

In ihren Betrieben beschäftigte die Verwaltung VI im Jahre 1956 insgesamt 3740 Lohn- und Gehaltsempfänger. Sie war auch für die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit mit der Sektion für den militärischen Schiffbau im Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) zuständig. Von der DDR-Seite gehörten in dieses Gremium ein Staatssekretär aus dem Ministerium für Schwermaschinenbau, der Chef der Seestreitkräfte, sein Stellvertreter für Technik und Bewaffnung, der Direktor des Instituts für Schiffbautechnik und der Technische Leiter der Verwaltung VI als Sekretär. Die Motorenindustrie war darin nicht vertreten.¹⁹

Weil sich in der Praxis bald herausstellte, daß in vielen der dem AfT unterstellten Betriebe mehr Erzeugnisse für die kommerzielle als für die militärische Verwendung produziert wurden, und sich deshalb eine Kooperation mit anderen Wirtschaftszweigen immer mehr aufdrängte, wurde das AfT im Mai 1956 reorganisiert. Der Schiffs- und Motorenbau wurde mit den Reparaturwerken für die Armee in der Hauptverwaltung III unter Huldreich Stroh zusammengefaßt. Die Kompetenzen der früheren Verwaltung VI wurden davon wenig berührt. Weil auch damit keine befriedigende rüstungswirtschaftliche Leitungsebene zur Erfüllung der materiellen Ansprüche der Streitkräfte gefunden, und eigene kostspielige Rüstungsvorhaben zugunsten von Importen aus der Sowjetunion aufgegeben wurden, um die NVA bald als vollwertiges Mitglied in den Warschauer Vertrag einzubringen, wurde mit dem Gesetz vom 11. Februar 1958 über die Vervollkommnung und Vereinfachung des Staatsapparates auch das AfT aufgelöst und seine Aufgabe der VVB UNIMAK übertragen.

Die von Mai 1958 bis Dezember 1961 bestehende VVB UNIMAK, wieder mit einem Militär als Hauptdirektor, war im Zusammenhang mit dem Nachbau des MB 511 als 20 KVD 25 letzte wirtschaftsleitende Rüstungsbehörde. Bis auf den VEB Peenewerft Wolgast und den im Aufbau befindlichen VEB Industriewerk Dessau, als Ersatz für den der Luftfahrtindustrie als „Werk 807“ übergebenen VEB Industriewerke Ludwigsfelde vorgesehen, wurden alle übrigen Betriebe aus der ehemaligen Verwaltung VI zivilen Wirtschaftszweigen angegliedert, das Institut für Schiffbautechnik in Wolgast der Marine unterstellt.

Nach entsprechenden Partei- und Regierungsbeschlüssen fiel schließlich im November 1958 in der VVB UNIMAK die Entscheidung, den Nachbau des MB 511 zugunsten von Importen aus der Sowjetunion endgültig aufzugeben.²⁰

Zusätzliche Mittel für Investitionen in die Zulieferindustrie zum Aufbau einer Schnellbootwaffe sollten nicht mehr aufgebracht werden. Mit der Übernahme der ersten neun TS-Boote des sowjetischen Projekts 183, im Oktober 1957, zog die Marine Konsequenzen aus der Verzögerung des „Forelle“-Beschaffungsprogramms und konnte mit diesen „Stoßkräften“ bereits im Juli 1958 bei einer taktischen Übung Bündnisverpflichtungen im Rahmen der Warschauer Vertragsorganisation nachkommen.²¹

¹⁹ Interview mit Professor Dr. Horst Nolle am 8. Juli 1993.

²⁰ BA/MZAP Akte 16522, Beschluß des Präsidiums des Ministerrats zur Auflösung des AfT vom 13. Februar 1958. Hauptdirektoren der VVB UNIMAK waren von 1958 bis 1960 Oberst Bernhard Koppatsch, von 1960 bis 1961 Generalmajor Hermann Rentzsch. Das Statut der VVB UNIMAK in den Mitteilungen der VVB Nr. 1/1958 vom 1. Juli 1958.

²¹ Hans Mehl/Knut Schäfer, Die andere deutsche Marine, Berlin 1992, S. 55. Zeittafel zur Militärgeschichte der DDR 1949 - 1984, Berlin (Ost) 1986, S. 100.

3. Die Entwicklungs- und Fertigungsbetriebe für den 20 KVD 25

3.1. Das Konstruktions- und Entwicklungsbüro (KEB) Roßlau und das Institut für Motorenbau Roßlau - Ludwigsfelde - Dessau (IfM)

Anfang Oktober 1950 wurden im VEB Elbe-Werk Roßlau, der ehemaligen Apparate- und Maschinenfabrik der Gebrüder Sachsenberg, eine kleine Anzahl von Fachleuten aus dem Motorenbau der Junkers-Werke in einem „Gruppenkonstruktionsbüro“ zusammengefaßt. Diese Institution diente der Konzentrierung von ingenieurwissenschaftlichem Sachverstand und der Wiedereingliederung jener Spezialisten, die 1946 in einer Nacht- und Nebelaktion in die SU verbracht worden waren und dort am Aufbau der Luftfahrtindustrie mitgewirkt hatten. Unter günstigen Arbeitsbedingungen sollte ihre Abwanderung in den Westen verhindert werden.²²

Für die Vereinigung Volkseigener Betriebe des Energie- und Kraftmaschinenbaus (VVB EKM) Werk Konstruktion und Entwicklung in Halle / Saale, sollten über das Kriegsende gerettete technische Unterlagen für die Fabrikation von einfachen Dieselmotoren und Dampfmaschinen kleiner Leistung aufbereitet werden. Der später im Zweigwerk Aken produzierte 10 PS - Motor 1NVD14, eine Deutz - Kopie, gehörte dazu.

Das Gruppenkonstruktionsbüro wurde in Räumen über der Toreinfahrt zum alten Stammwerk in der Hauptstraße 117 / 119 untergebracht. (Abb.5)

Abb. 5. Verwaltungsgebäude des Elbe-Werkes Roßlau in der Hauptstr. 117/119
(Foto: W. Neundorf, Juni 2002)



²² Koschig, Alois, 50 Jahre Motorenforschung in Roßlau, in: Zerbster Heimatkalender 2000 , Verlag für Heimatliteratur, Zerbst 2000, S. 120 - 126 . Naimark , Norman M., Die Russen in Deutschland. Die sowjetische Besatzungszone 1945 - 1949, Berlin 1997, S. 277 - 287 . Mewes, Klaus - Hermann, Pirna 014 , Flugtriebwerke der DDR, 1. Auflage, Oberhaching 1997, S. 29 . Mewes beschreibt die Verteilung der Rückkehrer in den VEB Elbewerk Roßlau , das WTZ für Dieselmotoren Roßlau und in den VEB Industrierwerke Ludwigsfelde.

Abb. 6. Oberingenieur Kurt Böhme, Chefkonstrukteur des KEB Roßlau
(Foto: Archiv WTZ Roßlau)



Die Leitung übernahm Kurt Böhme. (Abb. 6) Er erhielt 1951 den Titel Oberingenieur und wurde 1953 als „Verdienter Techniker des Volkes“ sowie 1955 mit der „Medaille für treue Dienste in der Kasernierten Volkspolizei“ ausgezeichnet.

