



## 7.2.2.5 Produktentwicklung- Gesamtübersicht im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde

Autor: Manfred Blumenthal 2007

**VEB Industrierwerk  
Ludwigsfelde  
ab 1954**

**VEB Industrierwerke  
Ludwigsfelde  
(IWL)**

**Schiffsdieselmotor**

**Dieselameise**

**Bootsmotore  
Fahrradhilfsmotor**

Im Januar 1952 beschließt das Politbüro der SED (Sozialistische Einheitspartei Deutschlands) den Aufbau eines Werkes für schnelllaufende Schiffsdieselmotore in Ludwigsfelde auf dem Gelände der ehemaligen Daimler-Benz Motoren GmbH. Im März wird dieser Betrieb als Industrierwerk Ludwigsfelde ausgewiesen. Bereits 1953 werden Lohnaufträge in den ersten fertiggestellten Werkhallen ausgeführt. Für den geplanten Schiffsdieselmotor, einem Nachbau des Daimler-Benz Motors Typ 511, mit einer Leistung von 2500 PS (1840 kW) fehlen Konstruktionsunterlagen, weshalb aus durch Seebergung bekommene Motore und ergänzend hergestellten Bauteilen ab 1953 ein erster Versuchs-Motor montiert wird. Wirtschaftspolitische Entscheidungen zwingen ab August 1953 zur vorübergehenden Einstellung einer Serienfertigung und veranlassen eine neue Produktstrategie. Nun sollen Bootsmotore, Fahrradhilfsmotore und Motorroller für den Bevölkerungsbedarf hergestellt werden. Zusätzlich ist die Fertigung einer selbstfahrenden Transportkarre aufzunehmen. Dennoch wird am Motor D 2500 ( spätere Bezeichnung 20 KVD 25) ab 1954 wieder weitergearbeitet. Die Stückzahl von fünf gefertigten Motoren ist nicht sicher belegt.

Anfang 1954 sind die ersten dieser Transportkarren, genannt *Dieselameise*, fertiggestellt. Auch die Konstruktionsträgerschaft übernimmt das IWL. Bis zur Produktionsverlagerung dieses Erzeugnisses im Jahr 1956 in das VEB Fahrzeugwerk Waltershausen / Thüringen verließen ca. 1420 Fahrzeuge das Werk.

Um die vorhandenen Kapazitäten in Entwicklung und Produktion auszulasten, wird 1953 auf Weisung der Hauptverwaltung Schiffbau, zu der das IWL gehört, die Konstruktion und Fertigung eines 1,2 PS (0,9 kW) Außenbordmotors und eines 4,5 PS (3,3 kW) Einbaumotors vorbereitet. Die Entwicklung des Fahrradhilfsmotors endet bereits kurz nach Beginn wieder. Eine Lizenznahme wird gefordert. Auch soll ein bereits vorhandener 8 PS (5,9 kW) Außenbordmotor aus Berlin-Treptow in Ludwigsfelde gefertigt werden. Der 1,2 PS und der 4,5 PS-Motor wird nach Erprobung an andere Fertigungsstätten übergeben. Eine Motoren-Serienfertigung aus dieser Planungsperiode kommt nicht zu Stande.

## 7.2.2.5 Produktentwicklung- Gesamtübersicht

### Anbaumotor EL 150

Ab 1954 soll ein Anbaumotor vom Typ EL 150 in die Fertigung übernommen werden. Dieser Motor ist eine bewährte Konstruktion und wurde bisher im Chemnitzer Raum hergestellt. Alle Vorbereitungen laufen, da wird entschieden, die vorhandenen Kapazitäten für die Motorrollerproduktion zu verwenden.

### Motorroller

Die politischen Umstände des Jahres 1953 zwangen die verantwortlichen Wirtschaftspolitiker zu einer Befriedigung der Bevölkerungswünsche, auch bei der Forderung nach einem Motorroller. Für die Fertigung wurde Mitte 1953 das Industriewerk Ludwigsfelde auserkoren. Bereits Ende 1953 ist der erste Prototyp fertig. Mit Erprobung, Konstruktionsänderungen, Fertigungsvorbereitung und Materialbeschaffung vergehen noch Monate, ehe am 6. Februar 1955 der Bandanlauf des ersten Typs, dem „Pitty“, beginnt. Dessen Fertigung endet 1956 mit 11 293 Stück .

