom Typ W50 an eine LPG in Kaba übergeben. Ungarn gehörte schon 1966 zu den ersten Kunden des Werkes. Von den 50.000 LKW W50 in Ungarn werden ca. 8 000 im Umdeltransport eingesetzt.

14. November 1980 Die ersten 128 W50 von den insgesamt 1000 LKW, die die Republik Madagaskar vom IWL gekauft hat, wurden in Tansania feierlich übergeben.
18. November 1980 Traditionell zählt Vietnam zu den größten Handelspartnern des Werkes und des IFA-Kombinates. An diesem Tage wurde in Hanoi der 10.000 LKW W50 übergeben.

1980

- Das letzte Jahr des 5-Jahresplanzeitraumes 1975 - 1980 war eines der erfolgreichsten in der bisherigen Geschichte des Werkes. Erstmals wurden 27.001 LKW produziert und der Plan der IWP mit 2,37 zusätzlichen Tagesleistungen abgerechnet. Der Exportplan in das sozialistische Wirtschaftsgebiet wurde 100%ig erfüllt und in das nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet wurden 200 LKW mehr als geplant, geliefert. Der Ersatzteilhandel konnte Waren im Werte von 20 Millionen M zusätzlich verkaufen.
- In Erfüllung des Politbürobeschlusses vom 8.7.1980 zur Entwicklung der LKW-Produktion wurde am 9.11.1980 der Prototyp eines neuen LKW der Werksbezeichnung L65 vorgestellt.
- Im Frühjahr konnten die Autowerker einen Auftrag der UNICEF, des Kinderhilfswerkes der UNO, termingerecht erfüllen und insgesamt 100 W50, in der ungewohnten Farbe „Atlasweiß“, an Kampuchea übergeben.

Ab März des Jahres 1980 werden in der gesamten DDR neue Plankennziffern zur Leistungsbewertung der Betriebe und Kombinate zur Anwendung gebracht, die besser als die IWP die tatsächliche Leistung der Wirtschaftseinheiten zum Ausdruck bringen. Es sind dies die Kennziffern

- Nettoproduktion und
- Grundmaterialkosten je 100 M Warenproduktion.

Sie ergänzen den bisherigen Kennziffernspiegel.

- Anlässlich der 18. Arbeiterfestspiele erhielt der Fotozirkel eine der begehrten Goldmedaillen.
- Die im Jahre 1974 eingerichtete Bildausleihe (Arthotek) in der Gewerkschaftsbibliothek des Betriebes konnte im April die 10.000 Ausleihe verbuchen. Derzeit sind ca. 700 Bilder im Angebot.
- 15 Jahre nach Beginn der LKW-Produktion im IWL kann mit Stolz festgestellt werden, daß der Betrieb nunmehr etwa 1 % der Bruttoproduktion der gesamten DDR realisiert.
- In der Betriebsakademie wurden seit 1973 insgesamt 635 Werk-tätige innerhalb der Erwachsenenqualifizierung zu Facharbeitern ausgebildet.

- Die Betriebsberufsschule, eine der größten der DDR, bildet in diesem Jahr

- . 667 Lehrlinge
- . 2026 Schüler der EOS u. POS
- . 34 Vietnamesen
- . 11 Äthiopier

aus. Von den 168 Beschäftigten der BBS sind 112 Pädagogen

- Die Gewerkschaftsbibliothek begeht ihr 25-jähriges Bestehen. Eine kleine Statistik zeigt ihre Entwicklung:

Jahr	Bestände Bücher	Leser	Ausleihen
1957	2181	723	3665
1962	9783	1240	23159
1968	15095	1667	50475
1973	20055	2377	65576
1979	30514	2384	66559

Die Bibliothek verfügt 1980 über:

- . 15016 populärwissenschaftliche Fachbücher
- . 11396 Bücher schöngestiger Literatur
- . 1671 Kinderbücher
- . 94 Zeitschriften im Dauerbezug
- . 1313 Schallplatten
- . 700 Bilder
- . 102 DIA-Tonvorträge
- . 448 ausgearbeitete Buchbesprechungen und literarisch - musikalische Programme für Brigaden

- Trotz aller Erfolge der Wirtschaftsfähigkeit des Werkes ist es immer noch nötig, Auseinandersetzungen mit Bummelei, Schlendrian und schlechter Qualitätsarbeit zu führen.

Dazu wird im stärkeren Maße die Betriebszeitung „Start“ herangezogen. Tatsächlich wirksame Mittel gegen diese Verfehlungen hat der Leiter nicht in der Hand.

6. Januar 1981 Die Autowerker beschließen überdurchschnittlich hohe Zuwachsraten im Wettbewerb für das Jahr 1981 gegenüber 1980.
- | | |
|---------------|------------------------|
| . IWP + 9,6 % | . Export NSW + 41,9 % |
| . NP + 12,1 % | . Export SW + 17,6 % |
| . AP + 6,9 % | . LKW + 1000 Fahrzeuge |
| . NG + 22,6 % | |
25. März 1981 Der Stammbetrieb wird für hervorragende ökonomische Ergebnisse im Jahre 1980 mit einem „Ehrenbanner des ZK der SED“ ausgezeichnet.
10. April 1981 Meeting am letzten Takt der Linie 9 Fahrerhausrohbau. Planmäßig wird das 400 000. Rohbaufahrerhaus gezogen und über die Lackanlage zum Fahrerhausmontageband geliefert.
28. Mai 1981 Im Direktionsbereich „Organisation und Datenverarbeitung“ (O) wird eine neue leistungsfähige Großrechneranlage ESER 1040 (EC 1040) ihrer Bestimmung übergeben.
1. Juni 1981 Mit Schichtbeginn um 6.45 Uhr wird in Anwesenheit leitender Mitarbeiter des Werkes der Anlauf der ersten zwei freiprogrammierbaren Roboter des Automobilwerkes unter Serienbedingungen vollzogen.
- Mit diesem feierlichen Akt beginnt auch in Ludwigsfelde das Zeitalter der Robotertechnik und damit der Automatisierung. Es ist vorgesehen bis 1985 123 Roboter zum Einsatz zu bringen, von denen 95 selbst zu fertigen sind. Beide Industrieroboter sind in der Lackierung der Achsfertigung installiert und können 4300 Stunden Arbeitszeit und Material im Werte von 210 000 Mark im Jahr einsparen. Besonders ins Gewicht fällt, daß nun die Lackierer nicht mehr ständig in den Lackierkabinen arbeiten müssen. Bemerkenswert ist, daß die gesamte Einsatzvorbereitung, Anpassung und Programmierung der Roboter durch Fachkräfte des Autowerkes erfolgte.
4. Juni 1981 Einmalige Laufleistung eines LKW aus Ludwigsfelde. In der Betriebszeitung „Start“ berichtet ein privater Fuhrunternehmer, die Fa. Hollatz aus Dallgow, Vater und Sohn, daß sie mit einem LKW W50 vom 1.6.1971 bis 4.4.1981 eine Laufleistung von 1.000.000 km ohne Grundinstandsetzung zurückgelegt haben. Der Einsatz erfolgt stets mit Anhänger im Bauwesen und in der Getreidewirtschaft.
- Dies ist die bis dato größte Laufleistung, die bekannt wurde.
- September 1981 Zur Leipziger Herbstmesse ist das Kombinat NKW mit 36 von 80 hergestellten Varianten der Fahrzeugtypen W50, Robur und Multicar vertreten. Besonderes Interesse erregten der Robur LD 3000 mit Dieselmotor und das „Mobile Schulungszentrum“ für IFA-Service-Stationen im Ausland auf W50-Basis. Die Vertragsabschlüsse über Exportlieferungen des Jahres 1981 unteretzten die geplante Stückzahl und für 1982 wurde ein Vorlauf geschaffen der größer ist als in den vergangenen Jahren.

6. Oktober 1981 Im Fertigungsbereich Trebbin werden die ersten 25 von 600 zu fertigenden PKW-Lastenanhänger HP 400.01 in feierlicher Form übergeben. Nunmehr hat auch das Automobilwerk eine „Konsumgüterproduktion“. Ein wesentlicher Kritikpunkt übergeordneter Leitungen und der „Partei“ ist damit endlich aus der Welt geschaffen. Die Steigerung der Konsumgüterproduktion für die Bevölkerung war eines der Ziele der SED, um in der DDR den Abstand zum westlichen Lebensstandard zu verringern.
- Oktober 1981 Im Rahmen der „Internationalen Messe in Plovdiv“, VR Bulgarien, übergibt der Generaldirektor des Kombinates NKW den 10 000. LKW aus Ludwigsfelde an die bulgarischen Handelspartner.
- 1981 Charakteristisch für das Jahr ist eine deutliche Verbesserung der gesamten Produktions- und Handelstätigkeit des Werkes. Die Bildung des Kombinates NKW beginnt sich positiv auf die Finalproduzenten auszuwirken. Der Exportanteil bei W50 an der Gesamtproduktion betrug 84,93 % und war damit extrem hoch. Der LKW W50 war einer der Hauptexportartikel der DDR vor allem auch ins NSW.
- Der Jahresplan 1981 wurde übererfüllt. Die im Gegenplan enthaltenen 300 zusätzlichen W50 und 100 PKW-Lastenanhänger wurden produziert. Insgesamt konnte eine Leistung von 3,8 Tagen industrieller Warenproduktion zusätzlich realisiert werden.
 - Das Programm zur Rekonstruktion des Betriebes und zur Einführung eines Nachfolgefahrzeuges orientiert anders als in den vergangenen Jahren nunmehr auf komplexe Automatisierung kompletter Fertigungsabschnitte. Das Problem besteht jedoch darin, daß es in der Wirtschaft der DDR keine Betriebe gibt, die komplette Automatisierungsangebote unterbreiten und die Anlagen dann auch fertigungsbereit übergeben können. Das bedeutet wiederum, daß der Betrieb bzw. das Kombinat eigene Kapazitäten schaffen muß. Der dem Kombinat angehörende IFA-Ingenieurbetrieb Hohenstein-Ernstthal konnte zwar Prinziplösungen anbieten, aber für alle Betriebe des Kombinates reichen die Kapazitäten bei weitem nicht aus. So ist es nicht verwunderlich, daß trotz allen Fleißes der Autowerker die Schere zwischen der Steigerung und dem Niveau der Arbeitsproduktivität in der DDR und der BRD immer weiter auseinander klafft
 - Die Bauabteilungen des Betriebes sind in einer ähnlichen Lage wie die Konstruktion und Technologie. Alle Bauarbeiten, bis auf den eventuellen Bau großer Hallen, werden vom Werk selbst ausgeführt. Um so erstaunlicher ist die Tatsache zu bewerten, daß die Rekonstruktion des IWL - Jugendklub in der Clara-Zetkin-Str. vom Werk bewerkstelligt wurde. Hier stellte sich sehr schnell heraus, daß die aus irgendeinem Grunde stehengebliebene Bauarbeiterbaracke bis auf die Grundmauern abgetragen und in massiver Bauweise wieder errichtet werden mußte.

Die feierliche Übergabe konnte am 6. Oktober 1981 erfolgen.

- Das schon zur Tradition gewordene Betriebsfest der Autowerker wird erstmalig an einem Wochenarbeitsstag als „Abendsportfest“ durchgeführt.
- Die vier in Angola vom Werk betriebenen Servicewerkstätten für IFA-Produkte fungieren gleich zeitig als Lehrausbildungsstätten für junge Angolaner. Die dort tätigen Angehörigen des Kombinates sind in einer Jugendbrigade „Solidarität“ zusammengefaßt und konnten in den ersten beiden Jahren ihres Bestehens schon 130 jugendliche Angolaner zu Facharbeitern ausbilden.
- Im Kombinatbetrieb „Spezifa Berlin“ begann die Serienfertigung einer neuen Kehrmaschine mit Rechtslenkung.
- Die Rationalisierung der Verwaltungsarbeit erfährt mit dem Einsatz der ersten Bürocomputer Robotron 1720 und Magnetbandcomputer in der Buchhaltung und im Ersatzteilhandel eine neue Qualität. Wie schon bei der Robotertechnik obliegt den Fachkräften des Betriebes auch hier die alleinige Verantwortung für Einsatzvorbereitung und auch Qualifizierung der Werkstätigen.
- In Ludwigsfelde wird zum „Tag der Republik“ erstmalig ein sogenannter Bauernmarkt durchgeführt, der vom Werk unterstützt, großen Anklang fand.

Im Klubhaus des Betriebes werden die Kulturgruppen:

- Arbeitertheater
- Akkordeongruppe und
- Jazzformation neu gegründet.

Besonders die Jazzformation macht in den folgenden Jahren von sich reden und erreicht eine bemerkenswerte Qualität.

Für die Wettbewerbsergebnisse des Jahres 1980 werden

- 189 Kollektive mit dem Ehrentitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ und
- 224 Brigaden als „Brigade der DSF“ geehrt.

Die unterschiedliche Benennung „Kollektiv“ oder „Brigade“ hatte keine tiefere Bedeutung.

- Der Kampf gegen unproduktive Zeiten wurde verstärkt in der Öffentlichkeit geführt und einige der ärgsten Bummelanten in der Betriebszeitung „Start“ mit Namen und Bereich genannt. Immerhin mußten z. B. im III. Quartal 1981 insgesamt 13.977 Stunden unentschuldigter Fehlers registriert werden und das war nur die Spitze des Eisberges, denn oftmals wurden Bummelstunden stillschweigend mit Urlaubstagen oder unbezahlten Überstunden kompensiert, um die folgende angestrebte Auszeichnung als „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ nicht zu gefährden.

- In den 80-er Jahren beginnt eine massenhafte Auszeichnung von Betrieben mit Wanderfahnen und Ehrenbannern. Mit dem „Kampf um eine Wanderfahne“, wird ein neuer Anreiz im sozialistischen Wettbewerb geschaffen, um die hohen Steigerungsraten zu realisieren. Die Funktionäre der Wirtschaft und der Parteien und Organisationen lassen keine Gelegenheit aus, mit dem Aufruf zum „Kampf um eine Wanderfahne“ die Massen zu mobilisieren. Auch das Autowerk sollte hierbei nicht leer ausgehen. Am 25. März 1981 konnte Parteisekretär Horst Norderer anlässlich einer Auszeichnungsveranstaltung im Klubhaus ein „Ehrenbanner des ZK der SED“ entgegennehmen.

Die FDJ-Organisation des Betriebes erhält zum Jahresende ebenfalls ein Ehrenbanner und da die Gewerkschaft natürlich nicht nachstehen wollte, wird das Werk Anfang 1982 mit dem „Ehrenbanner des Kreises Zossen“ bedacht. So viel Ehre hatte der Betrieb lange nicht erfahren.

1. März 1982

Der Betrieb begeht in feierlicher Form den 30. Jahrestag seines Bestehens. Dieses Jubiläum kann mit Zufriedenheit gefeiert werden, denn die vom Staat erweiterten und geforderten Leistungen und Zuwachsraten werden seit vielen Monaten erfüllt. Zwei Zahlen sollen das veranschaulichen.

Die ersten 50 000 LKW wurden in 55,5 und die bis dato letzten 50 000 LKW in nur noch 22,0 Monaten produziert.

Für die Ergebnisse des Planjahres 1981 in dem es z.B. gelang, den Export ins NSW auf über 188 % gegenüber dem Vorjahr zu steigern, wurde der Betrieb am 28.2.1982 erstmals mit einer „Wanderfahne des Ministerrates der DDR und des FDGB-Bundesvorstandes“ ausgezeichnet.

I. Dekade März 1982

Das 225 000. Exportfahrzeug seit Beginn der LKW-Produktion verläßt das Montageband in der Halle 142.

April 1982

In der Bewegung der „Messe der Meister von Morgen“ (MMM) wurden:

13 Bereichsmessen durchgeführt,
121 Exponate ausgestellt,
1221 Teilnehmer registriert,
1825 000 Mark Nutzen ermittelt

Für die Betriebsmesse wurden 41 Exponate und zur Kreismesse 30 Exponate ausgewählt.

Mai 1982

Zur Budapester Frühjahrsmesse gestaltete das IFA-Kombinat NKW einen repräsentativen Ausstellungskomplex. 1982 werden 4000 W50 nach Ungarn exportiert. Bis dato fahren bereits über 58 000 W50 in Ungarn.

2. Juni 1982 Hans-Jürgen Genthe wird zum Parteisekretär des Stammbetriebes und Parteiorganisator des ZK der SED für das Kombinat NKW berufen.
7. Juli 1982 Meeting am Takt 21 des Endmontagebandes. Der 350 000. LKW-W50 wird vom Band gefahren.
27. August 1982 Beschluß des Präsidium des Ministerrates der DDR zur Angliederung des IFA-Kombinates Spezialaufbauten und Anhänger an das IFA-Kombinat NKW.
- Das Kombinat NKW hat dann am 1. 1. 1983 22 juristisch und ökonomisch selbständige Betriebe mit einem Produktionsvolumen von ca. 7,3 Milliarden Mark und etwa 45 500 Beschäftigten.
- September 1982 Die Leipziger Herbstmesse ist für das IFA-Kombinat von besonderer Bedeutung. Ca. 40 Fahrzeuge und 9 Lizenzangebote wurden präsentiert und etwa 200 Verkaufsgespräche geführt. Der Stammbetrieb kann für das allradgetriebene Werkstattkofferrfahrzeug eine Goldmedaille entgegen nehmen.
23. September 1982 Das völlig rekonstruierte Gebäude der Polytechnik (heute Stadtmuseum) wird seiner Bestimmung übergeben.
- November 1982 Das Ehrenbanner des „Ministers für Maschinen-Landmaschinen- und Fahrzeugbau“ für gute Jugendarbeit wurde dem Stammbetrieb anlässlich der Zentralen MMM in Leipzig verliehen.
- 1982
- Der Betrieb und das Kombinat entwickelte sich in zunehmendem Maße zum Vorzeigeobjekt.
 - Die Pläne werden seit Jahren stabil erfüllt und überboten. Der Export von LKW W50 hat mit 93,59 %, gemessen an der Gesamtproduktion des Jahres, seinen absoluten Höchststand erreicht. In der industriellen Warenproduktion erreichte der Betrieb 3 zusätzliche Tagesproduktionen, 30 PKW-Lastenanhänger wurden zusätzlich gefertigt und der Ersatzteilplan mit 5,3 Mio. Mark überboten.
 - Der Werkzeug- und Sondermaschinenbau ist jetzt so qualifiziert und technisch ausgerüstet, daß im breiten Umfang komplizierte Anlagen und Sondermaschinen zur Automatisierung der Fertigung selbst entwickelt, hergestellt und zur Serienreife gebracht werden.
 - Die Ziele im laufenden Fünfjahrplan, ca. 120 Industrieroboter im Stammbetrieb einzusetzen, überfordern offensichtlich noch die Techniker und Ingenieure. Es wird in der Betriebszeitung ein Aufruf an die Belegschaft gestartet, Einsatzmöglichkeiten für Roboter zu nennen. Das Ergebnis ist überraschend gut, aber viel Neues ist trotzdem nicht herausgekommen, da die Verantwortlichen natürlich selbst schon die Möglichkeiten des Einsatzes von Robotern durchdacht hatten.

- Trotz der ökonomischen Erfolge des Betriebes wurden die äußeren Störfaktoren, die auf eine Produktionssteigerung einwirken, immer größer. So wird dem Betrieb z. B. ein Kontingent für Walzstahl vorgegeben, daß zu einem „Nullwachstum“ führen würde.

