

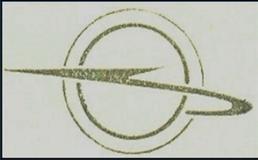


7.3.3 1965 – 1971 VEB Flugzeugwerk Dresden

Werk II Ludwigsfelde

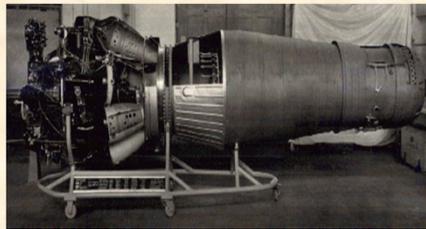
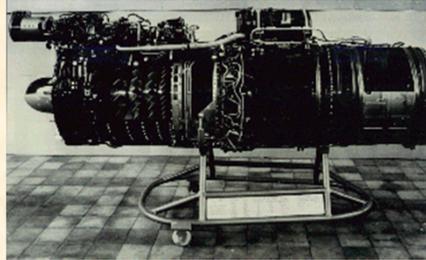
Folie 1	Deckblatt für Pkt.: 3.3 1965 – 1971 VEB Flugzeugwerk Dresden Werk II Ludwigsfelde
Folie 2	Triebwerksreparatur
Folie 3	Triebwerksinstandsetzung für die Nationale Volksarmee
Folie 4	Gebäudeübersicht
Folie 5	Verbesserung der Fertigungsmethoden
Folie 6	Ab Januar 1971 VEB Spezialtechnik Dresden
Folie 7	Abspann

Autoren: Herr Manfred Krebs und Herr Werner Franke



1965 bis 1971 VEB Flugzeugwerft Dresden Werk II (FWD)

- Triebwerksreparatur -



Industriegeschichte Ludwigsfelde

- gestern, heute und morgen -

Herausgegeben vom Verein

- Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde e.V. -

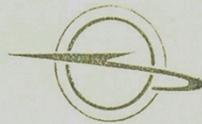
FIL.3.3 - FWD Ausgabe 01 vom Juni 2007



Triebwerksinstandsetzung für die NVA

Der, aus dem aus dem VEB Industriewerke Ludwigsfelde (IWL) hervorgegangene Betriebsteil II - Triebwerksreparatur, wird ab **01.07.1965** dem VEB Flugzeugwerft Dresden als Werk 2 angegliedert.

VEB *Flugzeugwerft*
Werk II Ludwigsfelde

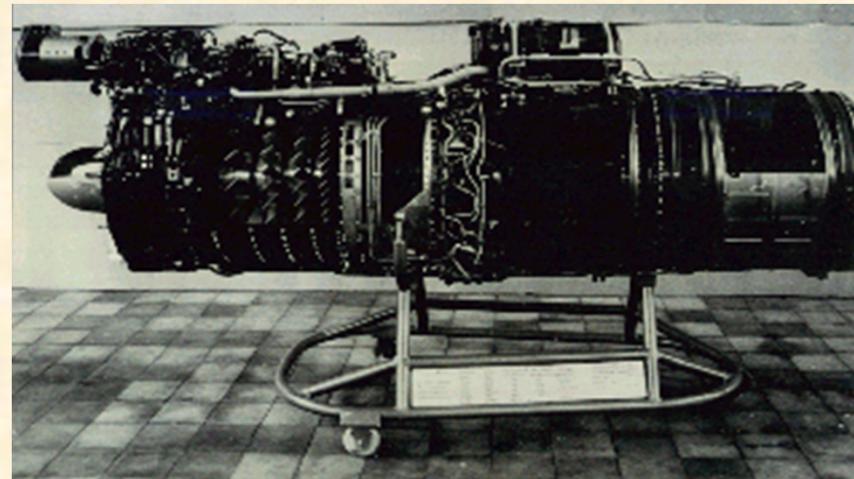


Auf das Produktionsgeschehen hatte die Veränderung keinerlei Einfluss. Bereichsleiter war zu dieser Zeit Otto Phillipp.

Der verwaltungstechnische Anteil erhöhte sich natürlich, da die bisherigen Aufgaben (Personalwesen, Buchhaltung, Materialwirtschaft u.a.) nicht mehr vom VEB IFA Automobilwerk Ludwigsfelde bearbeitet wurden, sondern mussten nun vom neuen Betrieb selbst geregelt werden.