Böhme wurde am 12. Februar 1911 geboren, besuchte von 1929 bis 1932 die Höhere Maschinenbauschule in Leipzig und arbeitete von 1934 bis 1945 in der Diesel - Flugmotorenfertigung der Junkers-Werke Dessau. Von 1945 bis 1948 befand er sich in den sowjetischen „Speziallagern für Hitleraktivisten“ Mühlberg, Torgau und Buchenwald in Gewahrsam. Er teilte diese Lebenserfahrung mit dem ersten Direktor des Schiffbaukonstruktionsbüros der Seepolizei / VP-See, Oberingenieur Walter Schlaak.²³ Nach der 1948 erfolgten Entlassung, war Böhme in Dessau und danach im Dieselmotorenwerk Aken beschäftigt. Er betreute dort den Nachbau des Junkers Gegenkolbenmotors HK 65 bis zu seiner Berufung in das KEB Roßlau.

Von seinen Mitarbeitern wird der Chefkonstrukteur als talentierter Organisator beschrieben, der an seine Mitarbeiter hohe Anforderungen stellte. Seine besondere Stärke lag in der Fähigkeit, sich mit dem Machtapparat der DDR so zu arrangieren, daß er für lange Zeit Vertrauen und hinreichende Unterstützung für seine Arbeit fand.

²³ Schreckenbach-Papiere, Fo 2, Interview mit Kurt Böhme im Mai 1989, BA/MZAP Pt 2005, Kaderbefehle, Befehl Nr. 45/55 betr. Die Verleihung der Medaille der KVP an Böhme. Strobel, Dietrich, Das Institut für Schiffbautechnik Wolgast, in : Zur Geschichte der Rüstungsindustrie in Mecklenburg und Vorpommern 1900 bis 1989, Schwerin 2000, S. 134. Naimark, Norman M., Die Russen in Deutschland. Ferner: Die SBZ von 1945 bis 1949, Berlin 1997, S. 289

Nachdem das Gruppenkonstruktionsbüro schrittweise auch zu Neukonstruktionen und Standardisierungsvorhaben übergegangen war und dazu eine Erprobungsgruppe aufgebaut hatte, verlangte die inzwischen von 36 auf 136 Mitarbeiter angestiegene Belegschaft mehr Platz. Dieser wurde Anfang 1952 auf dem Gelände einer ehemaligen Papierfabrik, später als Lehrlingswerkstatt der Gebrüder Sachsenberg und von der Stadtverwaltung genutzt, in der Karl-Liebknecht-Straße 38 gefunden. Aus dem Gruppenkonstruktionsbüro wurde jetzt das Konstruktions- und Entwicklungsbüro für Dieselmotoren und Dampfmaschinen (KEB) Roßlau. (Abb. 7). Es blieb der VVB EKM in Halle unterstellt. Die Fertigung von Versuchsmustern und der Prüfstand verblieben im Elbewerk, wobei für den Letzteren das Fließchen Rossel das Kühl- und Bremswasser lieferte.

Abb. 7. Hauptgebäude des KEB Roßlau in der Karl-Liebknecht-Str. 38
(Foto: Archiv WTZ Roßlau)



Der Umzug wurde auch deshalb forciert, weil durch die Konzentration von Motorenbaufachleuten aus dem Raum Dessau in Roßlau ein leistungsfähiger Entwicklungsbetrieb für die sich langsam formierende Rüstungswirtschaft der DDR geschaffen werden sollte. Dazu waren Mittel aus dem „Sonderinvestitionsvorhaben Projekt M“ vom Ministerium des Innern zur Verfügung gestellt worden. Diese Verlagerung war ursprünglich nur als Übergangslösung gedacht, bis in Räumen über der Montagehalle des Elbe-Werkes Platz für 100 Konstrukteure und das entsprechende Hilfspersonal geschaffen war.

In Roßlau waren bereits motortechnische Untersuchungen an einer Technologie zur Fertigung von Ersatzteilen für die Jumo 205 - Motoren der Seepolizei und Zuarbeiten für den Nachbau des MWM-Dieselmotors RS 143 S als 6 KVD 43 im VEB Dieselmotorenwerk Rostock vorgenommen worden. Dieser Motor wurde als Hauptantrieb für die Minenleg- und Räumschiffe der Typen „Habicht“ und „Krake“ und auf Hilfsschiffen der Seepolizei und VP-See verwendet. Die Jumo-Ersatzteilmontage und der Nachbau des MB 511 erhielten den gleichen Stellenwert. Zusätzlich sollte mit dem 6 KVD 25 ein 600 PS-Motor als Ersatz für den Jumo 205 und mit einer Variante des KVD 21 ein Motor für den Antrieb kleinerer Marinefahrzeuge entwickelt werden. Der KVD 21 wurde später von der Marine abgelehnt, an seiner Stelle ein Importmotor aus der SU verwendet.

Nachdem Mitte der 50er Jahre der 20 KVD 25 höchste Priorität erhielt, für die Erfüllung dieses Regierungsauftrags mit der Nummer B4/3355/0626 das Personal des KEB, das Werkstatt- und Hallenpersonal in Ludwigsfelde, eingeschlossen, von 250 auf mehr als 600 Mitarbeiter

angewachsen war, gelangte die gesamte Entwicklungsmannschaft ab 1. Januar 1956 als Institut für

Motorenbau (IfM) in den Verantwortungsbereich des Amts für Technik (AfT). Der Einfluß des 1956 geschaffenen Ministeriums für Nationale Verteidigung schuf neue Verhältnisse. Kurt Böhme gab die Leitung des IfM Ende 1957 ab, blieb aber dessen Technischer Leiter. Sein Nachfolger wurde Reinhold Wachsmann, der von 1951 bis Anfang 1957 als Kapitän zur See (Ing.) die Schiffbauabteilung im Stab der Marine geleitet hatte.

Mit dem für 1957 vorbereiteten Umzug des IfM nach Ludwigsfelde war eine Konzentration des Marinemotorenbaus an diesem Standort vorgesehen. Ein Bürogebäude für das IfM und zwei Prüfstände für mehrere Motoren befanden sich im Bau.

Die Verlagerung von Roßlau nach Ludwigsfelde wurde jedoch nicht vollzogen, weil der VEB Industriewerke Ludwigsfelde im Januar 1957 als „Werk 807“ neue Aufgaben in der jetzt besonders geförderten Flugzeugindustrie zu erfüllen hatte. Das Planvorhaben „Bau einer Nullserie von 20 Motoren 20 KVD 25“ wurde deshalb dem Institut für Motorenbau übertragen.

In einem Kooperationsabkommen mit dem VEB Industriewerke Ludwigsfelde wurden den Motorenbauern die Hallen 8 und 9 zur Nutzung überlassen, und für das IfM wurde mit dem Aufbau einer neuen Produktionsstätte in Dessau begonnen. Verwaltung und ein Teil des technischen Personals zogen alsbald in massive Baracken um, die gegenüber der künftigen Fertigungs- und Montagehalle in der Kühnauer Straße errichtet worden waren.