Um dies zu vermeiden wurden in einem Wettbewerb zur Walzstahleinsparung erhebliche Prämienmittel eingesetzt und der Kampf gegen Ausschuß und Materialvergeudung noch entschlossener geführt. Per November 1982 sind 254 Vorschläge eingegangen.

- Im Programm zur langfristigen Leistungssteigerung des Betriebes nimmt die Weiterbildung und Qualifizierung von Werkträgern an der Betriebsberufsschule einen zentralen Platz ein. In den Jahren 1981/1982 erwarben z. B.

103 Werkträger den Facharbeiterbrief,
 23 Werkträger beendeten ein mehrjähriges Ingenieur-Abendstudium,
 125 Kundendienstkader qualifizierten sich fachlich und
 78 mit mindestens einer Fremdsprache weiter.

Bis zum Anlauf der neuen Schmiede sind ca. 600 Mitarbeiter für die verschiedensten Anforderungen zu qualifizieren und zur permanenten Weiterbildung von Leitungskadern wird eine neue Abteilung gebildet. An der monatlichen Weiterbildung der Meister beteiligen sich ca. 170 Werkträger und 725 Betriebsangehörige besuchen die verschiedensten Lehrgänge zur beruflichen aber auch politischen Bildung. Bemerkenswert ist, daß in den letzten 10 Jahren in denen Ausbildungen zum Meister durchgeführt werden, neben 253 Meister für den Betrieb auch 63 Meister für andere Betriebe mit ausgebildet wurden und sich unter diesen 316 Meistern auch 14 algerische Bürger befanden.

- Aus der Betriebsberufsschule wurden 244 Auslerner in den Betrieb übernommen und 299 Jugendliche begannen eine Lehrausbildung.

Auf sportlich-kulturellem Gebiet ist besonders die Goldmedaille, die das Ballett anläßlich der 19. Arbeiterfestspiele im Bezirk Neubrandenburg für die Aufführung „Der verlorene Pfennig“ erhielt, hervorzuheben.

- Die BSG-Motor Ludwigsfelde, deren Trägerbetrieb das Autowerk ist, kann sein 1500. Mitglied begrüßen und zum 16. Ludwigsfelder Beschleunigungsrennen für Motorräder werden über 4000 Besucher gezählt.
1. Januar 1983 Angliederung des ehemaligen IFA-Kombinates „Spezialaufbauten und Anhänger“ an das IFA-Kombinat NKW wird vollzogen. Zum gleichen Zeitpunkt wird der VEB Fahrzeugwerk Treuenbrietzen dem Stammbetrieb als „Werk“ angegliedert. In Treuenbrietzen werden Sattelaufleger und Anhänger mit einer Nutzmasse von 10-18,5 t gefertigt.
27. Januar 1983 Zur Durchsetzung verschiedener Ministerrats- und ZK-Beschlüsse zur Ablösung von Importrohstoffen wird der Grundstein für zwei neue Heizwerke auf Braunkohlenbasis gelegt.
Nutzer: Autowerk, Instandsetzungswerk, Stadt Ludwigsfelde.
Diese Kraftwerke sollen bereits im November in der 1. Ausbaustufe in Betrieb gehen und das Ölkraftwerk des Betriebes ersetzen. Die Werke sind mit Rauchgasentstaubungsanlagen versehen.
2. März 1983 Der Stammbetrieb des IFA-Kombinates erhält zum 3. Mal in Folge und damit endgültig die Wanderfahne des Ministerrates und des Bundesvorstandes des FDGB. Zum gleichen Zeitpunkt wird der 250 000. LKW für den Export an den Außenhandelsbetrieb übergeben.
31. März 1983 Im Fertigungsbereich 3 erfolgt die Fertigung des 5000. PKW Lastenanhänger HP 400.01. Die Produktionsvorbereitung eines neuentwickelten Hängers mit Holzpritsche gestaltet sich schwierig und hat bereits Zeitverschiebung.
1. April 1983 Beginn der Entwicklung des Nachfolgefahrzeuges L60.
22. April 1983 An der BBS wird die 15. Schulmesse der Meister von Morgen eröffnet. Als besonderer Knüller wird der erste von Jugendlichen gebaute Industrieroboter vorgestellt. Er soll im Fertigungsbereich Achse zum Einsatz kommen.
Insgesamt wurden 70 Exponate ausgestellt
29. April 1983 Im Bereich Fahrerhausmontage wird eine neue Türmontage-Technologie 5 Monate vorfristig übergeben, die bei einem Aufwand von 100 000 Mark einen Jahresnutzen von 1,4 Millionen Mark, darunter 1,2 Millionen Mark „Investitionsmittel“, erbringt.
29. April 1983 Erprobungsbeginn für den „Automatischen Schmiedekomplex Querwalze/ Stauchmaschine“ unter Nutzung eines Industrieroboters ZIM 60 im Bereich Schmiede.

11. Mai 1983 Der
375.000. LKW - W50
- seit Produktionsbeginn verläßt von Anlagenwart Kurt Schulz gesteuert das Montageband.
Die bis dato letzten 50.000 LKW wurden nur noch in 20 Monaten gefertigt. Der Tagesausstoß betragt schon 120 Fahrzeuge.
26. Mai 1983 Im Zuge des Rekonstruktionsvorhahens - Nachfolgefahrrzeug wird der Grundstein für eine neue Produktionsstätte, der Fabrikhausfabrik Halle 313, gelegt
- Diese Halle ist eine der Voraussetzungen zur komplexen Rekonstruktion der Montagehalle 142 in den späteren Jahren. Sie hat eine Größe von 168 x 72 m.
14. Juni 1983 Beschluß des Politburos des ZK der SED „Aufgaben und Maßnahmen zur Weiterentwicklung und technischen Vervollkommnung des W50 zur Sicherung eines hohen Exportes in das NSW“. Damit war offiziell der Startschuß zur Erweiterung und Rekonstruktion des Werkes und zur Entwicklung des Nachfolgefahrrzeuges gegeben.
26. Juni 1983 Beschluß des Präsidiums des Ministerrates der DDR zur Entwicklung der NKW-Produktion
6. Oktober 1983 Das 500.000. Rohbaufabrikhaus wird auf der Linie 9 gefertigt und mit einem Meeting verabschiedet. Werden für die ersten 100.000 Rohbaufabrikhäuser noch ca. 8 Jahre benötigt, so wurden die bis dato letzten 100.000 in nur noch 2 1/2 Jahren gefertigt.
10. Dezember 1983 Nach 11-monatiger Bau- und Ausrüstungszeit wird der erste Dampferzeuger im neuen Heizwerk in Betrieb genommen. Geplant war allerdings der 30.9.83 als Fertigstellungstermin. Es muß jedoch berücksichtigt werden, daß überwiegend nur Leitmonteure von den Ausrüstungsbetrieben am Bau waren und die ausführenden Arbeiten von Werksangehörigen, die ja keine Erfahrungen im Kraftwerksbau haben, erledigt werden mußten. So gesehen ist auch dies eine respektable Leistung der Autowerker. Bereits am 30.10.1983 war die erste Stufe der Rauchgasentstaubungsanlage einsatzbereit.
- 1983 - Das Jahr stand im Zeichen des Kampfes um die Intensivierung und Erhöhung der Effektivität des gesamten Reproduktionsprozesses. Es ging nicht mehr nur um LKW-Stückzahlen, denn die Jahresproduktion war um 900 Fahrzeuge geringer als 1982. Dafür stieg die Produktion von E-Teilen, Sondermaschinen und Konsumgütern überproportional, so daß ein Plus von 5,1 Tagesproduktionen in der IWP am Jahresende zu Buche standen. 700 PKW-Lastenanhänger konnten der Bevölkerung zusätzlich zur Verfügung gestellt werden und der Walzstahlverbrauch sank um 8469 Tonnen. Die Produktion von Zimmermannshämmern wurde neu aufgenommen

- Dem Trend der Zeit folgend, beschäftigten sich die Konstrukteure mit der Entwicklung und Erprobung von Umrüstungssätzen für den Betrieb des LKW - W50 mit Erdgas.

- Die Betriebsberufsschule wird am 17.11.1983 für langjährige ausgezeichnete Arbeit auf dem Gebiet der Bewegung der „Messe der Meister von Morgen“ mit dem „Ehrenpreis des Staatssekretärs für Berufsausbildung“ geehrt.

- Im Jahre 1983 leisteten die Werktätigen des Betriebes 977 unentgeltliche Blutspenden für humanitäre Zwecke.

- Zur Unterstützung der Bemühungen, die Effektivität insgesamt zu erhöhen, sollte durch neue Kennziffern wie

- . Nettoproduktion
- . Produktionsverbrauch

und die „saldierte Wettbewerbsabrechnung“ der Kollektive mit dem Haushaltsbuch der sozialistische Wettbewerb auf eine höhere Stufe gestellt werden.

Mit der Saldierung aller ökonomischen Kennziffern der Kollektive zu einem Gesamtergebnis wurde die Erringung des Ehrentitels „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ natürlich bedeutend schwieriger, da ja die verursachten Verluste (Ausfallzeiten, Arbeitsausschuß, Nacharbeit, Vertragsstrafen, Standgelder etc.) gegengerechnet wurden.

1. Januar 1984

Der bisherige Fertigungsbereich 3 in Trebbin wird „Konsumgüterwerk“ und trägt die neue Bezeichnung

„VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde
Stammbetrieb des IFA-Kombinates NKW
Werk Konsumgüter Trebbin“

18. Januar 1984

Im Bereich der Achsfertigung können die Werktätigen das stolze Jubiläum der Fertigung der

650.000. Achse

seit Produktionsbeginn in feierlicher Form begehen. Insbesondere wird der Dank an 130 Frauen ausgesprochen, die zum überwiegenden Teil seit vielen Jahren im 2- bzw. 3-Schichtrythmus arbeiten.

23. April 1984

Übergabe des

400.000. LKW W50

an den sowjetischen Handelspartner.

Es ist der 38.605. W50, der in die Sowjetunion geliefert wurde. Anwesend war u.a. auch Harry Tisch, Vorsitzender des Bundesvorstandes des FDGB.

10. Juli 1984

Mit der Serienübergabe eines Industrieroboters, der in das seit 1981 rationalisierte Vorhaben „Herstellung von Ausgleichskegelräder und Achswellenräder“ eingeordnet wurde, ist der erste „vollautomatische Fertigungsabschnitt“ des Werkes komplett. Nur noch eine Bedienungs- und Überwachungskraft ist notwendig.

Einsparung des Gesamtkomplexes:

17	Arbeitskräfte
12	Werkzeugmaschinen
11	Tonnen Grundmaterial
12000	Mark Energiekosten
250	qm Grundfläche

3. August 1984

Im Rahmen des Investitionsvorhabens „Rekonstruktion und Erweiterung der Schmiede“ wurde ein neues Mehrzweckgebäude nach knapp 2 1/2jähriger Bauzeit übergeben.

Investitionsaufwand: 2,3 Mio. Mark

9. November 1984

Das Kombinat NKW und der Stammbetrieb erhalten hohen Besuch. Ali Nasser Mohammed, Generalsekretär des ZK der Jemenitischen Sozial. Partei, Vorsitzender des Präsidiums des obersten Volksrates besucht in Begleitung von Erich Honecker das IWL. Meeting mit ca. 5000 Werktätigen. Besichtigung der Endmontage. Der Besuch hatte sich bereits vorher angekündigt. So wurde z. B. die provisorische Autobahnabfahrt in die Stadt von Schlaglöchern befreit, (im Volksmund dann Honeckerabfahrt) und im Werk mußten sogar die Grashalme zwischen den Gleisen der Werkbahn ausgerupft werden. Vom weiteren Theater gar nicht zu reden. So gestaltete sich ein derartiger „Staatsbesuch“ für viele zu einem Alptraum.

1984

Im November 1984 gab es für ein Erfinderkollektiv des Autowerkes und des VEB Jenaer Glaswerk einen besonderen Höhepunkt. Zur Patent- und Lizenzmesse INVE 84 in Brno (CSSR) wurde das Exponat „Batteriesäuremischanlage“ mit einer Goldmedaille ausgezeichnet. Insgesamt wurden bei 6000 Ausstellungsobjekten nur 20 Goldmedaillen vergeben. Erste Lizenzverhandlungen mit Ungarn, der Schweiz und England sind angelaufen.

- Die Bewegung der „Messe der Meister von Morgen“ hat in den letzten Jahren eine deutliche qualitative Verbesserung erfahren. Die Ansprüche an die Exponate sind gewachsen und tendieren zur Computer- und Robotertechnik hin. Die den Jugendlichen übergebenen Forschungs- und Entwicklungsaufgaben führten 1984 zu fünf Patentanmeldungen.

Insgesamt konnten:

- 139 Exponate ausgestellt,
- ein Nutzen von 2.740.000,- Mark erreicht und
- eine Beteiligung bei den Jugendlichen von 80 % erzielt werden.

Natürlich halfen viele ältere Ingenieure und Techniker sowie Meister kräftig mit und sie sind oft auch die tatsächlichen Zugpferde. Trotz allem war diese Bewegung eine gute Sache im Hinblick auf eine sinnvolle Beschäftigung der Jugend.

- In Ludwigsfelde, der Heimstadt von ca. 75 % aller Autowerker, konnten der Gaststättenkomplex „Am Brunnen“, das neue Bettenhaus am Krankenhaus und 546 Neubauwohnungen errichtet und zur Nutzung übergeben werden.
 - 1984 war, wie die vorangegangenen Jahre, für den Stammbetrieb ein insgesamt recht erfolgreiches Jahr. Erstmals wurde die magische Grenze von 30.000 LKW überboten und im Export die höchste Jahresstückzahl verkauft. Die Planerfüllung wurde wie folgt abgerechnet:
 - Nettoproduktion 104,04%
 - Industrielle Warenproduktion + 26,9 Mio. Mark, das sind 2,78 Tagesproduktionen und eine Steigerung gegenüber 1983 auf 106,55 %.
 - Ersatzteilproduktion + 4,3 Mio. Mark, das ist eine Steigerung gegenüber 1983 auf 109,86 %
 - 30.300 LKW vom Band
 - 30.315 LKW Verkauf, davon 27.614 LKW in den Export.
 - 12.385 PKW-Lastenanhänger, das sind 1385 über den Plan.
 - 51.000 Zimmermannshämmer
 - Gesenkschmiedeproduktion + 304 Tonnen.
- Besonders die hohe Exportrate von LKW läßt das Ansehen des Betriebes bei der Partei- und Staatsführung weiter wachsen, da ja besonders Devisen für die DDR - Wirtschaft dringend gebraucht wurden.

Es ist nicht zu übersehen, daß soviel Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit für die Belegschaft andererseits eine hohe Verpflichtung darstellen und es ist besonders im Hinblick auf die Umstrukturierung des Betriebes zur Produktion des Nachfolgefahrzeuges schon bedenklich, daß der Betrieb in den Massenmedien immer wieder in den Blickpunkt gerückt wird.

Für Insider ist abzusehen, daß mit der Einführung des neuen, technisch und vom Fertigungsaufwand bedeutend anspruchsvolleren Fahrzeuges, die Fertigungsstückzahlen zunächst absinken werden.

Dazu kommen noch die Anfangsschwierigkeiten beim Produktionsanlauf.

7. Januar 1985 An diesem Tage werden in der Konstruktion die ersten 6 rechnergestützten Bildschirmarbeitsplätze in Betrieb genommen. Die Arbeitsplätze sind direkt mit dem Großrechner im Organisations- und Rechnerzentrum (ORZ) verbunden.
12. Februar 1985 Mit einem kleinen Meeting am Endmontageband wird der
 425.000. LKW W50
 verabschiedet.
10. April 1985 Nach langem Kampf und vielfältigen Bemühungen der Beschäftigten des Exportversandes um die Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen ist es endlich geschafft. Ein neues Gebäude mit Sozialräumen konnte in Besitz genommen werden.
15. - 19. April 1985 Es wird wieder eine der schon zur Gewohnheit gewordenen „Initiativwoche“ durchgeführt. Ihre Hauptzielstellung besteht in der Erarbeitung eines Planvorsprunges einerseits und der Aufholung von Rückständen andererseits. Im Ergebnis konnten dann auch respektable Leistungen an einzelnen Tagen erreicht werden. So kamen z.B. am 19.4.1985 158 Fahrzeuge vom Band, so daß in dieser Woche 680 statt wie geplant 655 LKW gefertigt wurden. Angetan von diesem Ergebnis schlug die Leitung den Vertrauensleuten der Gewerkschaft vor, die Wettbewerbsziele um zusätzlich 100 LKW, 1.000 PKW-Lastenanhänger und E-Teile im Wert von 17,7 Mio. Mark zu erhöhen. Die Walzstahleinsparung soll von 460 t auf 830 t gesteigert werden. Natürlich stimmten die Vertrauensleute dem zu, obwohl es nicht gelungen ist, in allen Bereichen durchgängig die geplanten täglichen Ziele zu erreichen. In den Bereichen „Schmiede“, „Presserei“ und „Fahrerhaus“ wurden die in der Initiativwoche vorgesehenen Leistungen durch fehlendes Material, Energieausfälle oder auch fehlen der Arbeitskräfte nicht erreicht. Das zeigt deutlich, wie schmal der Grat ist, auf dem der Betrieb sich ständig im Kampf um die Planerfüllung bewegt.
30. April 1985 In der Halle 115, Achsenfertigung, wird die letzte Fertigungszelle für Ausgleichskegel- und Achswellenräder durch den Rationalisierungsmittelbau an den Fertigungsbereich „Achse“ FB 4 übergeben. Diese Fertigungszelle mit 4 Robotern schließt die komplexe Rationalisierung dieses Produktionsabschnittes ab.

Insgesamt 10 Roboter und Sondermaschinen übernehmen die Tätigkeit von 25 Arbeitern, die unterdessen in anderen Fertigungsabschnitten des Werkes einen neuen Arbeitsplatz erhielten.

In der Schmiedehalle 315 beginnt der 3-Schichtbetrieb, um die für die Einführung des Nachfolgefahrzeuges, daß zu diesem Zeitpunkt noch die Bezeichnung W53 trägt, nötigen Kapazitäten voll auszulasten. Schon in diesem Jahr liefert die Ludwigsfelder Gesenkschmiede jedes 7. in der DDR gefertigte Gesenkschmiedeteil.

7. Mai 1985 Während einer kleinen Feierstunde wird im Fertigungsbereich „Rahmen- und Pritschenfertigung“ FB 6, der insgesamt

500.000, Rahmen

seit Produktionsaufnahme fertiggestellt und an den Bereich Montage übergeben. Es konnte berichtet werden, daß die ersten 100.000 Rahmen in ca. 8 Jahren und die letzten 100.000 Rahmen in etwa 2 1/2 Jahren produziert wurden.

18. Juni 1985 Im Konsumgüterwerk Trebbin wird der

30.000. PKW-Lastenanhänger

fertiggestellt.

Als ein weiteres Jubiläum betrachteten die Trebbiner die Tatsache, daß vor etwa einer Woche die ersten

300 Export-PKW-Lastenanhänger

nach Ungarn geliefert werden konnten.

3. Juli 1985 Das Vorhaben Halle 313 - Fahrerhausfabrik - geht in seine letzte Phase. Die Montage der technischen Ausrüstung ist im wesentlichen abgeschlossen und die Funktionserprobung läuft. In der Halle 313 werden Fahrerhausrohbaugerippe mittels Deckenförderer von der Halle 142 geliefert, lackiert, zum Fahrerhaus montiert und wieder ans Endmontageband geliefert. Das Fahrerhausmontageband und die Fahrerhausfarbgebungsanlage in der Halle 142 wird demontiert und Platz für das Band des Nachfolgefahrzeuges geschaffen.