In der Folge erscheinen die Typen	„Wiesel“,	-1956-1959-	51 540	Stück
	„Berlin“	-1959-1962-	113 943	Stück
	„TROLL-1“	-1963-1964-	56 513	Stück.

Mit Aufnahme der LKW-Produktion wird die Motorrollerfertigung bei insgesamt 233 289 ausgelieferte Fahrzeuge eingestellt.

### Einradanhänger

Ergänzend zum Motorroller entstand 1958 die Konstruktion eines Einradanhängers für die Ludwigsfelder Motorroller. Auch hier reagierte das Werk auf Forderungen aus der Bevölkerung. Doch erst 1960 sind diese Anhänger vom Typ „Campi“ im Handel auch erhältlich. Aus Kapazitätsgründen wird die Montage noch im Jahr 1960 in den halbstaatlichen Betrieb *Stoye* nach Leipzig verlagert. Die Fahrgestellfertigung und Konstruktionsträgerschaft verbleibt in Ludwigsfelde. Bis zur Produktionseinstellung 1965 werden 5710 Stück gefertigt.



## 7.2.2.5 Produktentwicklung- Gesamtübersicht

### Strahltriebwerk

Die Luftfahrtindustrie etabliert sich wieder im Ludwigsfelder Raum. Ab 1957 sollen in dem VEB Industriewerke Ludwigsfelde Strahltriebwerke in Serie gefertigt werden. Es ist eine Konstruktion aus dem VEB Entwicklungswerk Pirna/Sa., vorgesehen für eine ostdeutsche Flugzeugproduktion. Diese Produktlinie benötigte eine komplexe Umstellung der Fertigungseinrichtungen und eine umfangreiche Ergänzung derselben durch Prüfeinrichtungen. Die auf staatliche Weisung erfolgte Einstellung des Flugzeugprojektes im Jahr 1961 erforderte ab diesen Zeitpunkt eine Neuorientierung des Werkes.

Insgesamt stellte das Werk 28 Strahltriebwerke vom Typ Pirna 014 bis 1961 her.

Nachfolgend musste vorübergehend die Kapazität in Fertigung und Entwicklung durch Fremdaufträge ausgelastet werden.

### Triebwerkreparatur

Ende 1958 erfolgt der Aufbau eines Betriebsteils für die Generalreparatur von Triebwerken des militärischen Sektors. Bereits 1960 ist dieser Werkteil des IWL lizenziert für die Reparatur des ersten sowjetischen Triebwerktyps, dem drei weitere folgen. Auch nach der Einstellung der Serienfertigung des TL 014 besteht diese Generalreparatur weiter. Ständig ändern sich die instanzzusetzenden Triebwerkstypen. Mit Aufnahme der LKW-Produktion 1965 wird der Betriebsteil ausgegliedert und firmiert als eigenständiger Betrieb weiter.

### Rennbootmotoren

Für die Ausbildung qualifizierter Motoren-/Triebwerkschlosser benötigte das Lehrkombinat der Industriewerke Ludwigsfelde 1956 ein entsprechendes Produkt. Die seit 1954 bestehende Verbindung zu Handwerkern/Konstrukteuren, die Eigenbau-Rennmotore fertigen, zeigt Bedarf für Rennmotore. Die Verantwortlichen im Lehrkombinat entschlossen sich zur Fertigung von Rennmotoren für Außenbord-Rennboote. Eine kleine Konstruktionsgruppe erarbeitete die Konstruktionsunterlagen und auch die technologische Vorbereitung übernahmen vorerst Mitarbeiter des Hauptbetriebes. Die Teilefertigung, Montage und Prüfläufe erfolgte im Ausbildungsbereich. Bis zur Einstellung dieser Produktion im Jahr 1965 verließen ca. 2150 Rennmotore das Werk, überwiegend für den Export.