Weil das Ludwigsfelder Werk für die neue Produktionslinie Strahltriebwerk Pirna 0 14 seine Belegschaft nicht erheblich reduzieren konnte, mußten Facharbeiter in Roßlau und Umgebung geworben, qualifiziert und zur Arbeit in Ludwigsfelde abgestellt werden. Sie wurden vor Ort in Barackenquartieren und Pensionen untergebracht und am Wochenende mit Bussen heimgeholt.

Hierzu ist folgendes zu berichten: Im Juli 1957 erschienen in der Tageszeitung „Freiheit“ Stellenanzeigen, in denen Metallarbeiter für das IfM geworben wurden, weil offensichtlich selbst für einen wichtigen Regierungsauftrag Arbeitskräfte nicht durch Verwaltungsakte verpflichtet werden konnten. (Abb. 8) Die Arbeitsverträge der engagierten Bewerber ähneln den Mustern der Industriewelt, entkleidet man sie ihrer politischen Dekoration. (Abb. 9) Bei der in der DDR gepflegten übertriebenen Geheimhaltung, ist auch die vom neuen Mitarbeiter verlangte Verschwiegenheitsverpflichtung verständlich. (Abb. 10) Die Abschottung der in den Hallen 8 und 9 des Ludwigsfelder Werkes Beschäftigten von der übrigen Belegschaft gehörte ebenso zu diesem System, wie die Unbequemlichkeiten der auswärtigen Unterbringung in der Umgebung von Ludwigsfelde oder in Wohnbaracken. (Abb. 11 und 12) Der Zweischichtenbetrieb reduzierte zusätzlich die Attraktivität des Arbeitsplatzes. Für die Hin- und Rückfahrt an den Wochenenden nach Dessau und Roßlau sorgten von der Institutsleitung gemietete Omnibusse, mit denen sich anfänglich acht bis zwölf, später bis 100 Werksangehörige auf den Weg machten. (Abb. 13 und 14)

Abb. 8. Stellenanzeige des Instituts für Motorenbau Roßlau.
(Quelle: Stadtarchiv Dessau)

Mitteldeutsche Tageszeitung
Freiheit
Organ der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands / Bezirk Halle (Land Sachsen-Anhalt)

Nr. 157 / 12. Jahrgang

Dessau, Mittwoch, den 10. Juli 1957 Preis 0,15 DM

STELLEN-ANZEIGEN

Wir suchen für den Raum Dessau:

Fräser	Maschinenschlosser
Zahnfräser	Werkzeugschlosser
Dreher	Bohrer
Spitzendreher	Feinstbohrer und Hobler
Großdreher	Lehrenbohrwerker

Vorübergehende Einarbeitungszeit bis Ende des Jahres 1957 in Ludwigsfelde (Kreis Zossen). Für Unterbringung wird gesorgt.

Weiterhin benötigen wir für den Raum Dessau:

1 Leiter des techn. Außendienstes
1 Projektgenieur
Techniker für den Prüfstand
Selbständige Konstrukteure
Konstrukteure

Bewerbungen sind an das

Institut für Motorenbau Roßlau

Karl-Liebknecht-Straße 38 — Kaderabteilung — zu richten.

Abb. 9. Arbeitsvertrag mit dem Zusatz betr. die Rückkehr auf einen Arbeitsplatz in Dessau.
(Quelle: Privatbesitz)

Arbeitsvertrag

Dieser Arbeitsvertrag wird abgeschlossen zwischen

Institut für Motorenbau

und

Herrn

Mit diesem Arbeitsvertrag wird ein Arbeitsrechtsverhältnis in einem volkseigenen Betrieb begründet. Dieser Betrieb ist gesellschaftliches Eigentum und gehört allen Werktätigen. Die Arbeitsrechtsverhältnisse in diesem sozialistischen Betrieb sind daher Verhältnisse der kameradschaftlichen Zusammenarbeit und der sozialistischen gegenseitigen Hilfe der von Ausbeutung befreiten Werktätigen.

Aus diesem Arbeitsvertrag ergeben sich folgende Rechte und Pflichten:

§ 1

Herr/Frau/Fräulein
~~XXXXXX~~
nimmt am **20. 8. 1957** die Arbeit
im Betrieb auf.

§ 2

Die Pflicht zur Einhaltung der sozialistischen Arbeitsdisziplin umfaßt:

- pünktliches Erscheinen zur Arbeit und volle Ausnutzung des Arbeitstages,
- gewissenhafte Befolgung der von der Betriebsleitung oder deren Vertreter gegebenen Anweisungen,
- pünktliche und sorgfältige Durchführung erteilter Aufträge,
- Schutz des sozialistischen Eigentums,
- Beachtung der Vorschriften über Arbeitsschutz, Betriebshygiene und Brandschutz,
- Einhaltung der Bestimmungen der Arbeitsordnung.

§ 3

Die Tätigkeit umfaßt die Arbeit als **Fräser**

nach der Gehaltsgruppe mit einem
Monatsgehalt von DM
in der Lohngruppe **LL V** mit einem Zeitlohnsatz
von DM pro Stunde.

Bei Arbeit im Leistungsstücklohn wird der Leistungsgrundlohn in Höhe von DM pro Stunde unter Berücksichtigung der Normerfüllung gezahlt.

§ 4

Der bezahlte jährliche Erholungsurlaub beträgt **12** Arbeitstage.

Best.-Nr. HA Pers. 8 A
Vordruck-Leitverlag Erfurt

§ 5

Alle Änderungen, die sich gegenüber den im Personalbogen gemachten Angaben ergeben sollten (z. B. Ausübung einer nebenberuflichen Tätigkeit, Wohnungswechsel) sind der Betriebsleitung unverzüglich schriftlich mitzutellen.

§ 6

Über alle betrieblichen Angelegenheiten ist strengstens Stillschweigen zu bewahren, und zwar auch nach Beendigung des Arbeitsrechtsverhältnisses.

§ 7

Sollen Bestimmungen dieses Arbeitsvertrages geändert werden, so ist ein Änderungsvertrag abzuschließen.

§ 8

Das Arbeitsrechtsverhältnis kann durch Aufhebungsvertrag oder tägliche Kündigung mit einer Frist von Wochen beendet werden. Im übrigen gelten die Bestimmungen der Verordnung über Kündigungsrecht vom 7. 8. 1951 (GBl. S. 550) und der Verordnung zur Änderung dieser Verordnung vom 17. 5. 1956 (GBl. S. 485).

Ich verpflichte mich bei Rückführung des Betriebes nach Dessau mit zurückzugehen.

Rosslau, den 20.8.1957



Klein
Kadortleiter

AG 308/56/DDK 700/300 12 66 2942 V/49 DVE 2008

Abb. 10. Text der Verpflichtung für Mitarbeiter des IfM. (Direktor Böhme)
(Quelle: Privatbesitz)

6

Verpflichtung

des Koll. geb.:

Ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, verpflichte ich mich, über alle Angelegenheiten, die mir aus meiner Tätigkeit bekannt sind oder bekannt werden, zu schweigen.