Juli 1985 Komplexe Rekonstruktion des Bereiches Achse.

I. Abschnitt - Bau Rohrschlosserei, um die Halle 13 für die Achsproduktion W50 freizumachen.

2. Abschnitt - Installierung von Sonder- und Werkzeugmaschinen in den Hallen 13 und 115 Für die Achsproduktion von W53 und W50.

3. Abschnitt - Planetenachsfertigung für W53

Abschluß des Gesamtvorhabens Mitte 1986. Der Umzug in die Halle 13 ist zu diesem Zeitpunkt nahezu abgeschlossen. Das gesamte Investitionsobjekt hat einen Wertumfang von ca. 100 Mio. Mark.

1. August 1985 Der erste wichtige Termin am sogenannten „Parteitagobjekt“ Halle 313 konnte eingehalten werden.
Das 1. Rohbaufahrerhaus wurde in der neuen Farbanlage getaucht.
20. September 1985 Meeting im Konsumgüterwerk Trebbin. Der
35.000. PKW-Lastenanhänger
ist fertiggestellt.
Bis zu diesem Tag wurden
935 PKW-Lastenanhänger und
1.038 Zimmermannshämmer
zusätzlich produziert.
Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in Trebbin werden am 4.10.1985 eine neue Küche und ein neuer Speiseraum übergeben.
18. November 1985 In der Halle 313 wird der Dauerbetrieb der Farbgebungsanlage aufgenommen. In der Erprobungsphase der vollautomatischen rechnergestützten Lackieranlage traten immer wieder Störungen auf, die auf unterschiedliche Farbqualitäten, die zum Verstopfen der Düsen an den Spritzrobotern führten, aber auch durch Schlamperei (Lappen in Farbbehältern) und Fehlverhalten der Bedienkräfte zurückzuführen sind. Auch die Arbeiter mußten sich erst an die hochmoderne Technik gewöhnen.
- November 1985 Das Autowerk, genauer gesagt die Betriebsberufsschule, ist zur Weltausstellung junger Erfinder in Plovdiv (Bulgarien) mit 2 patentreifen Exponaten vertreten.
9. Dezember 1985 Aufnahme des Dauerbetriebes am Fahrerhausmontageband in der Halle 313. Damit ist eine wichtige Voraussetzung zur Produktionsaufnahme des Nachfolgefahrzeuges geschaffen.

20. Dezember 1985 Im Fertigungsbereich Achse wurde nach 10-monatiger Vorbereitungszeit ein zusätzlich zum Plan installierter Industrieroboter zur Serienproduktion montiert. Dieser Roboter ist gleichzeitig der

1.000. Industrieroboter des Kombines

Diese 1.000 Roboter sind im abgelaufenen 5-Jahresplanzeitraum eingesetzt worden und verdeutlichen das Tempo, mit dem versucht wird, an die Spitze des technologischen Fortschritts zu gelangen. Nur um die zu erreichen, müßten schon komplette Fertigungsabschnitte vollautomatisch arbeiten. Und genau das ist nicht der Fall.

Oktober -
Dezember 1985

Das Autowerk exportiert erstmalig LKW in halberlegtem Zustand (skd) nach Ägypten, wo sie in einer neuen Fabrik zusammengesetzt werden. Die Baugruppen werden in Holzkisten verpackt. Diese zusätzlichen Arbeiten fordern eine große Anzahl von Sonderschichten, auch von Angestellten, um zum Teil im Freien die Verpackungsarbeiten zu bewerkstelligen. Hilfe kam auch aus der Landwirtschaft und von einer VP-Bereitschaft. Insgesamt wurden 1.002 LKW so zum Seetransport vorbereitet. Dazu waren 8.850 große Kisten erforderlich.

1985

Das Jahr 1985 muß als entscheidendes Jahr für die Produktionsaufnahme des Nachfolgefahrzeuges, das noch W53 genannt wird, angesehen werden. Wichtige Erweiterungsbauten und Rekonstruktionsvorhaben treten in ihre Fertigstellungsphase. Genannt werden sollen die Schmiedehalle 315, die Fahrerhausfabrik Halle 313, die neue Halle für die Achsfertigung und der Beginn der Rekonstruktion der Montagehalle 142.

Der Kampf um die Planerfüllung erforderte wiederum eine große Anzahl von Sonderschichten, Initiativschichten, Hochleistungsschichten und Initiativwochen, um einigermaßen geordnet über die Runden zu kommen. Das permanente Sorgenkind, die Presserei litt weiter unter chronischem Arbeitskräftemangel, so daß hier von einem arbeitsfreien Wochenende nur sehr selten gesprochen werden konnte. Aus der Presserei lebten besonders der Bereich Fahrerhaus-, Rahmen und Pritschenbau förmlich von der Hand in den Mund.

Noch im November werden Sonderschichten zum Abbau des „Schuldenberges“ so wörtlich im „Start“ nachzulesen, organisiert.

Um so bewundernswerter ist es, daß im Jahr 1985

mit 32.294 produzierten und
32.518 verkauften LKW

eine neue Bestmarke erreicht wurde.

Der Export von LKW betrug

27.305 Stück

und war noch außergewöhnlich hoch. Eingeschlossen sind hierbei die 1.002 Fahrzeuge in zerlegtem Zustand nach Ägypten. Die Nettoproduktion konnte mit 3,9 Mio. Mark übererfüllt und die industrielle Warenproduktion mit 39,3 Mill. Mark überboten werden. Der Export ins SW weist ein Plus von 11,9 Mio. Mark auf.

Im Bereich Schmiede und Gießenbau erreichten die Schmiedekumpel erstmals über 30.000 Tonnen im Jahr und realisierten eine zusätzliche Tagesproduktion von 2,6 Mio. Mark.

Auch die Trebbitzer Konsumgüterproduzenten leisteten mit 1.250 Anhängern und 1,5 00 Zimmermannshämmern über den Plan ihren Teil zum insgesamt guten Ergebnis des Betriebes.

Ein Wermutstropfen ist, daß das Betriebsergebnis gegenüber 1984 zwar auf 108,4 % gesteigert, aber mit 84,9 % im Jahr nicht erfüllt wurde. Hier schlagen vor allem die hohen Lohnkosten für die zahlreichen Überstunden, aber z. B. auch der Aufwand für den nicht „geplanten skd-Export“, negativ zu Buche. Mit dem Jahr 1985 ging auch der 5-Jahrplan zu Ende.

Im Februar schrieben die Autowerker an Erich Honecker und berichteten folgende Ergebnisse im Zeitraum 1981 - 1985 für das Kombinat NKW.

- NP auf 136,7 % = + 159,1 Mio. Mark
- SW-Export auf 131,1 % und 85,1 Mio. M. VGW
- NSW-Export auf 157,1 %
- IWP auf 121,7 % + 493,6 Mio. Mark
- NG auf 199,9 %
- AP auf Basis NP auf 135,5 %
- Eigenherstellung von Rationmittel + 38,1 Mio. Mark
- Fahrzeuge W50, Robur und Multicar auf 121,1 %
- Industrieroboter Soll: 1.026 Stck
Ist: 1.038 Stck,
davon 866 Stck. in Eigenfertigung

Im Musterbau des IWL (TKM) wurden die ersten 3 Versuchsfahrzeuge W53 gebaut und im 24-Std-Dienst erprobt.

In der Betriebszeitung „Start“ berichtet der Inhaber der Firma Zieschang aus Barby, daß der von ihm am 5.12.1970 in Ludwigsfelde gekaufte LKW W50 L/K am 16.5.1985 exakt

1.250.000 km

zurückgelegt hat. Der Kipper wurde bis 1982 im Fernverkehr und später mit einem 5-t-Anhänger zum Kiestransport eingesetzt.

Original noch Fahrerhaus, Motor und Rahmen.

Hinterachse nach 600 000 km Differentialgetriebe repariert, wieder einsatzfähig.

Getriebe nach 650.000 km gewechselt, Motor neue Kolben und Buchsen nach 500. 000 und 1.100.000 km.

Dies ist der längste bisher bekanntgewordene Einsatz eines W50.

An hervorzuhebenden Besuchern konnten im Werk begrüßt werden:

- Der Kirchen- und Unterrichtsminister des Königreiches Norwegen, Kjell Magne Bondevik in Begleitung von Dr.h.c. Margot Honecker, Minister für Volksbildung der DDR.
- Der Koordinierungssekretär des Provisorischen Nationalen Verteidigungsrates der Republik Ghana
- Der Stellvertreter des Ministerpräsidenten des Staatsrates der VR China, Li Peng

Im Sommer beginnen 150 Jugendliche aus Angola eine 4-jährige Berufsausbildung im Werk.

Die Gewerkschaftsbibliothek besteht 30 Jahre und das DRK des Betriebes 33 Jahre.

Per 9.10.1985 wurden 1.019 freiwillige unentgeltliche Blutspenden im Werksambulatorium getätigt.

Zur Ausbildung, vor allem auch der vielen ausländischen Jugendlichen, wird in der BBS ein modernes Sprachkabinett eröffnet.

1986

Ist das Jahr der Fertigstellung zahlreicher Rekonstruktionsobjekte, nicht nur im IWL, um mit der Montage der Vornullserie des Nachfolgefahrzeuges zu beginnen.

Aber zunächst macht das Konsumgüterwerk Trebbin wieder auf sich aufmerksam

Am 2.1.1986 zum Meeting anläßlich des Jahresanfanges wird der

40.000. PKW-Lastenanhänger

produziert.

12. Februar 1986 Die neue Fahrerhausfabrik meldet einen Rekord.
Bei einem Soll von 210 lackierten Fahrerhäusern wurden 239 in ausgezeichnete Qualität geliefert.
- Februar - März 1986 In der Halle 9 werden die ersten 10 Versuchs- und Verkaufsmuster des Nachfolgefahrzeuges hergestellt. Am 12. März 1986 noch W53 genannt, wird am 26.3.1986 erstmals in der Betriebszeitung „Start“ vom L60 geschrieben.
2. April 1986 Offizielle Übergabe der Fahrerhauslackieranlage einschließlich des Fördersystems zur Serienproduktion.
Gast: Minister Tautenhahn.
Die neue Anlage hat eine Jahreskapazität von 56.000 Fahrerhäuser. Drei Kilometer Doppelbahnkettensystem wurden in der neuen Anlage installiert.
Spritzroboter übernehmen die Arbeit der Lackierer.
Die gesamte Anlage wird mittels Mikroelektronik gesteuert.
4. April 1986 Im VEB IFA-Motorenwerke Nordhausen läuft die Fertigung des Motors 6 VD 13,5/12 SRF für den LKW L60 an.
14. April 1986 Im Stammbetrieb nahm der „Automatisierte bedienarme flexible Fertigungsabschnitt für Achswellen“ den Probetrieb auf.
15. April 1986 Der erste Realisierungsabschnitt des „Automatisierten bedienarmen flexiblen Fertigungsabschnittes für die Getriebegehäusebearbeitung“ wird im VEB IFA Getriebewerke Brandenburg übergeben.
15. April 1986 Nach 1-jähriger Entwicklungszeit wurde der Stapellauf eines neuen PKW-Lastenanhängers HP 401 vollzogen, der auch sofort das Gütezeichen „Q“ zuerkannt bekam.
17. April 1986 Meeting in der Halle 9. Es erfolgt die symbolische Übergabe von 10 Verkaufsmustern der Exportvariante des L60 an den Bereich Absatz.
1. Mai 1986 Im Demonstrationszug der Autowerker anlässlich des 1. Mai werden die ersten LKW IFA-L60 mitgeführt.
25. Juni 1986 Meeting in der Endmontage des Konsumgüterwerkes Trebbin. Der

50.000. PKW-Lastenanhänger
wird gefertigt.
2. Juli 1986 Der Umzug der Rohrschlosserei aus der Halle 13 in das Objekt 091 bei laufender Produktion ist beendet. Nunmehr kann die Einrichtung der Produktion der Planetenachse für den L60 in der Halle 13 beginnen.

4. September 1986 Der Nachfolge LKW IFA-L60 erhält auf der Leipziger Herbstmesse eine Goldmedaille.

Der LKW ist mit einem

- 6-Zylinder Dieselmotor von 180 PS (132 KW)
- 8-Gang-Wechselgetriebe mit zusätzlichem Kriechgang für extreme Langsamfahrt
- einer Planetenachse
- einem neugestaltetem Fahrgestell und
- einem kippbaren 3-sitzigem Fahrerhaus

ausgerüstet.

3. Oktober 1986 In der Schmiedehalle 315 findet ein Meeting mit zahlreichen Gästen und natürlich den Beschäftigten der Schmiede und anderer Bereiche des Werkes statt. Ein seltenes Jubiläum kann gefeiert werden Zum Einen begehrt der Bereich sein

25-jähriges Bestehen

und zum Anderen wird an diesem Tag die insgesamt

500.000. Tonne Gesenkschmiedestücke

seit Produktionsbeginn im Jahre 1961 abgeschmiedet. Das Jubiläumsschmiedeteil ist ein W50 - Vorderachskörper.

1. Dezember 1986 Ein für das Autowerk bedeutsamer Tag. In der Montagehalle 142, parallel zum W50-Endmontageband beginnt die Standmontage des LKW IFA-L60 in 4 Takten. Da es sich noch nicht um eine Fließfertigung auf einem Montageband handelt, erfolgte der Anlauf im Prinzip in aller Stille.

29. Dezember 1986 Kurz vor Plansilvester wird in Trebbin der

60.000. PKW-Lastenanhänger

hergestellt.

Dieser Bereich hat seit seinem Bestehen einen stürmischen Aufschwung genommen. Wurden 1981 noch 12 Std. Fertigungszeit für einen Anhänger benötigt, so sind es jetzt nur noch 6,95 Stunden.

1986

Die ökonomischen Ergebnisse, die das Werk nach Ablauf des Jahres abrechnen konnte, sind im Hinblick auf die komplexe Rekonstruktion zur Aufnahme der L60 Produktion, die alle Fertigungsbereiche betraf, bemerkenswert.

- LKW W50 32.516 Fahrzeuge, das entspricht einem Plus von 306 LKW
- 20.100 PKW-Lastenanhänger, das sind 1.900 Stück, über den Plan
- Nettoproduktion + 29,6 Mio. Mark
- Industrielle Warenproduktion + 14,5 Mio. Mark
- Fertigzeugnisse für die Bevölkerung + 3,5 Mio. Mark
- Export SW + 14,5 Mio. Mark Valuta - Gegenwert
- Export NSW - 4,2 Mio. Valuta - Mark

Das bedeutet, daß der Stammbetrieb des IFA-Kombinates 1986 insgesamt 510,1 Millionen Valutamark erwirtschaftet hat.

Im Frühjahr des Jahres wurden die letzten 504 LKW im zerlegten Zustand nach Ägypten verladen, so daß der erste Vertrag über 1.500 Fahrzeuge erfüllt werden konnte.

Der neue LKW L60 1218 ist ein technisch anspruchsvolles Fahrzeug, in dem 19 Erfindungen von Ingenieuren des Werkes verwirklicht werden konnten. Insgesamt wurden im Entwicklungszeitraum des neuen LKW seit 1983 58 Erfindungen zum Patent angemeldet.

Die Typenbezeichnung des neuen LKW bedeutet:

L60 1218

„L“	für	Ludwigsfelde
„60“	für	6 t0 Nutzmasse
„12“	für	12 t0 Gesamtmasse
„18“	für	180 PS Motorleistung

Zur Fertigung des LKW L60 mußten in der Gesenkenschmiede des Werkes 83 neue Schmiedeteile in das Produktionsprogramm zusätzlich aufgenommen werden und für weitere 47 Positionen veränderte sich die Technologie. Die Lösung dieser Aufgabe bei laufender W50-Produktion zeigt die gewachsene Leistungskraft des Betriebes.

Mit 32.516 gefertigten LKW erreichte der Betrieb seinen höchsten Ausstoß überhaupt. Auch in den folgenden Jahren wurden nie wieder so viele LKW produziert.

Die Fußballer von Motor Ludwigsfelde schaffen zum zweiten Male den Aufstieg in die zweithöchste Spielklasse, die DDR-Liga.

- 1987 Das Jahr beginnt mit einer Kälteperiode, die zu Energie- und Materialausfällen führt. Die erforderlichen Mengen an Braunkohlen für die Heiz- und Kraftwerke können nicht immer gefördert und transportiert werden. Sonderschichten an Wochenenden und Arbeitszeitverlagerungen waren an der Tagesordnung. Bis zu 3 Tagesproduktionen sind trotzdem im Januar ausgefallen.
26. Februar 1987 Für die Ergebnisse des Jahres 1986 wird dem Stammbetrieb die Wanderfahne des Ministerrates der DDR und des Bundesvorstandes des FDGB in feierlicher Form übergeben.
8. Mai 1987 Der erste Stellvertreter des Generaldirektors des IFA-Kombinates NKW, Klaus Fienhold, vollzieht in Anwesenheit hochrangiger Vertreter der jugoslawischen Montagefirma die Freigabe der neuen Achsbrückenstraße zum Probetrieb. Diese Achsbrückenstraße für den LKW L60 komplettiert das Vorhaben Nachfolgefahrzeug. Die gesamte Achsbrückenstraße wird nur von 3 Arbeitskräften bedient.
20. Mai 1987 Der Serienbetrieb an der Achsbrückenstraße konnte mit täglich 150 Stck. Achsbrücken aufgenommen werden.
20. Juni 1987 Dieser Tag ist für den Stammbetrieb und auch alle anderen Betriebe des Kombi- nates NKW ein bedeutungsvoller. In allen Werken beginnt der offizielle Pro- duktionsanlauf des LKW L60. Die Montage erfolgt in der Halle 142, parallel zum W50-Band an den Montagebändern I und II. Ab 20.7.1987 dann auch am Montageband III, dem die Lackieranlage vorgelagert ist.
29. Juni 1987 Der erste LKW L60, gleichzeitig der
500.000. LKW
seit Produktionsaufnahme wird an den Versand übergeben.
17. Juli 1987 22 Jahre nachdem der 1. LKW W50 das Montageband verließ erfolgt die Serienfreigabe für den LKW L60. Dem war eine Verteidigung der Ent- wicklungsstufe K 5/0 für die Anlaufvariante L60 vor
- dem Ministerium Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahr- zeugbau (ALF),
- dem Ministerium Wissenschaft und Technik,
- dem Außenhandel,
- der Technischen Universität Dresden,
- der Ingenieurhochschule Zwickau,
- dem Amt für Standardisierung, Material- und Warenprüfung,
- dem Amt für Industrielle Formgebung,
- dem Kraftfahrzeugtechnischen Amt
- und der Staatsbank der DDR
vorausgegangen.