D.h. der Verwaltungsaufwand stieg.

Hinzu kam, das im gleichem Jahr die Instandsetzung eines neuen Axialverdichter- Typs vorbereitet werden musste. Im November 1965 beginnt die Demontage des ersten Triebwerks 37-F der 5.Serie.



Axialtriebwerk RD-9B



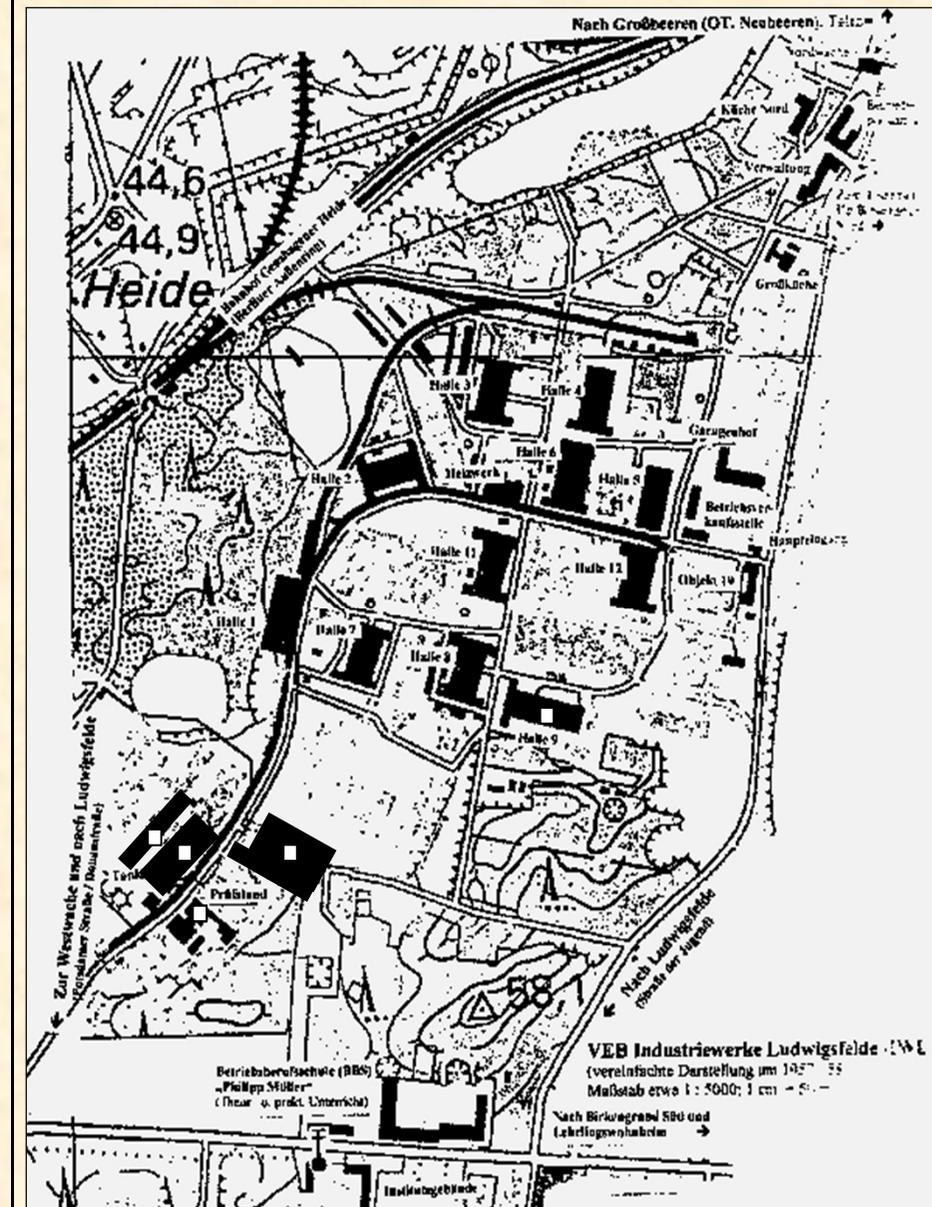
Jagdflugzeug MiG-19

Wie schon bei allen bisherigen Triebwerkstypen zeichnet sich auch diesmal ab, dass die notwendigen Vorrichtungen, Werkzeuge, Lehren und Kleinprüfstände nicht geliefert werden. Es ist notwendig eine Konsultation beim sowj. Instandsetzer durchzuführen. Die komplizierten Wege waren häufig die Ursache für die Verzögerungen im Anlauf der Reparatur. Trotz aller Nachteile und auftretenden Probleme feiert der Betrieb ein Jubiläum - **das 1.000ste Triebwerk für die Luftstreitkräfte** - wird am 28. Februar 1966 gefahren.