Weiter verpflichte ich mich, unser Institut für Motorenbau gegen Sabotage, Diversion und sonstige Schädlingarbeit zu schützen.

Geschenke und ähnliches darf ich für meine dienstliche Tätigkeit oder soweit dieselben damit in Verbindung stehen, nicht annehmen. Alle Bestechungsversuche habe ich unverzüglich dem Institutsleiter oder Vertreter zu melden.

Es ist mir nicht erlaubt, ohne ausdrückliche Genehmigung des Institutsleiters und seines Stellvertreters von dienstlichen Schriften, Druckschriften, Zeichnungen oder anderen bildlichen Darstellungen, Abschriften und Aufzeichnungen von dienstlichen Vorgängen anzufertigen oder solche Abschriften und Originale außerdienstlich zu verwenden.

Ich weiß, daß das Photographieren auf dem Institutsgelände verboten ist.

Vorsätzliche oder fahrlässige Verletzung meiner Dienstpflicht zieht sofortige Entlassung nach sich. Dazu können mich strafrechtliche Bestimmungen treffen.

Für den aus Verletzung der Pflicht entstandenen Schaden kann ich gemäß den gesetzlichen Bestimmungen bestraft werden.

..... Roßlau, den 19.8.1957

Genehmigt:
gez. Böhme,
Institutsdirektor

IV-5-16 Rotation Dessau Ps 206-57 — 791

Abb. 11 u. 12. Barackenunterkunft in Ludwigsfelde, Potsdamer Straße in der Nähe der Autobahn
(Quelle: Privatbesitz)

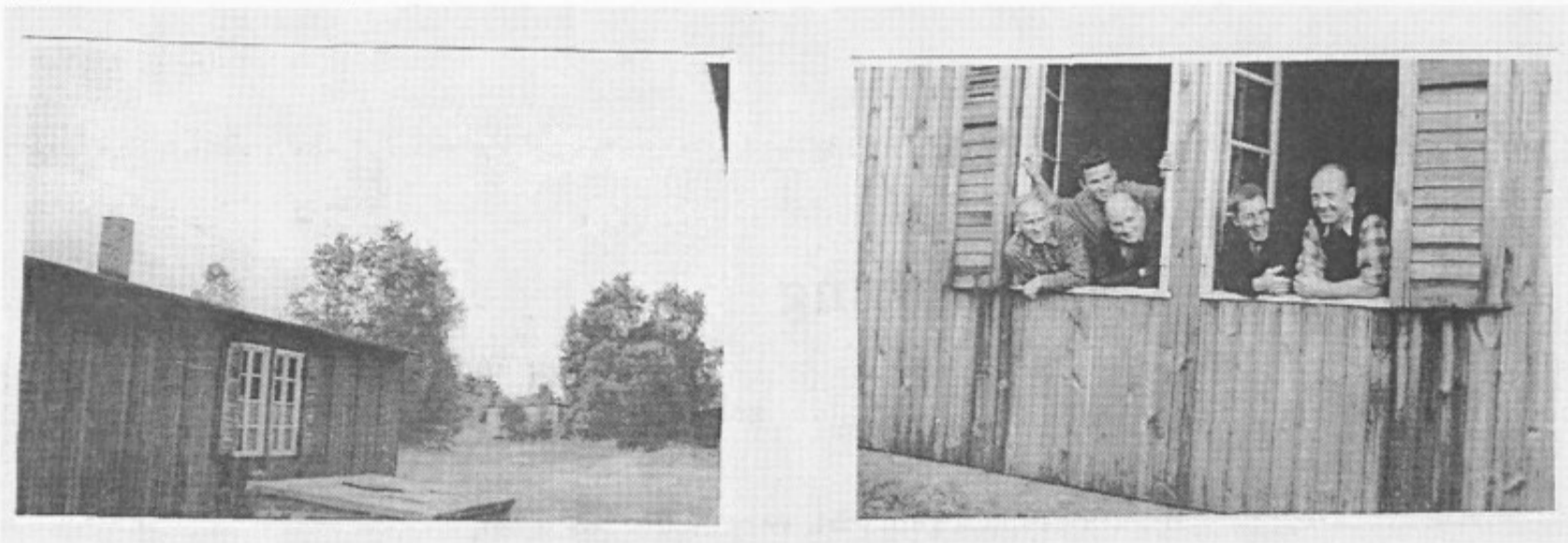


Abb. 13 u. 14. Vom IfM gestellter Bus für die Wochenendpendler.
(Quelle: Privatbesitz)



Berufliches Fortkommen wurde durch Qualifikationsmöglichkeiten ermöglicht. Dafür gab es vertraglich festgelegte Fortbildungsmaßnahmen, für die ein Pate die Verantwortung übernahm. (Abb. 15) Sie hatte bei Erfolg den Aufstieg in eine höhere Lohngruppe zur Folge (Abb. 16).

Lohnerhöhungen waren aber auch das Ergebnis guter Arbeitsleistungen, selbst wenn der Betreffende in seiner „gesellschaftlichen Betätigung“ Wünsche offen ließ. (Abb. 17 und 18)

Abb. 15. Vertrag über Qualifizierung zum Bohrwerksdreher. (Werkleiter Wachsmann)
 (Quelle: Privatbesitz)

Für die Schaffung der Grundlagen des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik ist die planmäßige und ausreichende Versorgung der Volkswirtschaft mit gut ausgebildeten und hochqualifizierten Arbeiterkadern sowie mittleren und höheren technischen Kadern eine unerlässliche Voraussetzung.

Diese großen Aufgaben können nur dann gelöst werden, wenn die Werktätigen ihre fachliche und gesellschaftliche Qualifikation ständig erweitern.

—

Aus dieser Erkenntnis heraus wird zwischen dem

VEB Institut für Motorenbau

L u d w i g s f w l d w

vertreten durch Koll. Dipl. Ing. Wachsmann Werkleiter

sowie Koll. Buchmann Vors. der BCL

und

1) dem Kollegen/der Kollegin _____

jetzige Tätigkeit _____

Lohn-/Gehaltsgruppe _____

Abschließung Mechanische Fertigung

sowie

2) dem Kollegen/der Kollegin Kelmut Wolf

jetzige Tätigkeit Borhwerksdreher

Abschließung Mechanische Fertigung

als Paten des Kollegen/der Kollegin zu 1) folgender Vertrag abgeschlossen:

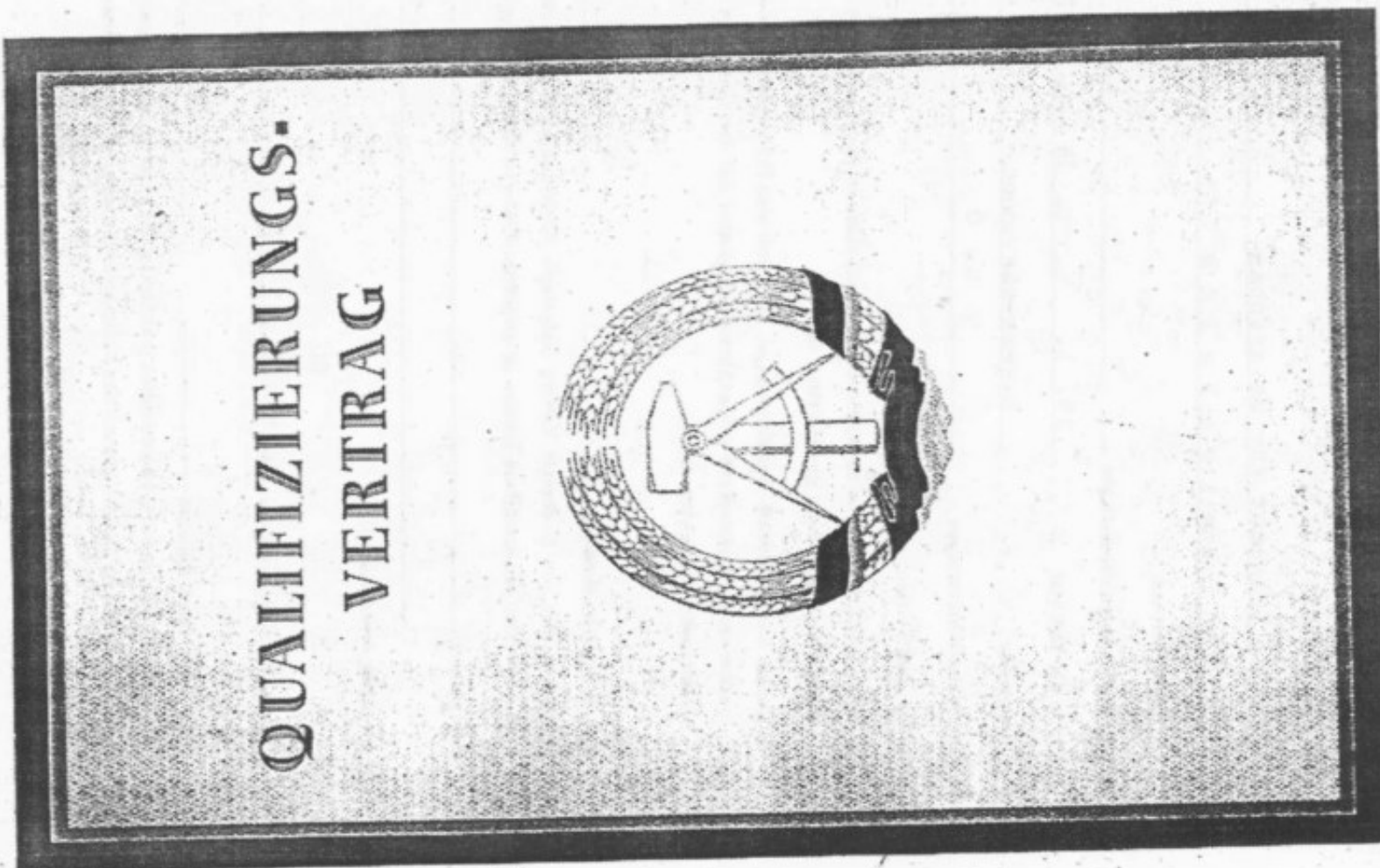


Abb. 15. Vertrag über die Qualifizierung zum Bohrwerksdreher. (Werkleiter Wachsmann)
 (Quelle: Privatbesitz)

I.

Der VEB Institut für Motorenbau
L u d w i g s t e l d e
 verpflichtet sich

a) den Kollegen/Öffizier/Kollegin _____
 in der Zeit vom 15. 1. bis 15. 4. 1958
 zum/er Bohrwerksdrehar
 Lohn-/Gehaltsgruppe V u. 6
 zu qualifizieren,

b) seine/ihre Arbeitszeit so zu regeln, daß die Teilnahme an der theoretischen und praktischen Ausbildung gewährleistet ist,

c) ihn/als nach erreichtem Ausbildungsziel, das durch eine Prüfung nachgewiesen werden muß, entsprechend seinen/ihren Fähigkeiten auf der Grundlage des Arbeitskräfteplanes einzusetzen.

II.

Der Kollege/die Kollegin _____
 verpflichtet sich, das in diesem Vertrag festgelegte Ausbildungsziel durch streb-
 sames Arbeiten und intensives Lernen zu erreichen, sowie an dem Lehrgang/den
 Lehrgängen _____
 mit Erfolg teilzunehmen.

III.

Der Patre, Kollege/Kollegin Helmut Wolf
 verpflichtet sich,
 dem Kollegen/dem Kollegin _____
 die für das Ausbildungsziel erforderlichen praktischen und theoretischen Kenntnisse
 zu vermitteln und darüber hinaus mit den Bestärbermethoden vertraut zu machen.

IV.

Die Betriebsgewerkschaftsleitung verpflichtet sich, die Einhaltung des Vertrages
 monatlich zu kontrollieren.

Über Streitigkeiten aus diesem Vertrag entscheidet die Konfliktkommission des
 Betriebes.

Ludwigstelde, der20. 1. 1958
 Ort

Wachsmann
 Werkleiter

Helmut Wolf
 Patre

III-18-155 Ag 300-50 DDR L 1190

Best.-Nr. 01 055 VEB Vordruck-Lieferant Weimar

Abb. 16. Benachrichtigung über die Lohnerhöhung nach der erfolgreichen Qualifizierung.
 (Quelle: Privatbesitz)


<h2 style="margin: 0;">INSTITUT FÜR MOTORENBAU</h2> <p style="margin: 0;">Roßlau/Elbe</p> <p style="margin: 0;">Karl-Liebknecht-Straße 38 – Postfach 56</p>			
Koll. <u>Halle 8</u>			
Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen Tgb. Nr. A-Gt/Ha	Roßlau/Elbe. 13.5.1958
<p><u>Betr.: Entlohnung</u></p> <p>Die BGL - Kommission für Arbeit und Löhne - hat auf Vorschlag der Hallenleitung beschlossen, dass Sie mit Wirkung vom 1.5.1958</p> <p><u>die Lohngruppe VI = DM 1,78 + 35 %</u></p> <p>erhalten.</p> <p>Wir freuen uns, Ihnen diese Mitteilung geben zu können und hoffen, dass Sie auch weiterhin Ihre ganze Kraft für die Entwicklung unseres Institutes einsetzen werden.</p>			
2.41 <hr style="width: 100px; margin: 0 auto;"/>		 /Gent/ Institut für Motorenbau Abteilung Arbeit	
Telegramschrift:	Fernschreiber: IFM Roßlau 0568830	Fernruf: Roßlau 690 + 696	Bankkonto: Deutsche Notenbank Roßlau 2250
IV 31/3 Ehrlich, Roßlau, Ps 1295 57 5000			

Abb. 17. Beurteilung eines Metallarbeiters durch die Vorgesetzten in Halle 8
(Quelle: Privatbesitz)

Hallenleitung
Halle 8

Ludwigsfelde, den 22. 1. 1958
Ju/Mr

B e u r t e i l u n g

des Kollegen

Fachlich:

Beim Institut für Motorenbau ist Kollege seit dem 1. 10. 1957 als Fräser beschäftigt. Seit seiner Einstellung hat er die ihm anvertrauten Arbeiten zur Zufriedenheit ausgeführt. Auch hat er gezeigt, daß er an jeder Maschine arbeiten kann.