30. Juli 1987 In der Achsfertigung können 2 hochmoderne CNC-gesteuerte Fertigungszellen, mit einem Roboter zum Bestücken, in Betrieb genommen werden.
- 6.-12. September 1987 Zur Leipziger Herbstmesse wird der Motor 6 VD 13,5/12SRF aus Nordhausen der L60 und der PKW-Lastenanhänger HP 401,01/06 mit einer Messegoldmedaille ausgezeichnet.
30. September 1987 Die Presserei immer noch Sorgenkind des Betriebes, spürt einen Hauch von Rationalisierung. Das Schwermaschinenbaukombinat SKET Magdeburg installiert eine „Querteilanlage“, mit der künftig die benötigten Bleche maßgerecht von einer Rolle aus kaltgewalztem Stahlband geschnitten und zu Paketen gestapelt werden können. Da nun Restenden entfallen, wird mit einer jährlichen Materialeinsparung in Höhe von ca. 7 Millionen Mark gerechnet.
12. November 1987 Im Konsumgüterwerk Trebbin kann eine neue Produktions- und Lagerhalle in Betrieb genommen werden.
16. November 1987 Den Montagebändern des L60 vorgelagert, nimmt eine neue, selbst entwickelt und gebaute Anlage zur Vormontage der Achsfedern die Fertigung auf.
23. November 1987 In der Fahrerhausfabrik werden die Bänder mit einer neuen Fügelinie für Fahrerhausrohbauten komplettiert. In ihr sind 4 automatische Schweißstationen eingebunden.
10. Dezember 1987 Innerhalb des Endmontagebandes L60, zwischen Band II und III, nimmt die Fahrgestellackieranlage den Dauerbetrieb auf.
- 1987 Der Serienanlauf des LKW L60 setzte neue Maßstäbe für alle Bereiche des Betriebes. So mußten in der Presserei über 2.000 Serienerprobungen an 421 Bauteilen vorgenommen werden.
- In der 4-jährigen Entwicklungsphase des L60 4x4 wurden 32 Funktions-, Test- und Messmuster gebaut, die über 1,3 Millionen Kilometer gefahren wurden.
- Im Sondermaschinen- und Werkzeugbau waren 2.363 Vorrichtungen und Werkzeuge zu fertigen und 81 Sondermaschinen selbst zu entwickeln und zu bauen. Insgesamt 90 Industrieroboter wurden eingesetzt. Diese Aufgaben mußten während der weiterlaufenden Serienproduktion des LKW W50 gelöst werden. Dies ging natürlich nicht reibungslos vonstatten.
- Innerhalb der Halle 142, neben dem W50-Band, bei laufender Produktion, entstand eine ca. 6.000 qm große Baustelle mit all ihrem Staub und Dreck.
- Die Fahrgestellackieranlage innerhalb des L60-Bandes wurde zum geplanten Termin, August 1987, wegen fehlendem Stahlbau nicht pünktlich fertig und L60-Bänder mußten anfänglich mit einem hohen Anteil an Aushilfskräften aus allen Bereichen des Betriebes besetzt werden. Die Folge waren höhere Anlaufkosten, Doppelarbeit, Qualitätsverluste u. a., so daß der Plan von 7.000 LKW L60 im Jahre 1987 nur mit 1.734 Stck. erfüllt werden konnte. Ein Ausgleich durch zusätzliche LKW W50 erfolgte mit 4.106 Fahrzeugen. Unterm Strich fehlten insgesamt 1.160 LKW.

Während im Stammbetrieb jede Hand zur Produktionsaufnahme des L60 gebraucht wurde, leisteten sich die Verantwortlichen den Luxus, Teile der Bauabteilung des Werkes zum Ausbau eines größeren Ferienheimes nach Manebach abzukommandieren. Dieses Heim „Conradshöhe“ nutzte anschließend der Bundesvorstand des FDGB. Das Werk erhält einige zusätzliche Plätze in Oberhof. Wie hoch die ökonomischen Verluste für das Werk durch diese Aktion anzusetzen sind, wurde nicht mitgeteilt.

Im Export wurde im Jahre 1987

- der 15.000. IKW W50 nach Bulgarien
- der 85.000. LKW W50 nach Ungarn und
- der 60.000. LKW W50 nach China

geliefert werden

Die Aufnahme der L60 Serienproduktion auf dem erreichten wissenschaftlich-technischen Stand, ist für die Beschäftigten des Betriebes durchaus ein besonderes Ruhmesblatt, da im Gegensatz zu westlichen Praktiken, hier der überwiegende Teil der hochproduktiven automatischen oder halbautomatischen Anlagen im eigenen Betrieb oder Kombinat entwickelt, gebaut und in die Produktion übergeleitet wurde.

Eine spezielle Rationalisierungsindustrie bzw. der Maschinenbau der DDR mußte seine Erzeugnisse fast vollständig exportieren, so daß für die eigene Industrie nicht allzuviel übrig blieb. Die vorhandenen wissenschaftlich-technischen Kapazitäten des Betriebes wurden auch noch zu einem nicht unerheblichen Prozentsatz vergeudet, da fast ständig auch Ingenieure zu Produktionseinsätzen und „Sozialistischer Hilfe“ eingesetzt werden, statt ihnen die Automatisierung ganzer Produktionsabschnitte zur Aufgabe zu machen.

Die Planerfüllung 1987 wurde wie folgt veröffentlicht:

Nettoproduktion (NP)	91,4 %
Industrielle Warenproduktion (IWP)	93,4 %
Ersatzteilproduktion (ET)	91,0 %
Eigenfertigung von Rationalisierungsmittel	101,8 %
Export sozialistisches Wirtschaftsgebiet (SW)	96,2 %
Export Sowjetunion (SU)	100,4 %
Export nicht sozialistisches Wirtschaftsgebiet (NSW)	69,1 %
LKW (Stck.)	95,8 %
davon W50	103,6 %
Fertigerzeugnisse für die Bevölkerung (FES)	111,4 %
Konsumgüter gesamt (KG)	110,4 %
PKW-Anhänger (Stck).	107,3 %

Dieses insgesamt schlechte Ergebnis paßte nun gar nicht in das Konzept der Verantwortlichen, die sich darüber im Klaren waren, daß die nächste Wanderfahne lange auf sich warten läßt. Es zeigt aber auch, wie die Gegebenheiten überschätzt wurden.

Die Rekonstruktion zur L60 Fertigung ist noch nicht abgeschlossen und trotz dem werden schon über 30 % der Fahrzeuge der Jahresproduktion als L60 geplant.

1988

Nach kritischer Analyse des Planablaufes 1987 werden für 1988 folgende Planziele propagiert. Es gilt, im 5-Jahrplan den Verlust aufzuholen.

- NP auf		132,5 %
- IWP auf		115,6 %
- AP Basis NP auf		134,1 %
- KG auf		107,0 %
- Ratiomittel auf		113,5 %
- LKW Stück auf		105,9 %
- Senkung der SKS um		1,2 %
- Senkung der Energieintensität um		17,0 %
- Senkung des spezifischen Walzstahleinsatzes um		8,0 %
- Gesenkschmiedestücke auf		117,3 %
- LKW W50	23.000 Stck.	
- LKW L60	10.000 Stck.	
- PKW-Lastenanhänger	22.300 Stck.	
- Export SW auf		112,5 %
- Export NSW auf		169,7 %

9. Januar 1988

Erstmals wird ein „Ball der Besten“ im Klubhaus durchgeführt. 32 Betriebsangehörige werden für ihre guten Leistungen geehrt.

Januar 1988

In den folgenden Betriebszeitungen werden die Werksangehörigen mit neuen Varianten des LKW L60 ausführlich vertraut gemacht.

Zum Beispiel:

- Dreiseitenkipper 4x4
- Fahrgestell 4x4 und 4x2
- Pritschenfahrzeug 4x2
- Wassertankfahrzeug 4x4
- Kofferfahrzeug 4x4

28. April 1988

Beginn der Serienfertigung des weiterentwickelten PKW-Lastenanhänger HP 401.01/06 mit dem Gütezeichen „Q“. Das Konsumgüterwerk hat zu diesem Zeitpunkt einen Planvorsprung von 477 PKW-Lastenanhängern.

- April 1988 Erfolgreiche Verteidigung der Entwicklungsstufe K5/0 für eine weitere Variante, den LKW L60-DSK (Dreiseitenkipper) in Allradausführung.
1. September 1988 Im Fertigungsbereich Fahrzeugmontage wird der Roll- und Bremsprüfstand sowie das Montageband IV für die L60 Fertigung übergeben. Damit ist die Montagehalle L60 endlich komplett.
Gesamtinvestitionen: 1,03 Mio. Mark Bau
1,2 Mio. Mark Ausrüstungen
- September 1988 In der Firma Stürmer - Nah- und Fernverkehr ist ein W50 L aus dem Jahre 1968 im Einsatz, der inzwischen
1.220.000 km
Laufleistung aufzuweisen hat.
Das Fahrzeug hat noch Originalrahmen, Pritsche, Hinterachsen und Gelenkwellen. Das Getriebe mußte erst nach 1.110.250 km repariert werden. Das Fahrerhaus war 14 Jahre im Einsatz. Das Fahrzeug hat den 4. Motor.
12. September 1988 Im Fertigungsbereich 6 wurde das L60 Rahmenband übergeben. Damit sind die Hauptinvestitionsvorhaben L60 fertig.
6. Oktober 1988 Der 100.000. PKW-Lastenanhänger seit Produktionsaufnahme verläßt das Konsumgüterwerk. Mittlerweiße werden täglich zwischen 114 - 116 Anhänger produziert.
- Oktober 1988 Die Betriebszeitung „Start“ kann in diesen Tagen auf ihr
35-jähriges Bestehen
zurückblicken.
Die erste Nummer der Betriebszeitung des
VEB Industrierwerke Ludwigsfelde
erscheint unter dem Namen
„Der Motor“
im Oktober 1953.

1988

Wie Anfang des Jahres zu erwarten, konnten die enormen Steigerungsraten die Anfang des Jahres beschlossen wurden, nicht erreicht werden. Statt der geplanten 33.000 LKW waren es am Ende nur 28.982 Fahrzeuge.

Die geplante Steigerung der IWP von 115,6 % konnte demzufolge auch nur mit 102,5 % realisiert werden.

Eine im August veröffentlichte Analyse der Ursachen für diese Situation nennt im wesentlichen folgende Gründe:

- über der L.60 Einlaufkurve liegende Fertigungszeiten durch Ausweichlösungen und Übergangstechnologien
- zunehmend auch durch den eigenen Betrieb verursachte Fehlteile
- immer noch unzureichende Qualitätsarbeit
- Überschreitung der geplanten Ausfallzeiten
- Rückgang der Überstunden um etwa 1/3
- noch nicht vollständige Beherrschung der Produktionsorganisation

Die Arbeiten zum Bau des Rahmenbandes sollten ursprünglich vom BMK-Ost Potsdam durchgeführt werden. Letztendlich mußten jedoch die ohnehin schon überlasteten betrieblichen Bauabteilungen diese Aufgabe realisieren. Dadurch, daß die Aufbruchs- und Baggerarbeiten in der Endmontagehalle bei laufender Produktion zu bewerkstelligen waren, gab es erhebliche Störungen im Produktionsablauf.

Die Industriebankfiliale Potsdam kritisiert den Betrieb wegen zu hoher Materialbestände, die ja kreditiert werden müssen und zu außerplanmäßigen Kosten führen. Bei der in der DDR allgemein herrschenden Mangelwirtschaft geht es aber oftmals gar nicht anders, als sich Reserven zu beschaffen. Natürlich ist auch hier echte Schlampererei mit im Spiel.

2. Januar 1989

Die, wie immer zu Beginn eines neuen Jahres vorgenommene Begrüßung der Werkstätigen, ist verbunden mit kritischen Passagen zur schlechten Planerfüllung des Vorjahres. Die erwarteten überproportionalen Steigerungsraten konnten, außer bei PKW-Fasstenanhängern, ansonsten bei keiner weiteren Kennziffer realisiert werden.

5. Januar 1989

Zur Vertrauensleutevolllversammlung wird der neue Wettbewerbsbeschluß zu Ehren des 40. Jahrestages des Bestehens der DDR beschlossen. Die angestrebten ökonomischen Zielstellungen orientieren sich am „Ist“ 1988 und halten sich im üblichen Rahmen. Damit ist aber auch den „Eingeweihten“ klar, daß die 5-Jahrplanziele kaum noch zu realisieren sind.

Es sollen produziert werden:

22.000 LKW W50
8.000 LKW L60
28.000 LKW-Lastenanhänger

Die Steigerungsraten ausgewählter Kennziffern werden wie folgt beschlossen:

- Nettoproduktion (NP) auf	104,6 %
- Industrielle Warenproduktion (IWP) auf	105,1 %
- Arbeitsproduktivität Basis NP auf	104,2 %
- E-Teilproduktion auf	110,8 %
- Konsumgüterproduktion auf	110,7 %
- Export SW auf	140,1 %
- Export NSW auf	154,4 %

Die Steigerungsraten im Export gegenüber 1988 täuschen über die tatsächlichen Relationen hinweg, denn mit einem Exportanteil von nur noch 58,92 % im Jahre 1988, gemessen an der gesamten LKW-Produktion, war ein absoluter Tiefstand erreicht.

11. Januar 1989

In der Betriebszeitung „Start“ wird eine Bilanz der Jahre 1985 - 1988 gezogen, die durchaus geeignet ist die Leistungskraft des Betriebes auf Gebieten zu dokumentieren, die nicht in der Produktion von LKW begründet sind.

So zum Beispiel:

- Der Rationalisierungsmittelbau hat seine Leistungen jährlich um durchschnittlich 14,2 % erhöht. Damit wurden 19 Sondermaschinen und Sonder-einrichtungen mit 144 Geräten der Robotertechnik entwickelt, gebaut und erprobt.
- 2.630 Fertigungs- und Rationalisierungsmittel für den L60 wurden gefertigt.
- 167 CAD/CAM Arbeitsstationen für die Wissenschaft, in der Instandhaltung, zur Vorbereitung und Steuerung der Produktion, in der Materialwirtschaft, in der Abrechnung und Statistik und in vielen anderen Bereichen werden genutzt.

10. Januar 1989

Die wenig erfreulichen Ergebnisse der Plandurchführung 1988, die u.a. auch im eigenen Unvermögen der Produktionsorganisation zu suchen sind, führten zu neuen Überlegungen, die Struktur des Bereiches Produktion betreffend. Der bisherige Großbereich FB 7 wird wieder in 3 Fertigungsbereiche getrennt

- Fertigungsbereich 7: „Fahrzeugmontage“

Zugehörig: Beide Endmontagebänder W50 und L60,
beide Plattenbänder,
Warmbehandlung,
Rohrbiegerei,
Galvanik

- Fertigungsbereich 8: „Fahrerhauslackierung und -montage“

Zugehörig: Rohbau Fahrerhaus,
Deckenfördersystem
Fahrerhauslackanlage
Kleinteillackanlage
Fahrerhausband bis zur Abgabe an die Endmontagebänder

- Fertigungsbereich 9: „Fahrzeugauslieferung“

Zugehörig: Fertigmacherei
Konservierung
Fahrzeugausrüstung zum Versand.

Erste Ergebnisse konnten Ende Januar schon registriert werden. Der Plan der IWP wurde mit 100,6 % erfüllt, d.h. ein Plus von 1,4 Mio. Mark. Die NP erreichte 102,1 % und an Fahrzeugen wurden 25 LKW mehr produziert. (7 Stck. L60 und 18 Stck. W50).

Die Auseinandersetzungen in der Betriebszeitung zu Verlusten aller Art werden jetzt deutlicher geführt.

17. April 1989

Die Serienproduktion des L60 1218 4x2 P (Pritschenfahrzeug) als erste Variante der nur hinterradgetriebenen L60 Familie wird aufgenommen. Damit erweitert sich zwar die Variantenvielfalt, aber auch die Probleme der Lagerhaltung und Produktionsorganisation werden komplizierter. Eingedenk dieser Tatsache haben sich zum Bandanlauf dieser Variante auch die Spitzenfunktionäre eingefunden.

29. April 1989

Der erste, mit Sensoren zur Nahtsuche ausgestattete, MAG-Schweißroboter wird nach gründlicher Erprobung im Bereich Pritschenbau übergeben. Dieser Roboter verkörpert Weltspitzenniveau. Er arbeitet mit 10 freiprogrammierbaren Achsen, einen um 180 ° schwenkbaren Takttisch und Sensoren zur Nahtsuche. Mit seinem Einsatz kann die Arbeitsproduktivität um 150 % erhöht werden.

25. Mai 1989 Der Präsident der VR Mocambique besucht das Autowerk. Er wird begleitet von Günter Kleiber, 1. Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates der DDR. In Mocambique fahren ca. 2.900 IFA-LKW. Derzeitig arbeiten rund 350 junge Mocambiquaner im Werk.
- Mai 1989 Im Werk müssen über 700 Positionen an Rohren mit einem Umfang von 3,5 Mill. Stück hergestellt werden. Für diese Arbeitsgänge werden Rohrbiegeautomaten eingesetzt, die ca. 22 Arbeitskräfte für andere Aufgaben freisetzen. Der erste Automat arbeitet schon.
- Juni 1989 Das erste Serienkontrollfahrzeug L60 hat in diesen Tagen die geplante Fahrstrecke von 200.200 km absolviert.
- Juli 1989 Der Halbjahresplan wurde erfüllt.
- | | |
|--------------|----------|
| NKW - FK mit | 104,91 % |
| davon W50 | 106,42 % |
| L60 | 100,76 % |
- Start vom 20. September 1989 Erstmals wird in einem „Standpunkt“ zu den politischen Ereignissen, wie über die CSSR und Österreich DDR-Bürger nach der BRD ausreisen, Stellung genommen.
- Start vom 4. Oktober 1989 Generaldirektor Lothar Heinzmann würdigt unter der Überschrift: „Wir unterstützen die Politik unserer Partei mit guten Taten“ das 40jährige Bestehen der DDR
5. Oktober 1989 Im Rechenzentrum wird die erste Stufe des rechnergestützten Materialflusssystems in Betrieb genommen. Weitere Ratiovorhaben, die an diesem Tag übergeben worden, sind:
- CNC-Blechbearbeitungszentrum in der Presserei
 - MAG-Schweißroboter zum Schweißen von Längsträgern W50 und L60 im FB 5.
 - 3 Schweißroboter im FB 6
 - Vollautomatische Richtmaschine in der Achsfertigung.
1. November 1989 Im Klubhaus findet das „1. Sonntagsgespräch der Autowerker“ mit über 750 Teilnehmern statt. Es wird mehr Demokratie, ein neues Herangehen an die Probleme, eine echte Interessenvertretung der Werktätigen durch die Gewerkschaft und Klärung der Rolle der Gewerkschaft und der Partei im Betrieb gefordert.
6. November 1989 Der Vorsitzende der Zentralen Betriebsgewerkschaftsleitung (ZBGL) Rainer Rabe erklärt wegen „Vertrauensverlust“ seinen Rücktritt.

12. November 1989 Das „2. Sonntagsgespräch der Autowerker“ findet statt. Die Diskussionen konzentrieren sich darauf, wie der Betrieb effektiver arbeiten kann, was aus dem aufgeblähten Funktionsapparat wird, was sich in Ludwigsfelde verändern soll und ähnliche Fragen.

Die Parteileitung veröffentlicht eine Erklärung, in der mitgeteilt wird, daß der Parteiorganisator des ZK der SED und Parteisekretär des Stammbetriebes, Hans-Jürgen Genthe erkrankt ist und um seine Abberufung gebeten hat, der stattgegeben wurde. Durch Strukturveränderungen innerhalb der Partei werden Arbeitskräfte gewonnen.

Die ZBGL beschließt u. a.:

- Umwandlung in eine BGL
- Auflösung der BGL's Produktion, Wissenschaft und Technik und Grundfondsökonomie
- Auflösung von hauptamtlichen Planstellen
- eine Betrachtung der finanziellen Situation des Betriebes, veröffentlicht „Start“ zeigt erstmals in konzentrierter, umfassender Form wie durch Unkontinuität, Produktionseinsätze, Ausweichmaterial, Überplanbestände, Standgeld u.a. der geplante Gewinn niedriger ausfällt.