## 7.2.2.5 Produktentwicklung- Gesamtübersicht

### Geländegängiger PKW

Der bereits erwähnte Kapazitätsüberhang nach Einstellung der Strahltriebwerksfertigung musste durch anderweitige Produkte abgebaut werden. Für die hochqualifizierte Belegschaft benötigte das Management ein hochwertiges Produkt. In Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) wurde man fündig und übernahm 1962 die Montage und die Konstruktionsträgerschaft eines geländegängigen Personenwagen vom Typ *P3*. Motoren, Getriebe und Achsantriebe bekam das IWL geliefert. Rahmen und Karosserie produzierte das Werk.

Für den Vorgängertyp *P2M* fertigte das IWL zeitweise Ersatzkarosserien.

Bis zur endgültigen Einstellung dieses Erzeugnisses im Jahr 1965 erzeugte Ludwigsfelde ca. 3050 Stück.

### „Warenhausproduktion“

Mit Warenhausproduktion bezeichnete die Belegschaft diverse Erzeugnisse, die zur Kapazitätsauslastung als Lohnaufträge oder auf Weisung vorgeordneter Dienststellen in das Produktionsprogramm des Werkes aufgenommen wurden.

Das begann schon frühzeitig im Jahr 1953 mit der Übernahme von Lohnaufträgen aus dem Thälmann-Werk Magdeburg, als Reparationsleistung die Bearbeitung von Laufbuchsen, Kolben und Nadellager für Junkers-Motore (1953/54), die mechanische Bearbeitung von Zylinderköpfen für Traktoren (1955) sowie Laufbuchsen für Horch-Motore (1956) und endete 1964 mit in geringer Stückzahl gefertigter Hauptbaugruppen für Elektronenstrahlmehrkammeröfen und Ölbrenner für Kraftwerke.

Im Jahr 1959, in einer vollen Auslastung des Werkes durch die Strahltriebwerksfertigung, musste auf Weisung des Ministerrates zusätzlich eine Landwirtschaftsmaschine gefertigt werden. Die Landwirtschaft benötigte dringend diese Maschinen. So kam zeitweise der Zapfwellen-Krautschläger Typ *ZSK 3* in des Ludwigsfelder Fertigungsprogramm.

Das Lehrkombinat/Lehrwerkstatt fertigte um 1957 in größeren Stückzahlen Handhebelblechscheren für Handwerk und Privatgebrauch, die überwiegend exportiert wurden.

Für den Eigenbedarf stellte das Werk Sondermaschinen und Spezialwerkzeuge her. Auch gab es vorübergehend eine Produktion von Baugruppen für Werkzeugmaschinen.

Im Bereich Schmiede und Gießerei erfolgten zusätzlich zum Eigenbedarf Auftragsarbeiten.



## 7.2.2.5 Produktentwicklung- Gesamtübersicht

### Konsumgüter

Mittelständige Betriebe, die von der Bevölkerung benötigte Waren herstellten, gab es nur wenige in der DDR. Deshalb erteilte der Ministerrat an alle Industriebetriebe die Weisung, einen Prozentsatz der Warenproduktion mit *Dingen des täglichen Bedarfs*, auch *Konsumgüter* genannt, zu fertigen. Oft fehlten in den Betrieben die Voraussetzungen dafür. Auch in Ludwigsfelde suchte das Management krampfhaft nach geeigneten Produkten. Nach Aufrufe an die Belegschaft erfolgte eine Produktionsaufnahme von:

Drehaschenbecher

Titelgeräte für Schmalfilmer

Aschenbecher in Nierenform aus Stanzabfälle der Rückblickspiegel

Rückblickspiegel für Motorroller; die auch in der Serienfertigung der Roller Verwendung fanden,

Zierleisten für Motorroller; die ebenfalls in der Serienfertigung Verwendung fanden,

Einradanhänger für Motorroller; ein Industrieerzeugnis, das dennoch als Konsumgut staatlich anerkannt wurde (der Motorroller galt nicht als Konsumgut!).