Charakterlich:

Wie meistens bei jedem Jungfacharbeiter mußten auch ihm manche Worte betreffs Arbeitsdisziplin gesagt werden. Ohne jede Wiederrede hat er in der mit ihm geführten Unterredung seine Schwächen eingesehen und sich dementsprechend umgestellt. Der Umgang mit seinen Kollegen in der Fräselei gibt zu keinem Tadel Anlaß.

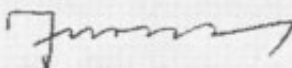
Gesellschaftlich:

Kollege ist Mitglied im FDGB, Funktionen bekleidet er keine. An den Einsätzen in der Patenschafts-LPG in Thyrow sowie an der Ausbildung der Kampfgruppe beteiligt er sich nicht.

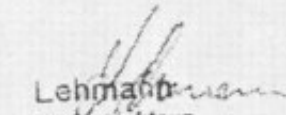
Diese Beurteilung wurde im Beisein des Kollegen
des Kollegen Bahr ausgearbeitet.

sowie


Hallenleitung



Jubelt



Lehmann
Kaderinstrukteur



- Meister -

Abb. 18. Briefkopf VEB Industriewerk Dessau. (Werkleiter Amberg) Benachrichtigung über eine Lohnerhöhung.
(Quelle: Privatbesitz)

VEB INDUSTRIEWERK DESSAU
DESSAU
KUHNAUER STRASSE - POSTFACH 164

Kollegen

FMe

Bearbeiter: Gent	Hausruf:
Abt.: Arbeit	Zeichen: Sa.

(in der Antwort unbedingt anzugeben)

Ihre Zeichen Ihre Nachricht vom Dessau, den

16. 4. 1959

Entlohnung

Sie werden infolge Ihrer bisher gezeigten guten Leistungen mit Wirkung vom 1.4.1959 nach

L VI + 45 %

entlohnt.

Wir freuen uns, Ihnen diese Mitteilung geben zu können, und hoffen, daß Sie auch weiterhin Ihre ganze Kraft für die Entwicklung unseres Betriebes einsetzen werden.

VEB Industriewerk Dessau

[Handwritten Signature]
Abteilung Arbeit

(Amberg)
Werkleiter

Fernschreiber: I W Dessau 0568830 Fernruf: Dessau, Sammel-Nr. 3166 Bankkonto: Deutsche Notenbank Dessau 2200 Waggonversand: Anschlußgleis Dessau-Alten Flugplatz

Erfüllungsort für Lieferung und Zahlung: Dessau / Gerichtsstand: Dessau / Stück- und Expeditgut: Dessau-Hbf.

IV/5/6 P 148 59 5000 7159

Unter diesen Umständen war an eine termingerechte Fertigung der 0-Seriemotoren nicht zu denken, zumal sich bald herausstellte, daß die in Ludwigsfelde übernommenen Motorenteile erheblich Qualitätsmängel aufwiesen .

Als im November 1958 die Entscheidung fiel, alle Arbeiten am 20 KVD 25 einzustellen, Teile und Vorrichtungen zu verschrotten, wurde auch das Institut für Motorenbau schrittweise bis Mitte 1959 aufgelöst. Etwa 260 Mitarbeiter blieben mit Oberingenieur Böhme in Roßlau und formierten sich als Zentrale Entwicklung und Konstruktion Dieselmotoren (ZEK Dieselmotoren) der VVB Dieselmotoren, Pumpen und Verdichter in Halle.

Im neu gegründeten VEB Industriewerk Dessau realisierte die restliche Belegschaft unter der Leitung von Ingenieur Erich Amberg Sonderfertigungen für die NVA. Zur Produktion gehörten u.a. Verdichter, Getriebe, Hohlwellen und Verstellpropeller für die Marine. Nach der Auflösung der VVB UNIMAK wurde der Betrieb als Werk II dem VEB Maschinenfabrik und Eisengießerei Dessau zugeordnet. Übergeordnetes Organ war der VEB Getriebe und Kupplungen Magdeburg, später die VVB ABUS (Ausrüstungen für den Bergbau und den Schwermaschinenbau).

Die große Fertigungs- und Montagehalle dieses Betriebes dient heute als Junkers-Museum. (Abb.19 und 20)

Abb. 19. Eine Junkers Ju 52 in der ehemaligen Werkhalle des VEB Industriewerk Dessau (Foto: Joachim Mattner)

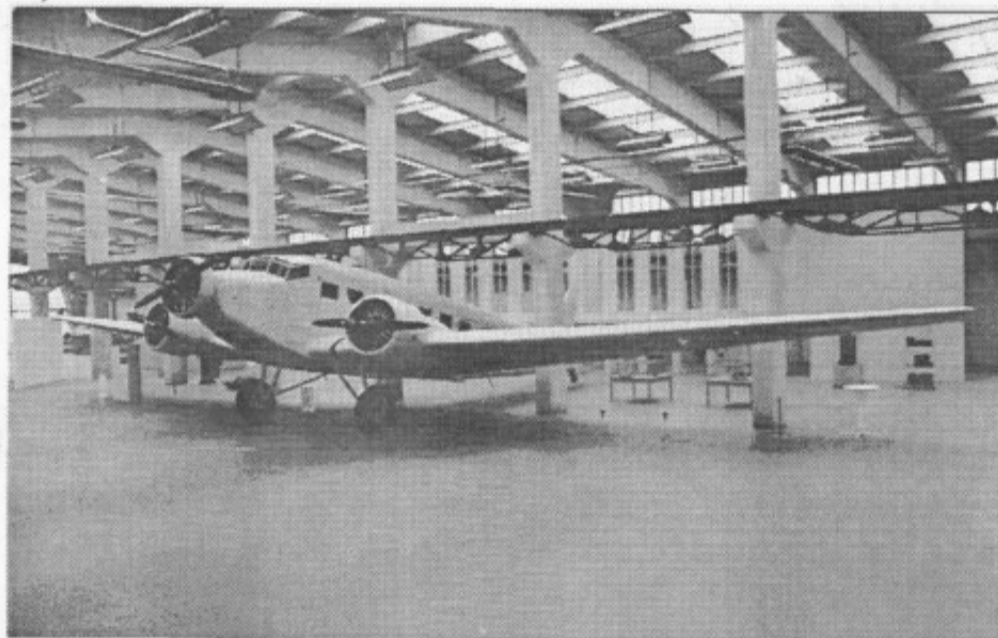


Abb. 20. Portal der ehemaligen Werkhalle des VEB Industriewerk Dessau als Junkersmuseum. (Foto: Joachim Mattner)



Bleibt nachzutragen, daß die in Roßlau verbliebenen Mitarbeiter des IfM die im 20 KVD 25 Programm und in anderen marinespezifischen Aufträgen gesammelten Erfahrungen in neue Motorgenerationen einbrachten. Ab Januar 1965 wurde aus dem ZEK das Wissenschaftlich-Technische Zentrum (WTZ) Dieselmotoren mit erweiterten Aufgaben in der Grundlagenforschung für Dieselmotoren der dritten Generation mit Leistungen bis 9000 PS. Diese Periode ist mit der Leitungstätigkeit von Professor Dr. Ing. Rudolf Sperber verbunden. Er war nach dem Ingenieurstudium in das IfM eingetreten und mit speziellen Entwicklungsfragen des 20 KVD 25 betraut worden.