22. November 1989 Die Betriebsparteiorganisation (BPO) veröffentlicht im Start vom 22.11.1989 eine „Orientierung“ zur Diskussion, die wesentliche Punkte der erforderlichen politischen und vor allem wirtschaftlichen Veränderungen beinhaltet. Die auf ökonomischen Sektor gemachten Vorschläge sind noch nicht umfassend, können es in dieser Situation auch nicht sein, aber der politische Führungsanspruch der Partei und ihr Wirken im Betrieb wird nicht zur Disposition gestellt. Trotz allem sind in diesem Dokument bemerkenswerte Passagen enthalten, für deren Äußerung man vorher zumindestens gemäßregelt wurde.

Im gleichen „Start“ legt der HA-Ltr. der Bauabteilung dar, daß die Baukapazitäten durch die Regierung verteilt wurden und deshalb die Bauabteilung des Werkes statt ihrer Aufgabe nachzukommen, Reparaturen und Werterhaltung zu betreiben, Neubauten im Umfang eines größeren Bauunternehmens durchführen mußte.

Erstmals werden Direktoren öffentlich aufgefordert, ihren Posten zur Verfügung zu stellen, wie im Falle des Direktors für Kader und Bildung.

22. November 1989 Die Parteileitung stimmt der Abberufung von H.J. Genthe als Parteisekretär zu.

Der Generaldirektor setzt 11 Arbeitsgruppen ein, die sich mit der neuen Situation, den Folgen und Schlußfolgerungen für ~~den Betrieb~~ und mit der Abarbeitung der Vorschläge aus der Belegschaft sowie der Beantwortung der zahlreichen Kritiken beschäftigen.

- Start vom
13. Dezember 1989 Die Redaktion der Betriebszeitung veröffentlicht einen eigenen Standpunkt in dem zum Ausdruck kommt, daß die Redaktion Schritte einleitet, damit der „Start“ nicht mehr „Organ der Betriebsparteileitung“ ist, sondern Zeitung aller Autowerker. Im Kopf der Zeitung ist dies schon zu sehen. Dort heißt es jetzt „Betriebszeitung“.
20. Dezember 1989 Seit diesem Tag werden 925 LKW W50 und L60, die für den Export vorgesehen waren in 3-Schichtarbeit für den Verkauf im Inland umgerüstet.
- Dezember 1989 Die BGL läßt zur Vertrauensleutevollversammlung am 4.12.1989 Neuwahlen im Januar beschließen. Grundlage ist ein Wahlgesetz mit „Geheimer Wahl“.
- 1989 Das Jahr begann mit dem Wettbewerbsaufruf zum „40. Jahrestag der DDR“. Viele guten Leistungen konnten vermerkt werden, aber die Widersprüche im System der Wirtschaft der DDR wurden immer größer.
- Die Installierung der neuen Rationalisierungsobjekte zu „Ehren des 40. Jahrestages der DDR“ stellen zweifellos eine große ingenieurtechnische Leistung dar, wenn man berücksichtigt, daß der Anteil der Eigenfertigung durch den Rationalisierungsmittelbau, die Konstruktion und die Technologie sehr hoch war. Die tatsächliche Wirksamkeit, d.h. erzielte ökonomische Effekte, war jedoch oft stark eingeschränkt, da die hochsensible Technik meist stets gleichbleibende Bedingungen benötigte und die waren nicht immer gegeben. So schreibt bereits eine Woche nach Produktionsbeginn der Vertrauensmann einer Brigade der Kontrolle, daß z.B. das Blechbearbeitungszentrum seit dem 6.10.1989 nicht ausgelastet ist.
- Von den 3 Schweißrobotern im FB 6 wird berichtet, daß durch die nicht qualitätsgerechten Einzelteile eine erhöhte Nacharbeit anfällt. Auch die Auslastung aller Roboter ist durch die zum Teil fehlenden Zulieferteile und erhöhte Reparaturanfälligkeit nicht gewährleistet. Dies sind nur einige der Gründe, warum bewundernswerte technologische und konstruktive Höchstleistungen an einzelnen Stellen des Produktionsprozesses letztlich nicht den gewünschten ökonomischen Effekt brachten, jedoch nach außen hin mit einem Glorienschein umgeben wurden. Dies tut der Tatsache, daß ohne die Leistungen bei der „Sozialistischen Rationalisierung“ die ständigen Produktionssteigerungen bei sinkendem Aufwand und sinkendem Arbeitskräftepotential nicht zu realisieren gewesen wären, keinen Abbruch.
- Mit der Öffnung der „Berliner Mauer“ traten Veränderungen ein, die auch im IFA-Kombinat, speziell jedoch im Exportbetrieb Ludwigfelde zu einschneidenden Veränderungen führten, um den Bestand des Betriebes zu erhalten.

Im September bereits gab es erste Kontaktaufnahmen zwischen dem IFA-Kombinat und der Mercedes-Benz-AG anlässlich der IAA in Frankfurt am Main.

Im November wurde außerdem mit MAN und IVECO zwecks Kooperation verhandelt.

Noch waren sich die Werktätigen über die Tragweite der „Wende“ nicht vollständig im klaren. Die so unverhofft über sie hereingebrochene Reisefreiheit trübte vielen den Blick für die Zukunft, die Tatsachen in der BRD und die gesamteuropäische Situation. Da der Betrieb mit der Wirtschaft der DDR in das System des „Transverablen Rubels“ eingebunden war, konnte man die Katastrophe bereits voraussehen, denn die Handelspartner des Betriebes litten permanent unter fehlenden Devisen. Und gerade die wurden jetzt benötigt. Wurde die Jahreswende zu 1990 vielfach noch überschwenglich begossen, hatten besonders die Älteren schon ein mehr als flaues Gefühl im Magen. Abgesehen von denen, denen die Wende aus Prinzip auf den Magen geschlagen war.

Doch wie man vermerken konnte, holten sich auch diese ihre 100 DM Begrüßungsgeld-

Die Grenzöffnung hatte zur Folge, daß die einen ihre Koffer packten und gen Westen zogen während andere sich einige Tage „Sonderurlaub“ gewährten, um die so unverhofft gewonnene Reisefreiheit zu genießen. Der überwiegende Teil der Belegschaft des Betriebes kam jedoch zur Arbeit, aber auch hier wurde wenig für die Planerfüllung getan. Zu gravierend waren die Einschnitte in 40 Jahre DDR-Alltag.

Das Jahr 1989 wurde damit nicht zum erhofften Erfolgjahr für den Plan, sondern eher in anderer Richtung.

Aber noch konnten die Menschen die tatsächlichen Folgen der Grenzöffnung nicht übersehen, die jedoch schon 1990 mit aller Macht über sie herfielen.

2. Januar 1990

Zur traditionellen Begrüßung der Werktätigen zum neuen Jahr war der neue Minister für Maschinenbau, Prof. Dr. Karl Grünheid, ins Werk gekommen. Der Generaldirektor Heinzmann führte u.a. aus, daß ein revolutionärer Umbruch stattfand und daß die Wirtschaft, als Lebensnerv der Demokratisierung, zur sich vollziehenden sozialistischen Erneuerung des Landes unbedingt funktionieren muß. Im Jahre 1989 wurden insgesamt nur 28.257 Fahrzeuge produziert. Diese Anzahl wurde später auf 28.152 Fz. präzisiert. Die 28.257 Fahrzeuge bezogen sich auf den Verkauf. Allerdings war es gelungen, den Anteil der L60 LKW auf 8.081 Stck. zu erhöhen.

Für das Jahr 1990 werden nur 24.550 LKW in den Plan genommen. Das bedeutet gleichzeitig eine einschichtige Produktion an beiden Endmontagebändern. Die Fertigung von PKW-Lastenanhänger soll um weitere 2.000 Stck. gegenüber 1989 erhöht werden. Gleichermaßen ist eine deutliche Steigerung der Ersatzteilproduktion geplant.

Der anwesende Minister führte u. a. aus, daß die W50 und L60 gebraucht würden und die NKW-Produktion in Ludwigsfelde eine Zukunft hat. Der Minister forderte, den Anteil in der Produktion direkt Tätigen zu erhöhen. Dies muß durch die Reduzierung der übrigen Beschäftigten erfolgen. Die Gewerkschaft veröffentlicht eine neue Wahlordnung für die Durchführung von Gewerkschaftswahlen im Betrieb.

7. Januar 1990 Das „3. Sonntagsgespräch“ mit dem Generaldirektor findet statt. Es wurde vereinbart, die Sonntagsgespräche in dieser Form nicht weiterzuführen. Es gibt genug Arbeitsgruppen und die Erfassungs- und Kontrollgruppe arbeitet weiter.
10. Januar 1990 Der Kommandeur des Kampfgruppenbataillons „Arthur Ladwig“ übergibt die Truppenfahne an das Volkspolizei-Kreisamt Zossen und entpflichtet alle Kämpfer des Bataillons. Damit existieren die Kampfgruppen im Autowerk nicht mehr.
- Im Verlauf des 3. Sonntagsgesprächs wurde darüber informiert, daß die SED-PDS ihre Arbeit nur noch ehrenamtlich, außerhalb der Arbeitszeit durchführt und sich in den Wohngebieten organisiert.
Gleichermaßen verfährt die FDJ.
Die Dienststelle des ehemaligen Ministeriums für Staatssicherheit hat ihre Arbeit bereits Ende 1989 eingestellt.
Die 24 Betriebsdirektoren der Kombinatbetriebe haben sich anläßlich einer Beratung vom Grundsatz her dazu bekannt, im Kombinat zu verbleiben.
24. Januar 1990 Im „Start“ dieses Tages wird Fred Rummier als Kandidat zur Wahl des BGL Vorsitzenden vorgestellt.
31. Januar 1990 Der „Start“ veröffentlicht erste Zuschriften von Werkträgern des Konsumgüterwerkes Trebbin mit Sorgen um den Arbeitsplatz. Trebbin hat sich in den letzten Jahren zum größten Produzenten von PKW-Lastenanhängern in der DDR entwickelt. Nun sollen kurzfristig Kfz.-Leitungssätze zusätzlich produziert werden, so daß das Werk in Rückstand bei Anhängern gekommen ist. Die Belegschaft fragt sich, ob sie bewußt zum Schuldnerbetrieb gemacht werden sollen. Das Mißtrauen der Werkträgern bei unverständlichen Maßnahmen des Generaldirektors ist sehr hoch. Jetzt wird Kritik und Mißtrauen deutlich formuliert und im „Start“ veröffentlicht.
- Der Klubhausleiter äußert sich zur Arbeit des Hauses und plädiert für das Weiterbestehen dieser traditionellen Kulturstätte der Ludwigsfelder Bürger.
3. Februar 1990 Auf der konstituierenden Sitzung der neu gewählten BGL wird Fred Rummier zum BGL-Vorsitzenden gewählt.

5. Februar 1990 Runder Tisch des Generaldirektors. Es wurde über die Bildung einer
Leitung des Stammbetriebes
gesprochen.
- Februar 1990 Im FB 7 wird die größte Biegemaschine im System der CNC-gesteuerten Ma-
schinen der Rohrschlosserei in Betrieb genommen. Auf ihr werden alle Auspuff-
rohre und Kastenprofile der Spriegel geboren.
16. Februar 1990 Der Generaldirektor informiert auf Forderung der Gewerkschaft die Belegschaft
über Verhandlungen mit westlichen Automobilherstellern über Fragen der Zu-
sammenarbeit.
- Start vom
28. Februar 1990 Der Generaldirektor informiert, daß eine
Leitung des Stammbetriebes
gebildet wurde.
Allerdings kann dieser Schritt als eine halbherzige Angelegenheit bewertet wer-
den, denn es war nur eine Leitung zur Plandurchführung. Als Direktoren wur-
den bis auf die Bereiche Ökonomie, Technik, Investitionen, Personalwesen und
Buchhaltung alle bisherigen Direktoren weiter als Verantwortliche für den
Stammbetrieb und das Kombinat benannt.
28. Februar 1990 Auf einer erweiterten DSF-Vorstandssitzung wurde beschlossen, die Grundein-
heit der Gesellschaft für deutsch-sowjetische Freundschaft im Automobilwerk
aufzulösen. Künftig soll für Interessenten die Arbeit im Wohngebiet organisiert
werden.
1. März 1990 Nach umfangreicher Renovierung ihrer Räumlichkeiten eröffnet die Gewerk-
schaftsbibliothek wieder ihre Pforten.
12. März 1990 Unter der Überschrift:
Mercedes-Benz-AG und IFA-Kombinat streben Kooperation auf Dauer an, wird
auf ein Memorandum of Understanding verwiesen, das am 12.3.1990 in West-
berlin unterzeichnet wurde. Die unterzeichnenden Seiten,
Prof. Dr. Dr. Werner Niefer, Mercedes-Benz AG Stuttgart und
Lothar Heinzmann, IFA-Kombinat NKW
streben die Bildung eine Joint Ventures zur Entwicklung Produktion und Ver-
marktung von Nutzkraftwagen der leichten bis mittleren Klasse an. Dieser Ab-
sichtserklärung ist eine Delegiertenversammlung vorausgegangen, die dieser
Absichtserklärung vom 12.3.1990 zugestimmt hat. Nahziel ist, ab Mitte 1991
ein veredelttes Produkt, L60 mit Mercedes-Fahrerhaus, auf den Markt zu brin-
gen.

April 1990 Trotz der Situation in der DDR wurde der Produktionsplan der Monate Januar bis März erfüllt und geringfügig (+ 20 LKW) übererfüllt. Es wird absatzorientiert produziert.

Die veränderte Situation auf den internationalen Märkten wirkt sich bereits im Autowerk negativ aus. Die Auslandskunden stornieren in großem Maße Verträge, da ab 1. Juli 1990 mit D-Mark bezahlt werden muß. Mit so einem Vertragsrücklauf hatte niemand gerechnet.

5. April 1990 Vor dem Klubhaus der Autowerker wird eine Protestdemonstration gegen den geplanten Umtauschsatz von 2:1 der DDR-Mark zur Westmark protestiert.

1. Mai 1990 Der Betrieb des Automobilwerkes, Kfz.-Ersatzteile Arnstadt, wird privatisiert.

3. Mai 1990 Anlässlich eines Meetings mit ca. 5000 Autowerkern sprechen Prof. Dr. Dr. Werner Niefer, Vorsitzender des Vorstandes der Mercedes-Benz AG und der Generaldirektor des IFA-Kombinates NKW und stellen den

Prototyp IFA 1318

vor - L60-Fahrgestell und Mercedes-Fahrerhaus.

Alle Anwesenden setzen in dieses Fahrzeug große Erwartungen.

21. Mai 1990 Die Vertrauensleute der Gewerkschaft protestieren mit einer

Protestresolution

gegen den ausgehandelten Staatsvertrag zwischen der BRD und der DDR. Es wird festgestellt, daß mit diesem Vertrag nicht die Wiedervereinigung erfolgt, sondern die „Annektion“ der DDR vollzogen wird.

21. Mai 1990 Generaldirektor Heinzmann erklärt vor Vertretern der Belegschaft, daß man bei den Verhandlungen mit Mercedes beim Erzeugniskonzept am weitesten gekommen ist. Es gebe feste Vereinbarungen, die L60-Produktion wird mit dem Mercedes-Fahrerhaus in Ludwigsfelde weitergeführt. Gleichzeitig mußte er eingestehen, daß es mit dem Inkrafttreten des Staatsvertrages und der Währungsunion Probleme geben werde, denn ab 2. Juli 1990 gibt es weder ein Arbeitsgesetzbuch noch ein Gewerkschaftsgesetz.

Erstmals wird die Belegschaft über die Umwandlung der Betriebe des Kombina-tes in eine

Kapitalgesellschaft

informiert.

Danach werden aus den jetzigen 26 Kombinatbetrieben bis zum 1.7.1990 ca. 50 Gesellschaften mit beschränkter Haftung gebildet. Mehr als 10 Reprivatisierungen werden angemeldet. Für den Stammbetrieb Ludwigsfelde ist vorgesehen, 3 selbständige GmbH zu bilden. Neben dem Autowerk werden das die Betriebe Treuenbrietzen und Trebbin sein.

27. Juni 1990

IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde GmbH i.G.

Unter Mitwirkung der Anstalt zur treuhänderischen Verwaltung des Volksvermögens (Treuhänderanstalt) sind mit notarieller Beurkundung aus dem bisherigen VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde 3 Gesellschaften mit beschränkter Haftung errichtet worden.
Neben dem Automobilwerk das

Fahrzeugwerk Treuenbrietzen GmbH und das
Trebbiner Fahrzeugwerk GmbH.

Geschäftsführer der IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde GmbH i.G. - wird Herr Lothar Heinzmann.

Das IFA-Kombinat NKW beendet seine Tätigkeit zum 30.6.1990.

30. Juni 1990

Eintragung der IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde GmbH in das Handelsregister.

2. Juli 1990

Am Morgen dieses Tages verleihen Autowerker mit einem
Warnstreik

ihren tariflichen Forderungen Nachdruck.

Noch läuft der Verkauf von IFA-LKW recht gut. So wird z. B. am 14.6.1990 ein Zug mit 66 LKW L60 nach China und Vietnam auf die Reise geschickt.

Demgegenüber findet am 29.6.1990 die letzte Veranstaltung zur Ehrung der Jubilare des Betriebes statt.

17. Juli 1990

Der Betrieb begeht

25 Jahre NKW-Bau

in einer schweren Zeit.

Alle gut gemeinten Reden mit Hoffnungsschimmern „wie“ gut ausgebildeter Mitarbeiterstamm mit hoher fachlicher Kompetenz werden durch die Mitteilung zunichte gemacht, daß die Verschlechterung der Auftragslage schon im Juli 1990 zu erster

Kurzarbeit

führt.

Es wird angekündigt, daß der Aufwand materiell und personell in kurzer Zeit maßgeblich gesenkt werden muß. Das bedeutet im Klartext, Entlassungen. Die meisten Entlassungen wurden zum 1.7.1990 ausgesprochen.

Mit dem 13.7.1990 beenden 287 Lehrlinge ihre Ausbildung in der Lehrwerkstatt und werden in eine ungewisse Zukunft entlassen.

25. Juli 1990

Die Belegschaft der Schmiede wird informiert, daß eine Zusammenarbeit mit der Firma Thyssen-Umformtechnik in greifbare Nähe rückt. Die Produktion in der Schmiede ist durch die Einstellung der Trabant- und Traktorenproduktion sowie der Absatzschwierigkeiten des Betriebes selbst zum Erliegen gekommen.

15. August 1990

Die traditionsreiche Betriebszeitung

„Start“

erscheint zum letzten Mal.

Die Geschäftsleitung kann keine Zuschüsse mehr leisten und damit hört diese allseits beliebte Zeitung der Autowerker auf zu Bestehen. Es scheint nicht nur so, sondern es ist so.

Das Ende des einst so stolzen Autowerkes wird eingeläutet.

August 1990

Die Produktion des LKW IFA-L60 1218 wird eingestellt.

Insgesamt wurden:

20.289 LKW L60 produziert,

davon 8.338 Fahrzeuge mit Allradantrieb

20.293 LKW L60 verkauft (4 Stck. aus der Nullserie)

17. Dezember 1990 Einstellung der Produktion des LKW IFA-W50.

Insgesamt wurden:

571.789 LKW W50 produziert
 davon 193.734 Fahrzeuge mit Allradantrieb
 573.303 LKW W50 dem Verkauf zugeführt

Hier sind die 1.550 Fahrzeuge inbegriffen, die in zerlegtem Zustand nach Ägypten exportiert wurden und der erste W50 (Nr. 1/65), der zurückgekauft wurde.