Der damaligen Lage entsprechend waren die Gebäude auf dem Betriebsgelände des neu gegründeten IFA Automobilwerkes verteilt. Das traf auch zu für einen Teil der technologischen Prozesse (z.B. Galvanik Halle 12). Veränderungen erfolgten schrittweise mit der Schaffung neuer Hallen auf dem Werksgelände des später formierten Instandsetzungswerkes. Im Jahr 1967 erfolgt der Umzug des Geräteprüffeldes aus der Halle 09 in die neue Halle 03 neben der Halle 102. Es mussten ca. 50 Geräteprüfstände umgesetzt und wieder betriebsbereit gestaltet werden. Diese Leistungen waren ohne Ausfall der Produktion zu realisieren. Heute noch, „Hut ab vor diesen Leistungen“.

Gebäudeübersicht:

- Halle 09 - Anbau Geräteprüffeld □
- Gebäude 06 - Prüfstand und Verwaltung □
- Halle 102 - Reparaturprozess und Montage □
- Halle 03 - Geräteprüffeld (1967) □
- Halle 04 – Lagerhalle (1969) □



Die Triebwerksreparatur konzentriert sich auf die Produktionshallen 09 (Geräteprüffeld), Halle 102 (Montage und Reparatur) und den Großprüfstand (Gebäude 06). Bei den Reparaturarbeiten für die Triebwerke 37-F tauchen immer wieder neue Probleme auf. Beschädigte Leitschaufeln (z.B. Einschläge oder Risse) sind auszutauschen. Jedoch es fehlen die notwendigen Ersatzteile. Also ist Ingenieurleistung gefragt.

Die Aufgabe lautet:

Für die beschädigten Leitschaufeln ist eine Reparaturmethode zu entwickeln, die eine wirtschaftliche Reparatur ermöglicht und die Flugtauglichkeit gewährleistet.

Die Kapazitäten in der Schweißerei und Schaufelschleiferei werden erhöht.

Es gilt die technischen Reparaturmöglichkeiten besser zu nutzen. Mechanisierung der Bearbeitung von Pumpenkolben und Rotoren wird vorbereitet.

Die Senkung des Reparaturaufwandes ist eine der Wichtigsten Aufgaben in der Zukunft.

Neue, modernere Maschinen sind zu investieren.

Die vorhandenen Geräteprüfstände müssen mehr und mehr den Bedingungen einer Automatisierung entsprechen, denn am Ende aller Zielstellungen steht die Senkung der Vorgabezeiten.

Das Jahr 1969 ist ein Jubiläumsjahr - 10 Jahre Triebwerksreparatur. 1968 hatte man begonnen die neue Lagerhalle zu bauen, die jetzt 1969 fertig gestellt wurde. Diese wurde mit Halle 4 bezeichnet und wurde an das Gleissystem angeschlossen. Die Halle diente als Ersatzteillager, Kistenlager, Triebwerkseingangskontrolle, Verpackung und Versand von Triebwerken.



Halle 09/Anbau Prüffeld



Pumpenprüfstand



Halle 102 mit Reparatur und Montage



Halle 4 mit WE, ET-Lager, Tischlerei und VWL-Bau



Gebäude 06 Verwaltung und Teststände



Durch den Gebäudezuwachs wurde in der Halle 7 Produktionsfläche frei, welche die Einrichtung von neuen Montagelinien möglich machte. Der Bereich Befund konnte somit erstmals auf einen in sich geschlossenen Bereich unter gebracht werden.

Im Verlaufe des Jahres 1969 läuft die Instandsetzung der Triebwerkstypen RD-45, WK-1A, WK-1F und RD-9B aus. Die Umstellung erfolgt komplett auf die verschiedenen Triebwerksvarianten R-11.