Mit dem Übergang der Wirtschaft der DDR zu Kombinatstrukturen, ab 1980, wechselten Bezeichnungen und Unterstellungen des WTZ, ohne den grundlegenden Auftrag zu ändern.

Die motortechnische Forschung in Roßlau schuf die Grundlagen für den wissenschaftlichen Vorlauf der Dieselmotorenprogramme der 80er Jahre und leitete die Wissenschaftskooperation mit vergleichbaren Einrichtungen in mehreren Ländern des RGW ein.

Nach der Wende wurde das WTZ als Kapitalgesellschaft unter der Bezeichnung SKL Engineering Roßlau GmbH geführt, dann in einen Treuhandbetrieb transformiert und schließlich, mit stark reduziertem Personal, 1994 als WTZ für Motoren- und Maschinenforschung in der Rechtsform einer gemeinnützigen GmbH weitergeführt.

Aus Anlaß des 50. Jahrestages seiner Gründung, im Oktober 2000, konnte eine positive Bilanz gezogen und die Hoffnung zum Ausdruck gebracht werden, daß Motorenforschung in Roßlau auch weiterhin mit Erfolg als Schwerpunktaufgabe des WTZ betrieben werden wird.²⁴

3.2. Der VEB Elbe-Werk Roßlau

In dem ursprünglichen Konzept für den Nachbau des MB 511 war der VEB Elbe-Werk für den Musterbau und als verlängerte Werkbank des Ludwigsfelder Betriebes vorgesehen. Das Werk war aus dem Maschinen- und Apparatebau der Gebrüder Sachsenberg hervorgegangen. Es wurde aus der Werft ausgegliedert, verstaatlicht und als selbständiger VEB der Vereinigung Volkseigener Betriebe des Energie- und Kraftmaschinenbaus (VVB EKM) in Halle unterstellt. Die Fabrik lieferte Dampf- und Hilfsmaschinen für den Schiffbau, ein Zweigwerk in Aken Dieselmotoren kleiner Leistung und Einspritzgeräte.

Nach Regierungsbeschlüssen vom Februar 1952, an denen der Staatssekretär Wolf vom Maschinenbauministerium und der Technische Leiter der VVB EKM, Kirsten, beteiligt waren, sollte der VEB Elbe-Werk die Aufgaben eines „Entwicklungswerkes für schnellaufende Kolbenmaschinen in Konstruktion, Fertigung und Erprobung“ übernehmen.²⁵ Ein Vorprojekt war im März/April 1952 fertiggestellt und sah vorerst den Bau von drei Versuchsmotoren und die Fertigung einer Nullserie von 10 Maschinen vor.

²⁴WTZ Roßlau gGmbH, 1950 – 2000, Innovation aus Tradition, 50 Jahre Industrieforschung in Roßlau. Sonderdruck des WTZ, Roßlau 2000. Koschig, Alois, 50 Jahre Motorenforschung in Roßlau. In: Zerbster Heimatkalender 2000, 41. Jg., Verlag für Heimatliteratur Zerbst 2000, S. 120 – 126. Sperber, Rudolf, Vom Gruppenkonstruktionsbüro zum wissenschaftlich-technischen Zentrum. In: Dieselmotoren-Nachrichten des VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“, Magdeburg, Heft 2/1975. Derselbe, 15 Jahre WTZ Dieselmotoren, Vortrag zum 15jährigen Bestehen des WTZ Dieselmotoren, gehalten am 22.10.1965 in Dessau, Sonderdruck. Ders. (Hrsg.) Technisches Handbuch Dieselmotoren, 4. Auflage, Berlin (Ost) 1986.

²⁵ BLHA Rep 506, IFA Autowerk Nr. 1725, Bericht der Werkleitung des VEB Elbe-Werk Roßlau vom 13.11.1952, 21 Seiten und ein Lageplan. Soweit nicht anders bezeichnet, beziehen sich alle Angaben in diesem Abschnitt auf diesen Bericht.

Aus dem „Sonderfonds Ludwigsfelde“ wurden Mittel bereitgestellt, um die Werkstätten und Montagehallen zu erweitern und den Werkzeugmaschinenpark zu modernisieren. Als vordringliche Aufgabe galt der Bau von Prüfständen. Das Konstruktions- und Entwicklungsbüro sollte personell vergrößert werden und vorübergehend Räume in der Karl-Liebkecht-Straße 38 nutzen, bis Erweiterungsbauten im Elbe-Werk die Unterbringung gestatten würden. Der Umzug in dieses Provisorium kostete rund eine halbe Million Mark.

Für die Bauarbeiten, Ausrüstungen, Montage- und Transportkosten sowie sonstige Aufwendungen wurden aus Mitteln für die Aufrüstung 7,8 Millionen Mark bewilligt, von denen bis Mitte November 1952 rund 4,9 Millionen Mark verbraucht waren.

Trotz der hohen Priorität, die das 20 KVD 25 - Programm in der Wirtschaftsplanung offenbar genoß, ist aus der Stellungnahme der Investgruppe des Elbe-Werkes zu erfahren, daß das Vorhaben „wochenlange Verzögerungen“ erfuhr, weil Transportmittel, Bauarbeiter sowie Moniereisen fehlten und trotz Vorsprache beim Ministerium und dem Staatssekretariat für Materialversorgung kein „Kennwort“ für die Vorzugsbehandlung erwirkt werden konnte. Auch für die Maschinen, Werkzeuge und sonstigen Ausrüstungen war keine „Dringlichkeitsnummer“ zu erwirken.

Die Konstruktion von Spezialmaschinen, z.B. für das Plattenbohrwerk zur Bearbeitung von großen Motorgehäusen aus einer Aluminiumlegierung, verzögerte sich um ein halbes Jahr, weil der „Mustermotor sechs Monate später als ursprünglich vorgesehen angeliefert wurde“. Schließlich scheiterte auch die termingerechte Inbetriebnahme des Prüfstandes, weil die erforderlichen Rohrleitungen nicht zu beschaffen waren.