Die sich in Liquidation befindliche IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde GmbH produzierte bis zum 30.6.1992 noch Ersatzteile für die LKW.

Die Schmiedeproduktion wurde am 31.7.1992 endgültig eingestellt.

Das Unternehmen befindet sich ab dem 18.6.1993 in Liquidation.

Geschäftsführer der IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde GmbH waren:

Herr Lothar Heinzmann 01.06.1990 - 31.01.1991

Herr Dr. Dietmar Karl 01.02.1991 - 31.12.1991

Herr Dr. Karl-Heinz Reifenberger 01.01.1992 - 18.06.1993

als Liquidator fungierte ab 18.06.1993

Rechtsanwalt Thomas Oberle

Die Liquidation des Betriebes ist bis dato nicht beendet.

3.0. Produktionsübersicht3.1 Jahre 1953 - 1965

- Schiffsdieselmotore und Motorenteile KVD 2500 1953 - 1958
- Motorroller „Pitty“, „Wiesel“, „Berlin“ u. „Troll 1“ u. Ersatzteile 1954 - 1964
- Diesellameisen - 1958
- Zapfwellenkrautschläger - 1959
- Fahrradhilfsmotore
- Einachsanhänger „Campi“
- Rennbootmotore RM 175 u. RM 250 1957 - 23.12.1965
- Drehascher
- Werkzeugmaschinenteile
- Turbinenluftstrahltriebwerke TL 014 1957 - 1961
- Sondermaschinen u. Prüfstände zur Reparatur v. Strahltriebwerken 1959 - 1960
- Reparatur von Strahltriebwerken
- RD- 45; WK - 1 A; RD - 09/B u. a. 19.05.1959 - 01.07.1965
- Jeep P 2 M u. P 3 einschließlich Ersatzteile 1962 - 29.09.1965
- Kleingasturbine TL 017 (Teile) 1961 - 1962
- Rohteilfertigung von Turbinenschaufeln f. d. Energiemaschinenbau
- Turbinenschaufeln (Endstufenschaufeln) 1962 - 31.03.1965
- Genaußteile
- Gesenkschmiedeteile 1961 - 1992
- 3 Hauptbaugruppen für Elektronenstrahlmehrkammerofen 22.11.1962 - 1964
- Ölbrenner für Kraftwerke 1962 - 1963
- Typen: G 40 SII; G 400; G 150; G 750; ÖDH 1500; ÖDH 2500;
Öldruckzerstäuber, Gaszündbrenner
- Zughaken für die Reichsbahn
- Luftschraubenwellen für den Flugzeugmotor Asch 82 (IL 14)
- Sondermaschinen
- Lohnarbeiten

X nur Ersatzteile.

3.2. Jahre 1965 - 1992

- LKW IFA-W50 01.07.1965 - 17.12.1990
- LKW IFA-L60 1218 20.06.1987 - Aug. 1990

Bemerkung:

Der Produktionsanlauf des LKW L60 erfolgte in 3 Etappen parallel zur Prod. d. W50

- Bau von 10 Test- und Verkaufsmuster Februar - Mai 1986
- Standmontage in 4 Taktbereichen 08.05.1987
- Montagebeginn Band I u. II 20.06.1987

- Ersatzteile LKW IFA-W50 1965 - 30.06.1992
- LKW IFA-L60 1987.-30.06.1992

- Gesenkschmiedestücke für LKW W50 und L60,
- PKW, Traktoren, Maschinenbau u. a. bis -31.07.1992

- PKW-Lastenanhänger 06.10.1981 - 27.06.1990
 - HP 400.01
 - HP 401
 - HP 401.01.06

- Zimmermannshämmer 07.10.1983 - 27.06.1990

4.0. Übersicht ausgewählter Erzeugnisse des Betriebes4.1. Motorroller

<u>T y p</u>	<u>produz. Stück</u>	<u>Produktionszeitraum</u>
„Pitty“	11 293	07.02.1955 - 26.04.1956
„Wiesel“	57 400	07.05.1956 - 22.04.1959
„Berlin“	113 943	01.05.1959 - 30.11.1962
„Troll 1“	56 513	17.01.1963 - 24.12.1964

<u>T y p</u>	<u>Technische Daten</u>	<u>Veränderungen gegenüber Vorgänger</u>
„Pitty“	5 PS/3,7 KW 125 ccm Hubraum 70 km/h	
SR 56 „Wiesel“	5,5 PS/4,1 KW 125 ccm Hubraum 75 km/h	Verbesserte Hinterradfederung, größerer Tank, neue Karosserie, geringeres Gewicht, höhere Leistung und Geschwindigkeit
SR 59 „Berlin“	7,5 PS/5,5 KW 143 ccm Hubraum 82 km/h 4-Ganggetriebe	Neuer stärkerer Motor, geteilte Sitze, RT-Auspuff, verbesserte Federung Vorderradhaube mit Zierstange, höhere Geschwindigkeit
TR 150 „Troll 1“	9,5 PS/7 KW 143 ccm Hubraum 90 km/h 4-Ganggetriebe	Höhere Motorleistung, neue dreigeteilte Karosserie, Lichthupe, höhere Geschwindigkeit, besseres Leistungsgewicht, Blinkleuchten, asymmetrisches Abblendlicht

4.2. Rennbootmotore

Typ	Leistung	Produktionszeitraum
RM 175	10-30 PS	1957 - 1964
RM 175/1	32 PS	1965
RM 250	39 PS	1965
„Spadilla S“ 30-175	10 PS	1964

- Insgesamt wurden 2 092 Motore hergestellt.
- Die Produktion erfolgte in der Betriebsberufsschule.
- Produktion des 1 000. Motors im September 1963.
- Export nach: UdSSR, CSSR, VR-Polen, VR-Bulgarien, Ungarn, Japan, England
- Weltrekorde mit RM 175-1 am 10.04.1965 über 5; 10 und 15 Meilen
- Geschwindigkeitsweltrekord mit 105,34 km/h durch Peter Rosenow am 26.04.1965 mit RM 175-1

- Internationale Erfolge:

Klaus Driefert	RM 175		Europameister 1969/1970/1971
Manfred Blumenthal	RM 175	2. Platz	Weltmeisterschaft 1971/1972
		2. Platz	Europameisterschaft 1964
Peter Rosenow	RM 250		Weltmeister 1970
			Europameister Klasse OA 1968/1971

4.3. Strahltriebwerke

Turbinenluftstrahltriebwerk Typ Pirna 014 für das Mittelstreckenpassagierflugzeug der DDR Typ 152

- Masse: 1 000 kg
- Leistung: 19 000 PS
- Axialverdichter 12 Stufen
- Entwicklung zur Serienreife ab 1957
- Produktionseinstellung als stationären Gaserzeuger am 20.06.1962
- Erstflug IWL - TW TL 014 Nr. 10 006 am 20.08.1960 erfolgreich
- weitere Flugerprobungen von 4 Triebwerken im Flugzeug Typ 152/II V-4 am 26.08.1960 und am 04.09.1960 verliefen erfolgreich
- Insgesamt wurden in Ludwigsfelde 25 Triebwerke produziert, die nach Einstellung der Luftfahrtindustrie in stationäre Schiffsantriebe umgerüstet wurden.
- Beim Dauerlauf des Triebwerkes A - 03 über 150 Std. im Jahre 1960 wurden 330 119 Kilo Treibstoff verbraucht. Wert: 277 299,96 Mark.

4.4. Geländegängiger Personenkraftwagen

- Typ: P 3 (Jeep)
- Allradantrieb, Differentialsperre für beide Achsen
- Steigfähigkeit: 65 %
- Geschwindigkeit: min. 3,5 km/h
max. 95 km/h
- Otto-Motor OM 6 - 35 L 6-Zylinder
55 KW (75 PS)
Hubraum 2 407 ccm
- Getriebe: 4 Normalgänge
 4 Geländegänge
 1 Rückwärtsgang
- Produktionszeitraum: 1962 - 29.09.1965

4.5. Gesenschmiedestücke aus Stahl

- Turbinenschaufeln bis 800 mm Länge
- Schmiedeteile für:
 - Motorroller
 - Rennbootmotore
 - Strahltriebwerke
 - PKW Trabant und Wartburg
 - Zementmühlen
 - Getriebeteile
 - Zughaken für die Reichsbahn
 - LKW W50 und L60
- Höchster Produktionsausstoß: 1985 mit 30 708 t
- Das kleinste Schmiedeteil hatte eine Masse von ca. 100 g, das Größte etwa 100 kg
- Am 31.07.1990 wurde die 600 000. Tonne abgeschmiedet.

4.6. Nutzkraftwagen

4.6.1. LKW IFA-W50

- Gesamtmasse: 10 - 12 t
- Nutzmasse: bis 5 t
- max. Anhängerlast: bis 12 t
- Motor: 4-Zylinder-Viertakt-Diesel mit 92 KW
- Getriebe: Wechselgetriebe, 5 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang
- Radformel: 4 x 2 (Hinterradgetrieben)
4 x 4 (Allradantrieb)
- Gesamtstückzahl: 573 339 Fahrzeuge,
davon: 193 734 Allradfahrzeuge
- Exportstückzahl: 398 762 Fahrzeuge in 52 Länder
- Produktionszeit: 01.07.1965 - 17.12.1990

Es wurden 60 Grundvarianten mit 240 länderspezifischen Modifikationen produziert.

4.6.2. LKW IFA-L60 1218

- Gesamtmasse: 12 t
- Nutzmasse: bis 7 t
- Motor: 6-Zylinder Diesel mit 132 KW
- Getriebe: 8-Gang-Wechselgetriebe
- Radformel: 4 x 2
4 x 4
- Fahrerhaus: Kippbar
- Gesamtstückzahl: 20 293 Fahrzeuge
davon: 8 338 Allradfahrzeuge
- Exportstückzahl: 18 600 Fahrzeuge in 20 Länder
- Produktionszeit: 01.12.1986 (Standmontage) bis August 1990

5.0. Produktionsjubiläen5.1. LKW-Produktion

<u>Fortschrittszahl</u>	<u>Typ</u>	<u>Datum</u>	<u>Fahrer</u>	
1.	W50	17.07.1965	Eberhard Lumm	Meister
50.000	W50	23.01.1970		
100.000.	W50	22.09.1972	Eberhard Lumm	Meister
150.000.	W50	18.12.1974	Wolfgang Hartkopf	Schichtleiter
200.000.	W50	12.01.1977	Dieter Drews	Kontrollschlosser
250.000.	W50	01.12.1978	Heinz Ilginis	Fahrzeugschlosser
300.000.	W50	02.10.1980	Janos Gall	Fahrzeugschlosser
350.000.	W50	07.07.1982	Manfred Dimsat	Schichtmeister
400.000.	W50	23.04.1984	Kurt Schulz	Schichtleiter
425.000.	W50	12.02.1985	Heinz-Bert Lenneke	Fahrzeugschlosser
500.000.	L60	29.06.1987	Eberhard Lumm	Meister

5.2. PKW-Lastenanhänger

<u>Fortschrittszahl</u>	<u>Typ</u>	<u>Datum</u>
1.	HP 400.01	06.10.1981
5.000.	HP 400	31.03.1983
20.000.	HP 400	09.11.1984
30.000.	HP 400	18.06.1985
35.000.	HP 400	20.09.1985
40.000.	HP 400	02.01.1986
50.000.	HP 401	23.06.1986
60.000.	HP 401	29.12.1986
100.000.	HP 401	06.10.1988

5.3. Gegenschmiedestücke aus StahlTonnenjubiläum

<u>Tonnen</u>	<u>Datum</u>
100.000.	16.05.1972
150.000.	06.09.1974
200.000.	21.06.1976
250.000.	28.04.1978
300.000.	21.01.1980
400.000.	30.05.1983
500.000.	03.10.1986
600.000.	31.07.1990

6.0. Das IFA- Kombinat Nutzkraftwagen

- Bildung des „VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde“ mit eigener Kombinatiensleitung am 01.01.1978
- Leitung des Kombines NKW über den „VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde“ als „Stammtrieb“ ab 01.09.1979
- Generaldirektor des Kombines ab 01.01.1978 ist Herr Lothar Heinzmann
- Das Kombinat umfaßt zunächst 18 Betriebe mit ca. 34.000 Beschäftigten.
- Nach Eingliederung weiterer Betriebe des Kombines Spezialaufbauten und Anhänger gehören 22 Betriebe zum Kombinat NKW (ab 01.01.1983)
- Erneute Erweiterung des Kombines ab 1988 durch Übernahme von Gießereibetrieben auf 25 Betriebe mit ca. 50.000 Beschäftigten.
- Zum Stammtrieb gehören als Betriebsteile die Werke:

VEB Fahrzeugwerk Treuenbrietzen

VEB Kfz-Ersatzteile Arnstadt

VEB Konsumgüterwerk Trebbin

6.1. Betriebe des „VEB IFA-Kombinat NKW“ und ihre Hauptezeugnisse

A. Produktionsbetriebe mit Finalerzeugnissen

- VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde (IWL) Stammtrieb des IFA-Kombines NKW
 - NKW „IFA-W50“ in 60 Varianten und ca. 240 Modifikationen
 - NKW „IFA-L60 1218“ in ca. 11 Varianten
 - PKW-Lastenanhänger „HP 401“

- . VEB Robur-Werke Zittau (RWZ)
 - NKW (Bus) Robur „LO/LD 3000“
 - Dieselmotore, Textilmaschinen, Versehrtenfahrzeug „Duo 4/1“

- . VEB Fahrzeugwerk Waltershausen (FWW)
 - Kleintransporter und Arbeitskraftfahrzeug „Multicar M 25“ in ca. 15 Varianten
 - Dieselmotore

- . VEB Maschinenbau „Karl Marx“ Babelsberg (KMB)
 - Autodrehkrane ADK 70 - 0
 - ADK 80 - 0
 - AK 125 - 3

- . VEB Spezialfahrzeugwerk Berlin-Adlershof (SFW)
 - Kehrmaschinen
 - Spezialaufbauten auf Fahrgestelle LKW W 50
 - Behälteranhänger u.a.

- . VEB Fahrzeugwerk „Ernst Thälmann“ Lübtheen (FWL)

- . VEB Karosseriewerk Aschersleben (KWA)

- . VEB Karosseriewerk Halle (KWH)
 - Spezialaufbauten auf LKW-Fahrgestelle
 - Anhänger der verschiedensten Typen

- . VEB Automot Heidenau (AH)
 - IFA-Vertrieb für Importerzeugnisse - NKW, deren Ersatzteile, auch für Omnibusse u.a.
 - Organisation des Kundendienstes

- . VEB IFA-Ingenieurbetrieb Hohenstein-Ernstthal (IIB)
 - Generalprojektant für die Betriebe des IFA-Kombinates NKW
 - Konstruktion, Technologie und Bau von Rationalisierungseinrichtungen, Sondermaschinen und Roboter
 - Investitionsvorbereitung
 - Organisationsprozesse

B. Zulieferbetriebe

- . VEB IFA-Motorenwerke Nordhausen (MN)
 - 4- und 6-^{Zyl.}Takt-Dieselmotore für W50 und L60
- . VEB Motorenwerk Cunewalde (MC)
 - Luft- und flüssigkeitsgekühlte Kleindieselmotore von 5,15 bis 42,6 KW
 - Aluminiumkokillenguß, Fahrzeuguß aus GGL
- . VEB IFA-Getriebewerke Brandenburg (GWB)
 - Getriebe für Nutzfahrzeuge
- . VEB Fahrzeugachsen Gotha (FAG)
 - Achsen für Multicar
 - Lenkachsen für NKW
- . VEB Möve-Werk Mühlhausen (MWM)
 - Fahrer- und Beifahrersitze für NKW
 - Bremsschläuche
 - Lenkgestänge
 - Federspeicher

· VEB Gelenkwellenwerk Stadtlim (GWS)

- Gelenkwellen zur Kraftübertragung für Straßenfahrzeuge, Schienenfahrzeuge, Schiffsantriebe, Landmaschinen, Hebe- und Förderanlagen

· VEB Kraftfahrzeugzubehörwerke Dresden (KFD)

- Kolbenringe
- Düsenhalter
- Druckventile
- Kleingußteile

· VEB Kraftfahrzeugzubehörwerk Meißen (KFM)

- Kolbenbolzen
- Kugeldrehkränze
- Druckübersetzer
- Bremstrommeln
- Radbremsen
- Druckbegrenzer

· VEB Bremshydraulik Limbach-Oberfrohna (BHL)

- Bremshydraulikaggregate
- Amaturen für Kraftfahrzeuge
- Radzylinder
- Bremskraftregelgeräte

· VEB Fahrzeugtriebwerke „Wilhelm Friedel“ Karl-Marx-Stadt (WFK)

- Kraftfahrzeuggetriebe
- Getriebeteile
- Achsgetriebe
- Ausgleichgetriebe
- Synchronkupplungen

- . VEB Fahrzeugtriebwerke „Joliot Curie“ Leipzig (JCL)
 - Kraftfahrzeugtriebe
 - Getriebeeinzelteile

- . VEB Metallgußwerk Leipzig (MWL)
 - Gußerz

- . VEB Metallgußwerk Wernigerode (MWW)

- . VEB Zwickauer Eisenwerk (ZEW)

- . VEB Kugelgraphit-Eisen-Gießerei „Antonio Meidana“ Fürstenwalde
 - Gußteile für den Fahrzeug und Landmaschinenbau

6.2. Leistungsstruktur des Kombines

Die Leitung oblag dem Generaldirektor, der gleichzeitig Betriebsdirektor des Stammbetriebes war.

Die Fachdirektoren des Stammbetriebes erfüllen ausgewählte Aufgaben des Kombines.

Diese betrafen im wesentlichen:

- Planung und Abrechnung
- Koordinierung
- fachliche Anleitung
- Organisationsfragen
- PR-Maßnahmen - Messen - Werbung
- Service und Kundendienst
- Erzeugnisstrategie - Konstruktion und Technologie
- Auslands - Kundendienst
- Erzeugnisqualität

Fachdirektoren des Stammbetriebes mit Kombinesverantwortung waren:

Direktor für	Wissenschaft und Technik (T)
	Ökonomie (Z)
	Außen- und Binnenhandel (K)
	Kader und Bildung (P)
	Grundfondsökonomie (I)
	Materialwirtschaft (M)
	Rechnungsführung und Finanzkontrolle (B)
	Technische Kontrollorganisation (Q)

Fachdirektoren, die ausschließlich für das Kombinat verantwortlich waren:

Direktor für	Gießereiwesen (H)
	Plandurchführung (D) zeitweilig
	Produktionsdurchführung (V)

Innerhalb der Direktionsbereiche wurden Kombinatenaufgaben entweder von speziellen Abteilungen oder Gruppen bearbeitet, oder innerhalb der Abteilung oder Gruppe waren einzelne Mitarbeiter verantwortlich.

Die Betriebsdirektoren der Kombinatbetriebe unterstanden dem Generaldirektor.

Die dem Generaldirektor direkt unterstellten Funktionalorgane bearbeiteten ausschließlich Kombinatenaufgaben.

Als erster Stellvertreter des Generaldirektors fungierte der Direktor für Plandurchführung.