### Anhang

Literaturnachweis

Protokollauswertung im Brandenburgischen Landesarchiv 1953 bis 1965,  
siehe Datei „7.2.2.5 Anhang-Protokollauswertung.doc“



## 7.2.2.5 Produktentwicklung- Gesamtübersicht

### Literaturnachweis

Diplomarbeit des Marvin Brendel vom 28.2.2007  
**VEB Industrierwerke Ludwigsfelde (1952-1965)**

Europa-Universität „Viadrina“ Frankfurt/Oder

im Archiv der Stadt Ludwigsfelde vorhanden

Rolf Bober, - Stadtarchiv Ludwigsfelde

**Informationsmaterial zum VEB IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde 1952- 1996**

Günter Gehrman, - Ludwigsfelder Geschichtsverein  
**„Die Industrie in Ludwigsfelde 1936-1989“**

Heft 1: Die Geschichte der Großbetriebe

im Archiv der Stadt Ludwigsfelde vorhanden

Manfred Blumenthal, - Eigenverlag

**Die IWL-Motorroller aus dem Osten Deutschlands- *Eigene Linie***

im Archiv des Vereins und der Stadt Ludwigsfelde vorhanden

Manfred Blumenthal, - Verein Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde (FIL)

**Von Landratten und Pantoffelhelden**, ein Rückblick auf den Motorboot-Rennsport in Ludwigsfelde

**Der Dieselkarren** (Dieselameise)

**Fahrzeug ohne Heimat, der P3** (geländegängiger Personenwagen)

**Kleinmotore 1953 – 1955** ( Außenbord-Motore, Inbord-Motore, Fahrradhilfsmotor)

alle Ausarbeitungen unveröffentlicht, im Archiv des Vereins und der Stadt Ludwigsfelde vorhanden



## 7.2.2.5 Produktentwicklung- Gesamtübersicht

### Literaturnachweis Fortsetzung

Günter Stavorinus, Werner Neundorf

**Der Schiffsdieselmotor 20 KVD 25**, ein Beitrag zur Industrie- und Marinegeschichte der DDR  
unveröffentlicht, im Archiv des Vereins und der Stadt Ludwigsfelde vorhanden

Manfred Krebs, - Verein Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde (FIL)

**70 Jahre Industrie am Standort Ludwigsfelde**

Werner Franke, Manfred Krebs, - Verein Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde (FIL)

**1957-1961 VEB Industrierwerke Ludwigsfelde                      Triebwerksneubau**

Manfred Krebs, Werner Franke, - Verein Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde (FIL)

**1958 – 1965 VEB Industrierwerke Ludwigsfelde                      Triebwerkreparatur**

alle Ausarbeitungen unveröffentlicht, im Archiv des Vereins vorhanden

**Protokollauswertung**

*VEB Industrierwerke Ludwigsfelde (IWL) 1953 bis 1965*

**Erzeugnisse, die geplant oder gefertigt wurden,**

entnommen aus Werkleiterprotokolle (L-laufende Nr./ Jahr), sonstige Infos, Presse

**1953**

Januar: Fertigung von Lohnaufträge aus dem Thälmann- Werk Magdeburg  
Fertigungsart, -menge und –zeitraum unbekannt (L 2/53)

April: Plan KVD 25 drei Motore neu, montagefertig herstellen,  
drei Motore Typ 25 überholen (L- 9/53)  
JUMO 5- Teile fertigen (Junkers-Motor) (L-9/53)

Preise für JUMO- Ersatzteile

Kolben vollst. 1000,- DM

Laufbüchse 2000,- DM

Nadellager 1000,- DM (kaufmännische Leitung vom 19.3.53)

August: P1- Produktion aufnehmen (P1 bedeutet ein Endprodukt herstellen)  
ca. 50 000 Fahrradmotore  
ca. 6000 Seitenbordmotore „Sachs“ 1,2 PS  
ca. 800 Außenbordmotore „König“ oder Johannisthaler Motorenwerk 4,5 PS  
Rennmotor 12 PS  
Motorroller