Mitte Oktober 1952 wurde dem VEB Elbe-Werk der Auftrag entzogen, Entwicklungs- und Musterbaubetrieb für den 20 KVD 25 zu werden. Eine Begründung für diesen Beschluß wurde der Betriebsleitung nicht mitgeliefert. Mit den neu gewonnenen Kapazitäten sollte der Betrieb wieder zu der Fertigung von Dieselmotoren, Kolbendampfmaschinen, Pumpen und Elektrogeneratoren übergehen und diese Erzeugnisse die „P 1-Produktion“ bestimmen, während der Bau von nunmehr fünf Dieselmotoren 20 KVD 25 im Wert von 4,5 Millionen Mark die „P 2-Produktion“ ausmachen sollte.²⁶

Vom Werkleiter Valtin und dem Investitionsbeauftragten Karius wurde zwar darauf hingewiesen, daß diese unerwartete Veränderung zu einer unwirtschaftlichen Nutzung der neuen Kapazitäten führen und die Kennziffer Anlagenwert/Produktionswert dadurch negativ beeinflusst werden würde, aber eine Änderung des Beschlusses konnte damit nicht herbeigeführt werden.

Zur Übernahme der Fremdaufträge fanden am 15. November 1952 im VEB Industriewerke Ludwigsfelde Gespräche über die Kooperation statt. Das Elbe-Werk in Roßlau sollte bei der Fertigung von 5 Versuchsmotoren die Motorgehäuse und Kolben bearbeiten, im Werk Aken die Einspritzpumpen, Düsenhalter und Düsen produziert werden.

Unter dem Einfluß von Terminnöten im 20 KVD 25-Programm, wurden 1954 erneut Überlegungen angestellt, das Elbe-Werk in die Motorenfertigung einzubeziehen, weil vom Ministerium des Innern der alte Plan, 3 Versuchsmotoren und 10 Motoren einer 0-Serie zu verlangen, wieder aufgegriffen worden war. Auch dieser Anlauf blieb erfolglos, so daß der Betrieb schließlich mit dem VEB Dieselmotorenwerk in Leipzig und dem VEB Motorenwerk in

²⁶ P 1-Produktion meint Produktion von Erzeugnissen aus eigenem Material für eigene Rechnung, P 2-Produktion bezeichnet Produktion für fremde Rechnung. Quelle: Lexikon der Wirtschaft- Industrie, Berlin (Ost) 1970, S. 615/616

Berlin-Johannisthal am Dieselmotorenprogramm für Schienenfahrzeuge beteiligt wurde und damit die Investitionen anderweitig sinnvoll genutzt werden konnten.²⁷

3.3. Der VEB Industrierwerke Ludwigsfelde (IWL)

Anfang der 50er Jahre traten SED-Funktionäre aus Ludwigsfelde an das ZK der Partei mit dem Vorschlag heran, einen Teil des 390 ha großen früheren Betriebsgeländes der Daimler-Benz Flugmotorenwerke in Genshagen wieder zu nutzen.

Die sowjetische Besatzungsmacht hatte nach 1945 den Maschinenpark des im Süden Berlins liegenden Betriebes demontieren und den größten Teil der Werkhallen sprengen lassen. In den verbliebenen Gebäuden hatten sich Kleinbetriebe und Reparaturwerkstätten eingerichtet.

Für den im 1. Fünfjahrplan geförderten Ausbau der Schiffbauindustrie bot sich dieser Standort zum Aufbau eines Dieselmotorenwerkes an. Man hatte an eine Fabrik gedacht, in der 2000 Beschäftigte im Doppelschichtsystem auf Taktstraßen Motoren bauen sollten. Neben den günstigen Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft hoffte man dadurch diejenigen Facharbeiter von Daimler-Benz zurückzugewinnen, die als Grenzgänger im Marienfelder Werk des Konzerns in West-Berlin arbeiteten und durch ihren Westmarkverdienst zu Unzufriedenheit unter der Bevölkerung beitrugen.²⁸

Im Zusammenhang mit den Aufrüstungsplänen ist die Entscheidung zum Aufbau des Werkes 1951 gefallen. Nach Beratungen mit den Vertretern der VVB Energie- und Kraftmaschinenbau im VEB Elbe-Werk Roßlau und einer Ortsbesichtigung in Genshagen lag ein Vorprojekt für das „Sonderinvestitionsvorhaben Projekt M“ vom Magdeburger Entwurfsbüro II bereits im Februar 1952 vor.²⁹

Er bestand aus drei Teilen:

- (I) Industriebauten in Ludwigsfelde (Genshagen schied als Ortsbezeichnung aus)
- (II) Erweiterung des Konstruktions- und Musterbaupotentials in Roßlau
- (III) Wohnungs- und Sozialbauten in Ludwigsfelde.

Die Kosten für 11 Hallen, Verwaltungs- und Wirtschaftsgebäude wurden in der ersten Ausbaustufe mit 61,340 Millionen Mark veranschlagt und für die Maschinen- und Werkzeugausstattung 35,9 Millionen Mark angesetzt. Weitere 8,9 Millionen Mark waren für die Energieversorgung sowie für die Be- und Entwässerung nötig. Für 800 Werkwohnungen und die dazugehörigen Sozialbauten mußten 19 Millionen Mark aufgebracht werden. Insgesamt waren für die Motorenfabrikation in Ludwigsfelde 130 Millionen Mark zu investieren. Die Erzeugnisse sollten zu 80% marktfähig sein, nur 20% waren als „Einzweckmaschinen“ für die militärische Nutzung gedacht.³⁰ (Abb. 21)

²⁷ Die Schilderung hierzu von Möller/Brack, 100 Jahre Dieselmotoren, S. 102, trifft nicht zu.

²⁸ BLHA Rep. 506, IFA Autowerk Nr. 1538, Schriftwechsel mit dem ZK 1952, darin der Briefentwurf, undatiert.

²⁹ „Sondervorhaben“ waren die dezente Umschreibung von Rüstungsprojekten.

³⁰ BLHA Rep. 506, IFA Autowerk Nr. 123, Erste Ausarbeitung für den Ausbau des Betriebes, Vorprojekt vom 28. Februar 1952.

Abb. 21. Der VEB Industrierwerke Ludwigsfelde (IWL) um 1957/58.
 (Quelle: Sammlung Peter Riehmann)



Wie bei Großbauvorhaben gesetzlich vorgeschrieben, wurde ein Sonderbeauftragter der Regierung der DDR als Chef der Aufbauleitung eingesetzt.³¹ Mit dieser Aufgabe wurde Fritz Rübsteck betraut. Der Ingenieur Huldreich Stroh wurde zum Stellvertreter, kommissarischen Werkleiter und für den Hauptbereich Technologie berufen. Die kaufmännische Leitung übernahm

³¹ Im Gesetzblatt der DDR Nr. 24 vom 20.2.1952 ist die Anordnung zum Volkswirtschaftsplan 1952 für Investitionen und Generalreparaturen vom 10.2.1952 auf den Seiten 137 - 143 abgedruckt. Heinrich Rau hat sie in seiner Funktion als Vorsitzender der Staatlichen Plankommission erlassen. Der Abschnitt VI bestimmt in § 22 Absatz b) und c) die Aufgaben der Sonderbeauftragten und Aufbauleitungen.