Stellvertreter des Generaldirektors waren weiter:

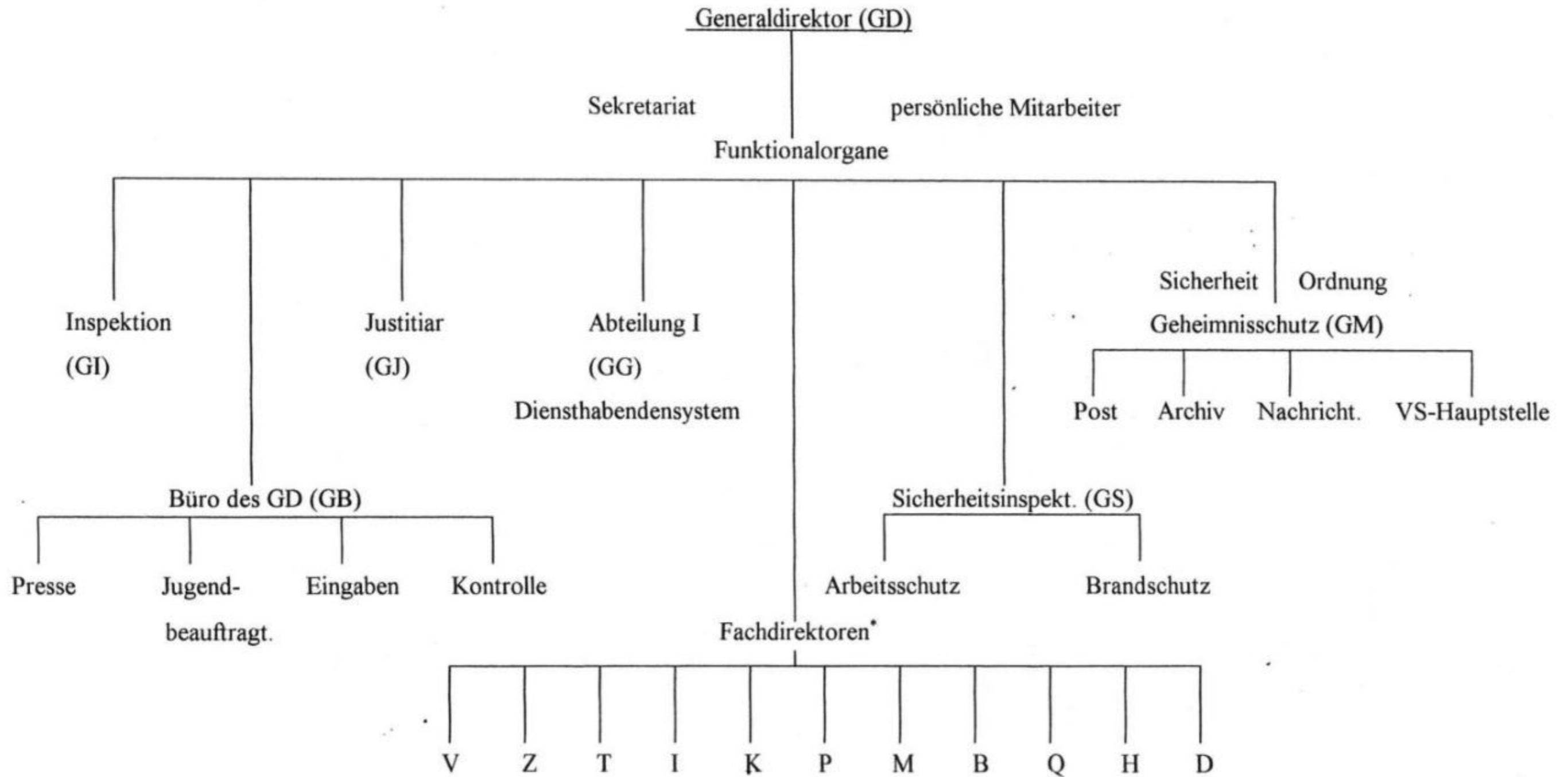
Direktor für	Ökonomie
	Wissenschaft und Technik
	Grundfondsökonomie
	Außen- und Binnenhandel

Bei Bedarf wurden weitere Direktoren einbezogen, bzw. die Rangfolge änderte sich.

Die Leitung des Kombinales oblag dem Generaldirektor nicht allein.

Alle wichtigen Fragen mußte er mit dem Parteiorganisator des ZK der SED beraten und brauchte dessen Zustimmung. Auch die Gewerkschaft hatte in bestimmten Fragen ein Mitspracherecht, das über den Vorsitzenden des Rates der BGL-Vorsitzenden verwirklicht wurde. Der Vorsitzende des Rates der FDJ-Sekretäre dagegen hatte nur sehr begrenzte Wirkung. Seine Tätigkeit beschränkte sich neben politischen Fragen vor allem auf die Bewegung MMM im Kombinat, die Arbeit mit Jugendbrigaden, der Jugendneuererbewegung und ähnlichem. Alle 3 Funktionäre waren die Vorsitzenden ihrer Organisation im Stammbetrieb

Leistungsstruktur: Kombinat NKW



* Erläuterungen nächste Seite

Erläuterungen zur Leitungsstruktur des Kombinates NKW

Zeichen	Aufgabengebiet
G	Generaldirektor
V	Direktor für Produktionsdurchführung
Z	Direktor für Ökonomie
T	Direktor für Wissenschaft und Technik
I	Direktor für Grundfondsökonomie
K	Direktor für Außen- und Binnenhandel
P	Direktor für Kader und Bildung
M	Direktor für Materialwirtschaft
B	Direktor für Rechnungsführung und Finanzkontrolle
Q	Direktor für Technische Kontrollorganisation
H	Direktor für Gießereiwesen
D	Direktor für Plandurchführung

7.0. Die Leitungsstruktur des Betriebes

7.1. Die staatliche Leitung

Der Betrieb wurde bis zum 31.08.1979 von einem Betriebsdirektor geleitet.

Ab 01.09.1979 fungierte der Betrieb als „Stammbetrieb des VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde“.

Nunmehr stand ein Generaldirektor an der Spitze, der gleichzeitig die Funktion des Betriebsdirektors mit ausübte.

Die Leitungspyramide hatte folgenden Aufbau:

- Betriebsdirektor / Generaldirektor mit seinen Funktionalorganen
- Fachdirektoren
- Hauptabteilungsleiter
- Abteilungsleiter
- Gruppenleiter

Ab Fachdirektoren bestanden entweder nur Aufgaben für das Kombinat oder den Betrieb, bzw. Schwerpunkt- und Grundsatzaufgaben für das Kombinat wurden neben den betrieblichen Aufgaben mit gelöst. Dies trifft bis Gruppenleiter zu.

Die Fachdirektorate:

Bezeichnung Direktor für	Kurzzzeichen	Aufgaben	
		Betrieb	Kombinat
Wissenschaft und Technik	T	X	X
Plandurchführung (zeitweilig)	D		X
Ökonomie	Z	X	X
Produktionsdurchführung	V		X
Grundfondsökonomie	I	X	X
Materialwirtschaft	M	X	X
Außen- und Binnenhandel	K	X	X
Organisation und Datenverarbeitung	O	X	
Rechnungsführung und Statistik	B	X	X
Sozialwesen	S	X	
Gießereiwesen	H		X
Produktion	F	X	
Technische Kontrollorganisation	Q	X	X
Kader und Bildung	P	X	X

7.2. Struktur des Bereiches Produktion

Die Struktur des Produktionsbereiches entwickelte und veränderte sich mit den Produktionsbedingungen des Betriebes. In den Anfangsjahren des Betriebes, bis etwa 1963, wurde jede Halle durch einen Hallenleiter geführt.

Ab 1963 wurde der Bereich Produktion von einem Produktionsdirektor geleitet, dem die Funktionalorgane:

- Produktionsvorbereitung (FV)
- Produktionslenkung (FL)
- Ökonomie (FO)
- Kooperation (FK)
- Sekretariat

sowie die Fertigungsbereichsleiter unterstanden.

An Fertigungsbereichen (FB) wurden gebildet:

FB I	„Motorrollerfertigung“	Halle 4 und 6
FB II	„Triebwerksreparatur“	Halle 9 und Prüfstände
FB III	„Schmiede u. Schaufelfertigung“	Halle 5 und 7
FB IV	„P 3-Fertigung“	Halle 102 und 115
FB V	„Galvanik“	Halle 12
FB VI	„Teilefertigung und Elektronenstrahlmehrkammerofen“	Halle 3 und 2

Innerhalb der Fertigungsbereiche erfolgte eine weitere Unterteilung in Meisterbereiche und dem FB-Leiter standen einige Funktionalorgane wie - Ökonomie, Werkzeugausgabe, Bereichsingenieur u.a. zur Verfügung.

Mit Beginn der LKW-Produktion im Jahre 1965 erfolgte eine Neuorientierung. Es wurden zunächst 9 Fertigungsbereiche eingerichtet, die wegen ihrer Größe in Fertigungsabschnitte und nachfolgende Meisterbereiche unterteilt waren. Oft mußten innerhalb eines Meisterbereiches noch Schichtmeister als verantwortliche Schichtleiter innerhalb der Spät- bzw. Nachtschicht eingesetzt werden.

Die neuen Fertigungsbereiche entsprechend der Produktionsstruktur waren:

- FB 1 „Schmiede und Gesenkbau“
- FB 2 „Groß- und Kleinteilpresserei und Zuschnitt“
- FB 3 „Teilefertigung“
- FB 4 „Achsfertigung“
- FB 5 „Pritschenfertigung“
- FB 6 „Rahmenfertigung“
- FB 7 „Fahrerhausfertigung“
- FB 8 „Fahrzeugendmontage“
- FB 9 „Galvanik - Warmbehandlung“

Diese Struktur hatte etwa 7 Jahre Bestand, bis sich die Meinung durchsetzte, alle Montageprozesse sollten in einem Fertigungsbereich vereinigt werden.

Dieser Theorie folgend wurde ab 01.01.1972 wiederum eine neue Leitungsstruktur beschlossen.

Die neuen Fertigungsbereiche waren nunmehr:

- FB 1 „Schmiede und Gesenkbau“
- FB 2 „Presserei und Zuschnitt“
- FB 4 „Achsfertigung“
- FB 5 „Fahrerhausrohbaufertigung“
- FB 6 „Rahmen und Pritsche“
- FB 7 „Montage“ mit:
 - Fahrerhausmontage
 - Pritschen- und Kippermontage
 - Rohrschlosserei
 - Fertigmacherei
 - Montageband 1, 2 und 3
 - Härterei und Galvanik
 - Farbgebung
- FVZ „Zentraler Zuschnitt“ Halle 1

Im Jahre 1979 wurde der Fertigungsbereich 3 wieder eingeführt. Es war die Bremsenfertigung in Trebbin. Dieser Fertigungsbereich existierte bis zum 31.12.1983. Ab 01.01.1984 wurde Trebbin Konsumgüterwerk des Stammbetriebes.

Wie von vielen Betriebsangehörigen vorausgesehen, bewährte sich der Großbereich FB 7 nicht. Die Leistungsprobleme wurden immer größer, so daß im „Start“ vom 1. Februar 1989 verkündet wurde:

In Auswertung der Ergebnisse 1988 wurden leitungsorganisatorische Maßnahmen zur Stabilisierung des Prozesses in der Produktion erforderlich.

Mit Wirkung vom 10. Januar 1989 wurde entschieden, daß der Fertigungsbereich 7 in drei Bereiche geteilt wird:

- | | |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| FB 7 (FM) | „Fahrzeugmontage“,
Endmontagebänder W50 und L60, Warmbehandlung,
Galvanik und Rohrbiegerei |
| FB 8 (FH) | „Fahrerhauslackierung und -montage“
Fahrerhausrohbau, Fahrerhauslackierung
Kleinteillackierung und das Fahrerhausmontageband |
| FB 9 (FE) | „Fahrzeugauslieferung“
Fertigstellung der Fahrzeuge, Ausrüstung, Reparatur,
Konservierung und Bereitstellung zum Versand |

Mit diesen Maßnahmen endeten die Strukturveränderungen des Bereiches Produktion.

7.3. Gesellschaftliche Organisationen

Im Betrieb waren eine Reihe von gesellschaftlichen Organisationen tätig, die entweder durch hauptamtliche Funktionäre oder ehrenamtliche Mitarbeiter präsent waren. Entsprechend dem staatlichen und gesellschaftlichen Aufbau des Staates DDR war die „Partei“, die SED, die führende Kraft. Ihr hatte sich alles unterzuordnen.

Der Betriebsdirektor bzw. Generaldirektor hatte zwar formell die wirtschaftliche Leitung des Betriebes bzw. des Kombinates und war dem Minister rechenschaftspflichtig, aber in der Praxis war auch er an die Beschlüsse der Partei gebunden und mußte sie mit durchsetzen. Alle wesentlichen Fragen wurden zwischen dem Generaldirektor und dem Parteisekretär sowie BGL-Vorsitzenden abgestimmt. Ohne deren Zustimmung ging im Prinzip nichts.

Durch hauptamtliche Funktionäre im Betrieb waren vertreten:

- SED
- FDGB
- FDJ
- GST

Durch ehrenamtliche Mitarbeiter wirkten im Betrieb:

- DSF
- KdT
- Urania
- ADMV
- BSG
- DRK
- SDG (Sektion Dienst- und Gebrauchshunde)

Als dritte Kategorie muß genannt werden:

- die Kampfgruppe, die der Partei unterstand und von der Volkspolizei fachlich und materiell angeleitet wurde (KG)

- die Zivilverteidigung, die der staatlichen Leitung des Betriebes unterstand (ZV)

- die Arbeiter- und Bauerninspektion (ABI), die durch die Partei eingesetzt wurde

Im Betrieb existierte eine Betriebszeitung, die bei ihrer Gründung im Jahre 1953 „Der Motor“ hieß und ab 1958 als „Start“ erschien. Sie war Sprachrohr (Organ) der Betriebsparteileitung und hatte eine hauptamtliche Redaktion.

8.0. Die Werkleiter des Betriebes

- Fritz Rößteck	01.03.1952 - November 1952 Aufbauleiter und Werkleiter
- Huldreich Stroh	November 1952 - 31.12.1952
- Heinrich Vester	01.01.1953 - 1954
- Hans Singhuber	1954 - 17.11.1959
- Hans Ramm	17.11.1959 - 01.11.1962
- Rainer Martin	01.11.1962 - 01.06.1963
- Werner Kohl	01.06.1963 - 01.05.1969
- Gerhard Nowak	01.05.1969 - 14.11.1975
- Lothar Heinzmann	14.11.1975 - 31.12.1977
- Horst Kruspe (amt. BD)	01.01.1978 - 16.02.1978
- Friedhelm Lungwitz	16.02.1978 - 31.08.1979
- Lothar Heinzmann	01.09.1979 - 01.07.1990 Generaldirektor und Betriebsdirektor

Gründung der IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde GmbH am 27.06.1990

Eintragung in das Handelsregister 30.06.1990

Geschäftsführer:

- Lothar Heinzmann	01.06.1990 - 31.01.1991
- Dr. Dietmar Karl	01.02.1991 - 31.12.1991
- Dr. Karl-Heinz Reifenberger	01.01.1992 - 18.06.1993
- Rechtsanwalt Thomas Oberle	18.06.1993 -

Liquidator der IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde GmbH

9.0. Das Werk als kultureller und sozialer Mittelpunkt der Region Ludwigsfelde

Das Automobilwerk mit seinen bis zu 9.760 Belegschaftsangehörigen im Jahre 1988 war der strukturbestimmende Betrieb der gesamten Region. Mit dem Wachsen und Gedeihen des Werkes entwickelte sich die Infrastruktur der Gemeinde Ludwigsfelde zur Stadt, die sich von ca. 6.000 Einwohnern 1952 auf 22.408 Einwohner 1990 vergrößerte. Die sozialen und kulturell-sportlichen Potenzen des Betriebes bestimmten die Lebensqualität der Einwohner nicht nur in Ludwigsfelde sondern auch in den umliegenden Gemeinden. Die Bedeutung des Betriebes und später des Kombines Nutzkraftwagen mit seinen exportintensiven Produkten trug wesentlich dazu bei, daß z. B. mit nur wenigen Unterbrechungen permanent der Wohnungs- und Gesellschaftsbau vorangetrieben wurde. Träger und Organisatoren des kulturellen und sportlichen Lebens in der Stadt waren das Kulturhaus, die BSG Motor, der Jugendclub „Aurora“, der Motorsportclub, die Gewerkschaftsbibliothek u.a., deren Trägerbetrieb das Autowerk war. In der BSG-Motor Ludwigsfelde betätigten sich ca. 1.800 Kinder, Jugendliche und Erwachsene in 20 Sektionen und 7 allgemeinen Sportgruppen.

Im Werk selbst wurden Betriebsmeisterschaften in verschiedenen Sportarten durchgeführt. So z.B. in Fußball und Volleyball und jährliche Betriebssportfeste sowie Schwimmfeste und ab 1989 auch Schützenfeste waren eine weitere Möglichkeit ein breites Angebot sportlicher Betätigung für Jedermann zu nutzen.

Im Kulturhaus betätigten sich bis zu 53 Zirkel, Arbeitsgemeinschaften und Interessengruppen und das Ensemble der Autowerker sowie der Fotoclub beteiligten sich mit großem Erfolg an den Arbeiterfestspielen der Gewerkschaft.

Die im Betrieb befindliche Gewerkschaftsbibliothek verfügte z.B. 1987 über 37.438 Bände, 2.619 Schallplatten und 1.279 Reproduktionen von Bildern. Im Jahre 1985 tätigten die Autowerker 73.735 Ausleihen.

Die jährlichen Betriebsfestspiele in Ludwigsfelde bildeten gemeinsam mit den Ludwigsfelder Kulturfesttagen den kulturellen Höhepunkt in der Stadt.

Die organisierten sportlichen und kulturellen Angebote wurden ergänzt durch die zahlreichen Brigade- und Bereichsveranstaltungen. Sie waren so zahlreich, daß alle Säle und Gaststätten der umliegenden Dörfer mit genutzt werden mußten.

In der Betriebsgewerkschaftsleitung gab es eine Konsultationsstelle, die Karten für Theatervorstellungen in Berlin und Potsdam beschaffte. Im Jahre 1987 konnten 3.849 Theaterkarten und 1.966 Karten für den Friedrich-Stadt-Palast und den Palast der Republik für die Autowerker vermittelt werden.

Zur Aufrechterhaltung und Durchführung der genannten Aktivitäten stellte der Betrieb jährlich erhebliche finanzielle Mittel im „Kultur- und Sozialfonds“ (K+S-Fonds) zur Verfügung.

So zum Beispiel 1990 für:

- Kulturhaus	1.786,0 TM
- Sport	1.126,3 TM
- Jugendarbeit	294,1 TM
- Veteranenbetreuung	73,0 TM
- Kinderveranstaltungen	<u>97,0 TM</u>
	3.376,4 TM

Weitere Mittel flossen aus dem K+S-Fonds in die Feriengestaltung, in die Betriebspoliklinik, in der z.B. 10 Ärzte und 24 medizinische Fachkräfte tätig waren und in die betrieblichen Kindereinrichtungen.

Im Jahre 1990 waren das für:

- Kinderferienlager	1.295,0 TM
- Ferienheime	1.185,3 TM
- Betriebspoliklinik	120,6 TM
- Kindergärten	576,5 TM

In den Kinderferienlagern bestand 1990 eine Kapazität von 927 Plätzen und in den Ferienheimen von 5.239. Darüber hinaus hatte der Betrieb 1990 noch 1.726 FDGB-Plätze zur Verfügung.