(IWL- Protokoll vom 4.8.53, keine Strukturbezeichnung)

Oktober: Außenbordmotor 8 PS, Übernahme aus Berlin- Treptow, ab 1954 in Halle 3 fertigen  
(L-31/53)

Wellenbinder- Motor 4,5 PS für 1954 vorsehen,

Entwicklung durch Koll. Berger (Technikabt.) 0- Serie im I. Quartal 1954

(L-31/53)

Dieselameise soll in Halle 4 gefertigt werden

(L-31/53)

Dezember: Anbaumotor EL 150 beginnt mechanische Bearbeitung im I. Quartal 1954

Prüfstände müssen bis 31.3.54 fertiggestellt sein.

(L Vom 9.12.53, ohne Nummer)

1,2 PS Seitenbordmotor Entwicklung am 21.12.1953 abgeschlossen.

4,5 PS Einbaumotor (Wellenbinder) Entwicklung am 21.12.1953 abgeschlossen

(Referat Betriebsversammlung am 4.1.54)



## 1954

- Februar: die ersten fünf Diesellameisen gefertigt (L-43/54)  
Anbaumotor EL 150 bereitet Anlaufschwierigkeiten. (L-44/54)  
Entwicklung Motorroller soll am 22. 2.54 abgeschlossen sein. (L-44/54)
- März: Beratung im Ministerium für Maschinenbau, Hauptverwaltung Automobil- und Traktorenbau am 19.3.54:  
die Entwicklung Fahrradhilfsmotor wird sofort gestoppt  
Lizenz von Karl- Marx- Werk Magdeburg, der Maschinenfabrik Berlin-Treptow oder Dresdener Neuentwicklung Diesel übernehmen  
Für den 4,5 PS und den 1,2 PS- Motor ist ein Rechenschaftsbericht über die Brauchbarkeit bis 29.3.54 vorzulegen. Des Weiteren ist ein Gutachten aus Zschopau einzuholen.
- Mai: Fünf Motorroller zum 1. Mai fertig. (Kampfplan vom 31.3.54)  
Überarbeitung des Planes am 6./7.5.1954 in Karl- Marx- Stadt  
Fahrradhilfsmotor, 1,2 PS Seitenbordmotor, 4,5 PS Einbaumotor und Anbaumotor EL 150 werden gestrichen (L-54/54)  
(EL 150 befindet sich 1957 bei Barkas in der Fertigung; Motorenwerk Karl- Marx-Stadt?)  
Investitionsplan 1955 (vom 10.5.54)  
Grundlage ist die Produktionsperspektive 1955  
3000 Motorroller  
1000 Diesellameise einer Neukonstruktion  
2000 Dieselmotore SM4 bzw. SM6
- Juni: Fertigstellung Montageband für Motorroller in Halle 4 zum 25.6.54 (L-59/54)
- Juli: Arbeitsbesprechung D II- Kollektiv vom 13.7.1954  
Motor D 2500 Maßnahmen zur Produktionsvorbereitung 1955
- August: Projektbetriebsplan 1955 vom 10.8.1954  
Schiffsdieselmotore  
S6 DV 224  
100 Stück vom Karl- Liebknecht- Werk in Magdeburg in Auftrag gegeben  
D 2500  
10 Motore vom Ministerium des Inneren vorbestellt  
Kurbelwellen dafür als Import  
Ersatzteile  
JUMO- Teile  
Motorroller nicht erwähnt  
Bandanlauf der Motorrollerfertigung am 25.8.1954, ohne das weitere Roller in Serie das Band verlassen. 1954 insgesamt 92 Roller montiert, keiner ausgeliefert!
- September: Referat der Abt. Z (Planungsabteilung) vom 18.9.1954  
u.a.  
Fahrradhilfsmotor  
Teilefertigung bis FZ 11 000 angelaufen, Teile werden ausgeliefert  
1,2 PS Seitenbordmotor  
erste Fahrversuche durchgeführt  
Serienfertigung erfolgt im VEB Schleifmaschinenwerk Berlin