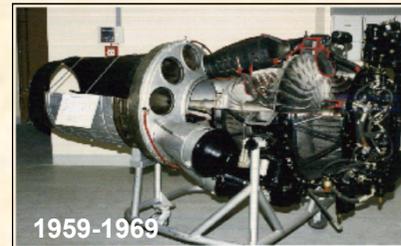
Am 01. März 1969, dem Tag der NVA, erhielt der Betrieb die Auszeichnung „Verdienstmedaille der Nationalen Volksarmee“ in Gold.

Die Vielseitigkeit und der Instandsetzungsumfang lässt eine Erweiterung der Halle 7 nicht mehr zu. Noch im Dezember 1969 wird die Grundsatzentscheidung getroffen, eine neue Produktionshalle (später Halle 2) sowie weitere Neu- und Anbauten vorzubereiten.

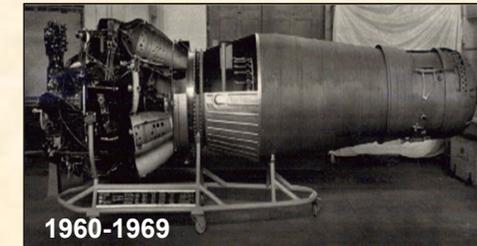
Ausgliederung der VEB Flugzeugwerft Dresden Werk II Ludwigsfelde ab 31. Dezember 1970.

Auf Beschluss des Ministerrates erfolgt mit Wirkung vom **01. Januar 1971** die Gründung des VEB Kombinat Spezialtechnik Dresden.

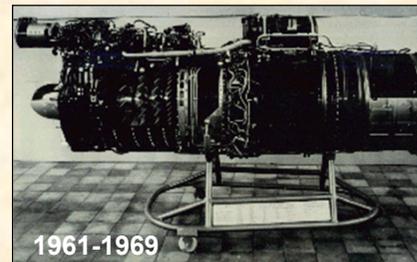
Das damalige Instandsetzungsprogramm bestand aus folgenden Triebwerken:



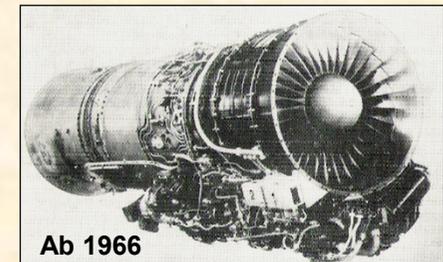
Radialtriebwerk WK-1A



Radialtriebwerk WK-1F mit NB



Axialtriebwerk RD-9B



Axialtriebwerk R-11

Axialtriebwerk R-11

Zweiwellen- TW 6 - stufiger Axialverdichter;
3 Niederdruckstufen; 3 Hochdruckstufen;
Rohrringbrennkammer mit 10 Flammrohren;
2-stufiger Axialturbine; Nachbrenner; Getriebe;
Leistung: R11 - 3900 kp; 6175 kp mit NB;
Technische Betriebszeit max. 300 h nach HI

Auf Beschluss des Ministerrates erfolgt mit Wirkung vom 01. Januar 1971 die Gründung des VEB Kombinat Spezialtechnik Dresden.

Der Betrieb erhält den Status eines ökonomisch selbständigen Betriebes mit allen Rechten und Pflichten.

1965 bis 1971 Triebwerksinstandsetzung

Autoren: Manfred Krebs und Werner Franke

Ludwigsfelde, im Juni 2007

Literaturnachweis:

- 1. „Ludwigsfelde, Geschichte und Geschichten“ von Gerhard Birk**
- 2. Aufzeichnungen von Udo Kemmler Konstrukteur**
- 3. Aufzeichnungen ehemaliger Mitarbeiter des VEB Flugzeugwerft Werk II Ludwigsfelde**
- 4. Die Industrie in Ludwigsfelde 1936 – 1989
Heft I : Die Geschichte der Großbetriebe von Günter Gehrman (Mitglied Geschichtsverein e.V.)**
- 5. Eigene Aufzeichnungen der Autoren**

Der Nachdruck, Anfertigung von Kopien oder elektronische Verbreitung sind - auch auszugsweise - nicht gestattet !