Über die bereits angesprochene kulturelle und sportliche Betätigung hinaus wurden permanent tausende Betriebsangehörige in:

- Elternbeiräten,
- als Abgeordnete,
- in „Patenbrigaden“ mit Schulklassen und Kindereinrichtungen,
- dem DFD (Demokratischer Frauenbund Deutschlands)
- dem DRK (Deutsches Rotes Kreuz)
- dem Anglerverband
- der GST (Gesellschaft für Sport und Technik)
- der Freiwilligen Feuerwehren
- und vielen anderen Organisationen und Interessengemeinschaften tätig und leisteten so ihren Beitrag für die Allgemeinheit und die Erhöhung der Lebensqualität der Bürger in Ludwigsfelde und den umliegenden Gemeinden.

- 10.0 Ausgewählte Daten und Fakten zum Werk
- 10.1 Jahresproduktion LKW und Arbeitskräfte
- 10.2 Exportländer LKW
- 10.3 Jahresproduktion Gesenkschmiedestücke aus Stahl
- 10.4 Transport- und Umschlagleistungen der entsprechenden Fachabteilungen des Autowerkes im Jahre 1980
- 10.5 Daten und Fakten zur Montagehalle 142
- 10.6 Charakteristik des Ersatzteilvertriebslagers
- 10.7 Bemerkenswerte Laufleistungen von LKW W50, die bekannt geworden sind
- 10.8 Messegold und agra-Diplome für Erzeugnisse des Betriebes
- 10.9 Staatsbesuche im Automobilwerk

10.1. Jahresproduktion LKW und Arbeitskräfte

Jahr	Produzierte LKW vom Band		LKW-Warenproduktion		Durchschnittliche Arbeitskräfte A+A, VbE*
	W50	L60	W50	L60	
1965	855	-	851	-	4263
1966	5775	-	5731	-	4777
1967	10564	-	10502	-	5778
1968	14785	-	14762	-	6195
1969	16953	-	16405	-	6379
1970	17966	-	18000	-	6567
1971	18800	-	18830	-	6649
1972	19800	-	19810	-	6732
1973	21623	-	21595	-	6691
1974	23220	-	23200	-	6711
1975	23900	-	23885	-	6759
1976	24940	-	24710	-	7163
1977	26278	-	26202	-	7415
1978	26653	-	26830	-	7576
1979	26800	-	26646	-	7894
1980	27001	-	27035	-	8025
1981	28201	-	28305	-	8210
1982	29004	-	28900	-	8545
1983	28101	-	28100	-	9020 ²⁾
1984	30300	-	30315	-	9307
1985	32294	-	32518	-	9592
1986	32516	-	32306	-	9664
1987	29606	1734	29522	1600	9713
1988	22378	6604	24200 ¹⁾	6500	9760
1989	20071	8081	20363	7894	9686
1990	13405	3870	13779	4299	8334

* A + A = Arbeiter und Angestellte, VbE = Vollbeschäftigungseinheiten

¹⁾ Einschl. 1550 Fahrzeuge, die im zerlegten Zustand nach Ägypten exportiert wurden

²⁾ -

10.2. Export in Länder der „Nicht sozialistischen Wirtschaftsgebiete“ (NSW) LKW W50 u. L60

BRD	20
Frankreich	12
Angola	13189
Äthiopien	2500
Ghana	303
Spanien	22
Kamerun	294
Kongo	214
Zaire	10
Libyen	3
Madagaskar	706
Nigeria	20
Simbabwe	1
Sambia	2434
Sao Tome	5
Somalia	30
Sudan	2
Tansania	38
Uganda	406
ARÄ	4327
Chile	14
Ecuador	236
Guyana	644
Kolumbien	709
Nicaragua	4233
Grenada	63
Indonesien	12
Irak	72209
Iran	11057
JAR	1099
VDRJ	85
Jordanien	388
Kuwait	32
Singapur	3
SAR	120
VAE	1
sonst. NSW	958
<hr/>	
gesamt:	116399
<hr/>	

10.2 Export in Länder des „Sozialistischen Wirtschaftsgebietes“ (SW)LKW W50 und L60

Albanien	1392
Bulgarien	16660
SFRJ	1270
Polen	9741
SRR	399
SU	49311
CSFR	27501
Ungarn	98201
Mocambique	2960
Kuba	3364
China	69337
Kambodscha	517
Korea	898
Laos	210
SRV	19202
<hr/>	
gesamt:	300963
<hr/>	

10.3 Jahresproduktion an Gesenkschmiedestücken aus Stahl in Tonnen

<u>Jahr</u>	<u>Produktion in t</u>
1961	200
1962	300
1963	742
1964	1612
1965	6218
1966	7643
1967	10566
1968	12750
1969	15027
1970	18002
1971	20041
1972	21154
1973	22910
1974	24335
1975	25884
1976	27208
1977	28006
1978	28802
1979	28302
1980	29800
1981	29103
1982	29620
1983	28568
1984	28454
1985	30708
1986	29305
1987	30236
1988	28204
1989	27791
1990	14520
1991	<u>924</u>
	606935

10.4. Transport- und Umschlagleistungen der entsprechenden Fachbereiche
des Autowerkes im Jahre 1980

1.) Im Bereich Materialwirtschaft:

<u>- Abt. Transport</u>	4819	Waggons be- bzw. entladen
	19100	LKW be- bzw. entladen
	723	Kesselwagen entladen
<u>- Abt. Schrottplatz</u>	1274	Waggons beladen
<u>- Abt. Wareneingang</u>	3961	Großcontainer-Tragwagen mit 10878 Großcontainern entladen
<u>- Abt. Warenausgang</u>	3851	Großcontainer-Tragwagen mit 11002 Großcontainer beladen
<u>- Abt. Werksbahn, allgemeiner Versand und Garagenhof</u>	35000	Waggons rangiert
	318	Waggons mit Schmiedeteilen beladen
	4000	LKW mit Fertigteilen beladen
	64000	Tonnen Güter durch den Garagenhof transportiert

2.) Im Bereich Außen- und Binnenhandel

- <u>LKW-Versand</u>	402	Ganzzüge mit durchschnittlich 40 Waggons je Zug mit LKW beladen
- <u>Ersatzteilvertriebslager</u>	2827	Waggons be- bzw. entladen
	ca. 2500	LKW be- bzw. entladen
<u>Insgesamt wurden</u>		
	ca. 25278	Waggons be- bzw. entladen
	7812	Container-Tragwagen mit 21880 Containern be- bzw. entladen
	35000	Waggons rangiert
	ca. 25600	LKW be- bzw. entladen
	64000	Tonnen Güter mit LKW transportiert
	723	Kesselwagen entladen

10.5. Daten und Fakten zur Montagehalle 142

- Grundsteinlegung:	05. Juni 1964 15.00 Uhr unter Hallenschiff II - Presserei
- Richtfest:	15. Januar 1965
- Beginn der Ausrüstungsmontage:	15. März 1965
- Probelauf Endmontageband:	30. Juni 1965
- Auflegen des ersten Rahmen auf das Band:	01. Juli 1965
- Erster LKW vom Band: IFA-W50:	17. Juli 1965
- Länge des Endmontagebandes:	280 m
- Gesamtkosten Halle 142:	94 Mio. Mark
davon Bau:	38 Mio. Mark
davon Ausrüstung:	56 Mio. Mark
- Beschäftigte auf der Baustelle zu Spitzenzeiten:	ca. 1400 Bauarbeiter ca. 700 Monteure
- Bewegte Erdmassen:	ca. 400.000 cbm
- Verbrauchte Stahlmenge:	ca. 6.000 t
- Verbrauchter Beton und Stahlbeton für Fundamente:	ca. 14.000 cbm
- Verbrauchte Glas-Woll-Isolierwatte:	ca. 10.000 qm
- Verbrauchter Gips:	ca. 85 t
- Verlegte Rohrleitungen 15 - 250 mm Durchmesser:	ca. 55.000 m
- Verlegte Elektrokabel und Leitungen:	ca. 300.000 m
- Glasfläche insgesamt:	28.300 qm
- Belüftung:	53 Belüfterköpfe
- Nutzbare Höhe unter Binder:	8,5 m und 13 m
- Schwerste Teile der Ausrüstung:	ca. 100 t
- Größe der Halle:	ca. 72.000 qm Länge: 397 m, Breite: 181 m

10.6. Charakteristik des Ersatzteilvertriebslagers

Bauzeit:	Grundsteinlegung:	04. Oktober 1974
	Inbetriebnahme:	Februar 1979
Baufirma:	„INTRANSMASCH“ Budapest/Sofia	

- Lager arbeitete rechnergestützt mit dem Rechnersystem KRS 4201
- Es standen 22.629 Lagerplätze auf 120.000 qm Fläche zur Verfügung
- davon:
 - 7.490 Lagerplätze mit 8 Regalbediengeräten
 - 9.828 Lagerplätze mit 3 Kommissioniergeräten
 - 2.049 Lagerplätze mit 2 Stapelkrananlagen
das sind 19.367 Lagerplätze in Hochregalen
 - 3.262 Lagerplätze in den Freilager I und II
- Containerkrananlage
- Bahnrampe
- Angeschlossen war eine automatische Konservierungsanlage von 2.160 qm mit 3 Konservierungsstraßen
- Das Lager arbeitete im 2-Schichtsystem
- Gehandelt wurden ca. 5.500 Ersatzteile W50 und etwa die gleiche Anzahl für LKW L60

10.7. Bemerkenswerte Laufleistung von LKW IFA-W50, die bekannt geworden sind

- 1974 Mit dem vom Werk als FZ 1 produzierten LKW erreichte Herr Geldermann bis zum 08.10.1974 eine Laufleistung von
651.000 km
Er erhielt vom Werk einen neuen W50 mit der Fortschrittszahl
145.000
- 1975 Der Kraftfahrer Karl-Heinz Rosenthal, VEB Straßen- Tief- und Betonbau Dessau fuhr mit seinem W50 Pritsche mit Ladekran seit dem 03.01.1969
400.000 km
ohne Generalreparatur
- 1976 Der Kraftfahrer Karl Schögel, Kraftverkehr Luckenwalde erreichte mit seinem W50 Kofferverkehr bis Juli 1976 eine Laufleistung von
550.000 km
Austauschteile lediglich 1 Vorderachse, Getriebe sowie Kolben und Buchsen
- 1980 Mit dem Sattelzug W50 L/S, Fahrgestell-Nr. 7118221 aus dem VEB Braunkohlenkombinat Knappenrode wurden vom 31.12.1971 - 07.11.1980 insgesamt
353.500 km
mit dem Originalmotor gefahren.
- 1981 Die Firma Hollatz aus Dallgow hat vom 01.06.1971 bis zum 04.06.1981 mit ihrem W50 L/K, der überwiegend mit Anhänger im Bauwesen eingesetzt war
1.000.000 km
erreicht und das ohne Grundinstandsetzung. Gefahren wurde der Wagen vom Vater und Sohn.

- 1985 Firma Zieschang aus Barby konnte am 16. Mai 1985 mit ihrem
W50 L/K insgesamt
 1.250.000 km
abrechnen.
Genutzt wird der Wagen seit dem 05.12.1970 überwiegend für Fernfahrten
mit Anhänger.
Ab 1983 ausschließlich Kiestransport.
Ausgetauscht wurden in dieser Zeit:
 Hinterachse bei 600.000 km, Reparatur Differential
 Getriebe bei 650.000 km
 Kolben und Buchsen nach
 - 500.000 km und nach
 - 1.100.000 km
- 1988 Bei der Firma Stürmer Nah- und Fernverkehr in Ochtmersleben hat ein
W50 L die Laufleistung von
 1.220.000 km
erreicht. Fahrgestell-Nr. 68 - 10776.
Original noch Rahmen, Pritsche, Hinterachse und Gelenkwelle.
Das Getriebe wurde bei 1.110.250 km zur Reparatur gewechselt.
(ist wieder einsatzbereit)
Das Fahrerhaus war 14 Jahre im Einsatz, es befindet sich nach der
Reparatur auf einem anderen Fahrzeug.
Im Fahrzeug ist der 4. Motor.

10.8. Messegold und agra-Diplome für Erzeugnisse des Betriebes

- 1975 Messegoldmedaille gemeinsam mit dem IKARUS-Werk Budapest und Motorenwerk Nordhausen für den Autobus „IKARUS-IFA-211“
- 1976 Messegold für den LKW W50 L/KKB (Maschinenkühlkofferverfahrzeug)
- 1977 Messegold für den LKW W50 Werkstattkoffer
- 1982 Messegold für den LKW W50 Werkstattkoffer Allrad
- 1986 Messegold für den LKW IFA-L60 1218
- 1987 Messegold für den PKW-Lastenanhänger HP 401.01/06
- 1968 Diplom der agra - Markleeberg für den LKW W50 LA/K 2 SK5 (Zweiseitenkipper, Allradantrieb)
- 1972 Diplom der agra - Markleeberg für den LKW W50 LA/Z 2 SK5 ND (Dreiseitenkipper, Allrad, Niederdruckreifen)
- 1976 Diplom der agra - Markleeberg für den LKW W50 LA/W-ND (Werkstattkoffer, Allrad, Niederdruckreifen)

10.9 Staatsbesuche im Automobilwerk

01. November-
woche 1970
- Generalsekretär der Nationalen Front Südjemen,
Abdul Fatah Ismail,
begleitet von Werner Wittig, 1. Sekretär der SED-
Bezirksleitung Potsdam
09. Juni 1971
- Paul Verner, Mitglied des Politbüros des ZK der SED und
Dr. Georgi, Minister für Verarbeitungsmaschinen und Fahr-
zeugbau der DDR.
04. Oktober 1971
- Armeegeneral Heinz Hoffmann, Minister für Nationale
Verteidigung der DDR.
15. Juni 1972
- Willi Stoph, Vorsitzender des Ministerrates der DDR und
Mitglied des Politbüros des ZK der SED
02. November 1973
1. Stellvertreter des Ministers für Bildungswesen der
sozial. Republik Kuba Gen. Borbonet
- Juli 1977
- Gessesse Wolde Kidan, Mitglied des ständigen Komitees des
Provisorischen Militärischen Verwaltungsrates Äthiopiens
und Günter Kleiber, Minister für Allgemeinen Maschinen-
Landmaschinen- und Fahrzeugbau der DDR
- September 1977
- Pedro de Castro dos Santos van-Dunem,
Vizepremierminister der VR Angola und
Mario da Graca Machungo, Minister für Industrie- und
Handel der VR Mocambique, begleitet von Wolfgang Rauchfuß,
Stellv. des Ministerpräsidenten der DDR

02. Oktober 1978 Hafez al Assad, Generalsekretär der Arabischen Sozialistischen Baath-Partei und Präsident der Syrisch Arabischen Republik, begleitet von Erich Honecker, Generalsekretär des ZK der SED und Vorsitzender des Staatsrates der DDR
07. März 1980 Bornito de Souca,
1. Nationalsekretär der JMPLA-Jugend Angolas,
begleitet von Egon Krenz, Kandidat des Politbüros des ZK der SED und 1. Sekretär des Zentralrates der FDJ
10. September 1980 Der Generalkonsul der Botschaft der UdSSR,
Viktor Nikolaewitsch Bukin in Begleitung des
Sekretärs für Wirtschaftspolitik der SED-Bezirksleitung
29. November 1980 Oberstleutnant Haddis Tedla, Stellv. des Vorsitzenden des Obersten Rates der nationalen revolutionären Entwicklungskampagne und Mitglied des Ständigen Komitees des Provisorischen Verwaltungsrates Äthiopiens in Begleitung von Günter Kleiber, Minister für Allgemeinen Maschinen- Landmaschinen- und Fahrzeugbau der DDR
02. Februar 1981 Said Hammade, Mitglied der Regionalleitung der Arabischen Sozialistischen Baath-Partei und Vorsitzender der nationalen Freundschaftsgesellschaft Syrien - DDR leitete eine Delegation der Jugend Syriens
- Juli 1981 Dr. Carlos Rafael Rodriguez, Stellv. Vorsitzender des Ministerrates der Republik Kuba weilt zu einem Arbeitsbesuch im Werk

28. Mai 1982 Babrak Karmal, Generalsekretär des ZK der Demokratischen Volkspartei Afghanistans und Vorsitzender des Revolutionsrates der Demokratischen Republik Afghanistan. Begleitet von Hermann Axen, Mitglied des Politbüros und Sekretär des ZK der SED
16. Juni 1982 Abdul Aziz Abdul Ghani, Vizepräsident der Jemenitisch Arabischen Republik.
23. April 1984 Harry Tisch, Mitglied des Politbüros des ZK der SED und Vorsitzender des Bundesvorstandes des FDGB, begleitet von Günter Jahn, 1. Sekretär der SED-Bezirksleitung Potsdam
28. September 1984 Günter Mittag, Mitglied des Politbüros des ZK der SED und Sekretär des ZK übergibt Ehrenbanner an den Betrieb
09. November 1984 Ali Nasser Mohamed, Generalsekretär des ZK der Jemenitischen Sozialistischen Partei, Vorsitzender des Präsidiums des Obersten Volksrates und Vorsitzender des Ministerrates der VDRJ, begleitet von Erich Honecker, Generalsekretär des ZK der SED und Vorsitzender des Staatsrates der DDR
08. Januar 1985 Kjell Magne Bondevik, Kirchen- und Unterrichtsminister des Königreiches Norwegen, begleitet von Margot Honecker, Minister für Volksbildung der DDR

17. Mai 1985 Li Peng, Stellvertreter des Ministerpräsidenten der Volksrepublik China, begleitet von Dr. Herbert Tzschoppe, Vorsitzender des Rates des Bezirkes Potsdam
21. Mai 1985 Paul Victor Obeng, Koordinierungssekretär des Provisorischen Verteidigungsrates der Republik Ghana
21. Februar 1989 S.E. Julio Goncolo Braga, Botschafter der VR Mocambique in der DDR spricht auf einem Kampfmeeeting im Sinne der antiimperialistischen Solidarität
25. Mai 1989 Joaquim Alberto Chissano, Präsident der VR Mocambique, begleitet von Günter Kleiber, Mitglied des Politbüros des ZK der SED und 1. Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

Nicht besonders aufgeführt wurden die zahlreichen Besuche

- des Ministers ALF
- der Kreis- oder Bezirkssekretäre der SED
- von Repräsentanten der verschiedensten Organisationen
- von Delegationen aus dem SIL-Automobilwerk Moskau
und dem Automobilwerk Minsk
- sowjetischer Armeeingehöriger und anderer.

Zeitweilig wurde ein absolutes Besucherverbot ausgesprochen, wie z. B. in den Jahren 1986 - 1988, als im gesamten Werk die Rekonstruktion zur Aufnahme der L60-Produktion auf Hochtouren lief.

Abschließend betrachtet kann festgestellt werden, daß das Werk als Stammbetrieb des IFA-Kombinates Nutzkraftwagen, einer der bedeutendsten Exporteure der DDR-Wirtschaft, ein beliebtes Vorzeigeobjekt war. Ludwigsfelde liegt darüber hinaus verkehrsgünstig in nächster Nähe zu Berlin, dem damaligen Regierungssitz der DDR und die Verantwortlichen des Betriebes konnten auf ausreichende Erfahrungen im Umgang mit Staatsgästen verweisen.

Andererseits war so mancher Staatsbesuch im Werk eine große Belastung für die, die oft über Nacht „Wunder“ vollbringen mußten, um den Forderungen des „Protokolls“ gerecht zu werden. Leider war der „Mustergültige Zustand“ der Protokollstrecke meist nicht von langer Dauer, so daß von Zeit zu Zeit das Wort die Runde machte.

„Es wird Zeit, daß wieder einmal eine Regierungsdelegation den Betrieb besucht“

07.05.1996

Fleiss Bober

Site 1-129
2-11-89
F. S. S.