4,5 PS Einbaumotor  
erste Fahrversuche durchgeführt  
Fertigungs- und Konstruktionsunterlagen bis zum 20.10.1954 erstellen  
Fertigung übernimmt Leipziger Eisen- und Stahlbau (LES)

Oktober: Aufnahme des Rahmenbaus für Motorroller ab 2.11.1954  
(Beratung Hallenleitung Halle 4 vom 29.10.1954)

November: in den Hallen 3 und 6 werden  
Gepäckträger für Motorroller und  
Dieselameisen gefertigt, sowie Lohnarbeiten durchgeführt  
(Beratung Hallenleitung Halle 6/3 vom 11.11.1954)

## 1955

Februar: Zweiter, erfolgreicher Bandanlauf der Motorrollerfertigung am 6.2.1955

März: Motorrollerfertigung am Band in zwei Schichten ab 21.3.1955  
Zylinderkopffertigung für den Motor des Traktors „Pionier“  
(Protokoll einer Operativbesprechung am 24.3.1955)

August: Auftrag Fahrradhilfsmotor läuft aus, keine neuen Aufträge aus Magdeburg vorhanden  
(Teilefertigung für den MAW- Hilfsmotor?)

Dezember: Auftrag für Einzelteilerfertigung für den P2M vom Fahrzeugwerk Karl- Marx- Stadt  
eingegangen (laut L 2/56)

## 1956

Mai: Zylinderlaufbuchse Horch P240, bis 30.4.1956 3907 Stück gefertigt  
(Schreiben an das Amt für Technik vom 31.5.1956)

Juni: Produktionsfreigabe für Rennbootmotor RM 175 erteilt,  
Auftrag für Produktion von 21 Motore (L-24/56)

Juli: Serienanlauf Motorroller „Wiesel“ am 16.7.1956

August: es sollen fünf Motore D 2500 fertiggestellt werden und bis FZ 20 weitere folgen  
(L-32/56)

September: Produktion der Dieselameise wird nach Waltershausen/Thür. verlagert

## 1957

? in den Hallen 8 und 9 des IWL arbeitet im Rahmen eines Kooperationsvertrages das  
KEB Rosslau weiter am Motor 20 KVD 25

Januar: Das IWL wird der VVB Flugzeugbau zugeordnet und für die Serienfertigung des Strahltriebwerkes Pirna 014 ausgebaut

November: Gütezeichen 1 für Motorroller SR 56  
Kleine und große Horchbuchse (Laufbuchsen für Horchmotore, Lkw und Pkw)  
für Handhebelschere Gütezeichen erteilt (Q an L vom 6.11.1957)

## 1958

September: es sollen 1200 Stück Zapfwellenkrautschläger Typ ZKS 3 für die Landwirtschaft produziert werden (L25/58)

Herbst 1958 Triebwerkreparatur für die Luftstreitkräfte der DDR im IWL angeordnet, Sondierungsgespräche mit CSR-Lizenznehmer in Prag in 11/58

## 1959

Januar: Fertigung eines Einradanhängers für Motorroller „Campi“ für Ende 1959 geplant (L-1/59)

Fertigung eines Rückblickspiegels für Motorroller aufgenommen

März: Fertigung eines Außenbord- Sportmotors für 1960 geplant. Basis: Rennmotor RM 175 (L-7/59)

April: betr. Konsumgutproduktion; für die Positionen  
Zierleisten für Motorroller  
Drehascher (Aschenbecher)  
Titelgerät (für Schmalfilmer)  
Rennbootmotor  
liegen noch keine Absatzverträge vor (L-11/59)

Mai: Serienanlauf Motorroller „Berlin“ am 1. Mai 1959  
Prüflauf des ersten im IWL gefertigten Strahltriebwerkes „Pirna 014/A0“ auf den Ludwigsfelder Prüfständen  
Demontage des ersten Reparaturtriebwerkes in der Triebwerkreparatur (militärischen Bereich)

Juni: Fertigung von Baugruppen des Strahltriebwerkes „Pirna 014“ beginnt  
Beginn von Triebwerkinstandsetzungen für den militärischen Bereich im IWL

Juli: bis 20.7.1959 108 Stück Krautschläger geliefert (L-18/59)

November: Prüflauf des ersten Reparaturtriebwerkes vom Typ RD-45 (militärischen Bereich)

Dezember: 100 Anhänger für Motorroller vom Typ „Campi“ fertig, aber noch nicht verkauft (Preisgenehmigung fehlte)

## 1960

Januar: die Rückblickspiegelmontage im Jugendwerkhof Struveshof soll in zwei Schichten erfolgen und täglich 1000 Stück ausliefern

Mai: Freigabe der Serienproduktion des Strahltriebwerks „Pirna 014“ nach erfolgreichem Abnahme- Prüflauf vor der „Prüfstelle für Luftfahrtgerät“

August: Nullserie Sportbootmotor BD 175 „Spadilla-S“ (KA an K vom 29.7.1960)

September: Serienbeginn Sportbootmotor BD 175 (KA an K vom 31.8.1960)  
Karosseriemontage und Endmontage des Einragnhängers „Campi“ wird in die Firma Stoye in Leipzig verlagert. Fahrgestell liefert weiterhin IWL

November: Einstellung der Serienfertigung Sportbootmotor BD 175 im Jahr 1961  
(KA an B vom 29.11.1960)

## 1961

März: Beschluss zur Einstellung des Flugzeugbaus in der DDR

April: Nach der Auflösung der Luftfahrtindustrie wird das IWL der VVB EKM zugeordnet  
Arbeit von EKM übernehmen (L-9/61)

Mai: Ölbrennerfertigung für 1962 vorgesehen (L-14/61)

Ende 1961 letzte Arbeiten am TL 014  
Betriebsteil II, Triebwerkreparatur bleibt bestehen

## 1962

November: Beginn der Produktion der drei Hauptbaugruppen Eckventil, Öldiffusionspumpe  
und Durchgangsventil für Elektronenstrahlmehrkammerofen

## 1963

Januar: Bekanntgabe des Beschlusses des Ministerrates und des Politbüros zur zukünftigen  
Entwicklung in den ehemaligen Werken der Luftfahrtindustrie  
Ludwigsfelde übernimmt Fertigung des Lkw IFA W 50 ab 1965 (L-1/63)  
Serienanlauf des Motorrollers „Troll 1“ am 17.1.1963

März: Anlauf der Produktion des geländegängigen Personenwagens (Kübel) P3  
Für die Fertigung von Ersatzkarosserien des Typs P2M sind Voraussetzungen zu  
schaffen (betrifft die Verlagerung in die Halle 115) (L-5/63)

## 1964

August: Serienfreigabe für Rennbootmotor RM 250 erteilt

Dezember: die BBS hat 23 000 Reserveradhalter für den Motorroller „Troll1“ gefertigt  
Einstellung der Motorrollerproduktion

## 1965

Juni: Einstellung der Anhängerproduktion für Motorroller vom Typ „Campi“

Juli: am 17.7.1965 verlässt der 1. Serien-W50 das Fertigungsband  
Die VEB Industrierwerke Ludwigsfelde werden in  
VEB IFA- Automobilwerke Ludwigsfelde umbenannt

ab 1.Juli Triebwerkreparatur/Prüfstände werden aus dem IWL ausgegliedert und als  
selbständiges Unternehmen der Flugzeugwerft Dresden angegliedert,

September: Einstellung der Produktion des geländegängigen Personenwagens (Kübel) P3

Dezember: die Außenbord-Rennmotoren-Produktion wird eingestellt

### Offene Fragen:

Kurbelwellen und/oder Luftschaubenwellen für Asch 82

Kleingasturbine TL-017

Maschinengetriebe

Sonstige Erzeugnisse,

wie Luftwellenschrauben für den Flugmotor Asch 82

Zughaken für die Reichsbahn

Genaugussteile, außer Rennbootpropeller

Sondermaschinen

Werkzeugmaschinenteile

**von –bis, Stück, wo gefertigt,**