



7.3.1.7.1 Strukturelle Gliederung des Produktionshauptprozesses des VEB IFA Autowerkes

Dipl.-Ing. Klaus Grosch



**Fertigung von
20.000 W 50 pro
Jahr**

Allgemeine Betrachtungen

Da bei der Umgestaltung des VEB Industrierwerke Ludwigsfelde zum VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde nur die Fertigung eines Erzeugnisses, des LKW W50, zu realisieren war, konnte 1963 bei der Projektierung des Werkes die Struktur des Produktionshauptprozesses ganz auf die Herstellung dieses Produktes ausgerichtet werden. Lediglich bei der Projektierung der Schmiede und der Presserei wurden zusätzliche Kapazitäten zur Produktion für andere Werke innerhalb und außerhalb der VVB Automobilbau) vorgesehen.

Geplant war eine Produktionsmenge von 20.000 FZ/Jahr (Fahrzeuge pro Jahr), das entspricht bei Zugrundelegung eines Zweischichtbetriebes einer Taktzeit von ca. 13 Minuten. Danach wurden die Fertigungseinrichtungen sowohl für die Fahrzeugendmontage als auch für die Hauptbaugruppen- und Einzelteilerfertigung ausgelegt. Nur in ausgewählten Produktionsabschnitten wurde ein Dreischichtbetrieb (z.B. Presserei, einige Farbanlagen, Schmiede) bzw. verfahrensbedingt das rollende Schichtsystem (z.B. Wärmebehandlung) vorgesehen.

Bei einer geplanten Stückzahlsteigerung (mit einer erforderlichen Taktzeit unter 10 Minuten, bei Jahresstückzahlen um 30.000) stießen die Fertigungseinrichtungen an Kapazitätsgrenzen (z.B. beim FZ- Endmontageband die Laufzeit der Rahmenwende und die Trockenzeit der Lackierung im Bandprozess), so dass diese nur durch die Einführung des Dreischichtbetriebes in den Montagebereichen möglich gewesen wäre, mit der Folge einer unvermeidbaren Erhöhung des Arbeitskräftebedarfes.



7.3.1.7.1 Strukturelle Gliederung des Produktionshauptprozesses des VEB IFA Autowerkes

Dipl.-Ing. Klaus Grosch



Erzeugnisprinzip als vorherrschendes Fertigungsprinzip

Für die Struktur des Produktionshauptprozesses bot sich deshalb eine Untergliederung entsprechend der Hauptbaugruppen des LKW nach dem Erzeugnisprinzip in **Fertigungsbereiche (FB)** und eine weitgehende Organisation nach dem Fließprinzip an. Erläuterungen zu den Fertigungsprinzipien und Organisationsformen siehe Punkt 2.2.7.

Für die Herstellung bestimmter Einzelteile waren jedoch auch nach dem Werkstättenprinzip organisierte Fertigungseinheiten (z.B. Zuschnitt, Schmiede, Presserei, Teileschweißerei, Rohrfertigung, Galvanik und Wärmebehandlung) als selbständige Fertigungsbereiche (z.B. Schmiede, Presserei, Teileschweißerei) bzw. als Fertigungsabschnitte von Fertigungsbereichen (z.B. Zuschnitt, Rohrfertigung, Galvanik, Wärmebehandlung) erforderlich.

Entsprechend dieser Prämissen wurde Anfang 1965 zum Anlauf der W 50-Fertigung der Produktionshauptprozess des Werkes umstrukturiert und folgende Fertigungsbereiche gebildet:

- FB I Schmiede und Gesenkbau (Winfried Wisse, Rolf Mangold, Alfred Seidel)
- FB II Presserei (Manfred Warmuth, Rolf Mangold, Günter Hengst, Achim Fritz)
- FB III Teileschweißerei (Arthur Riedel)
- FB IV Achsfertigung (Kurt Schwabe, Walter Hochfeld, Hellwig)
- FB V Fahrerhausrohbauschweißerei (Walter Hochfeld, Siegfried Neuschulz)
- FB VI Rahmen- und Pritschenfertigung (Günter Sterzig, Burghard, Günter Lange)
- FB VII Fahrerhausmontage (Friedhold Fritzs, Walter Hochfeld, Siegfried Neuschulz)
- FB VIII Fahrgestell- und Fahrzeugendmontage (Manfred Plitz, Friedhold Fritzs, Baldur Liebold)
- FB IX Galvanik und Wärmebehandlung (Manfred Hähnel)
- FB X Farbgebung (Werner Manthey)



7.3.1.7.1 Strukturelle Gliederung des Produktionshauptprozesses des VEB IFA Autowerkes

Dipl.-Ing. Klaus Grosch



laufende Optimierung des Produktionshauptprozesses

In der Anfangszeit der W 50-Fertigung wurde durch laufende Optimierungen die Struktur des Produktionshauptprozesses ständig verändert, um den konkreten Anforderungen besser gerecht zu werden.

So wurde z.B. als erstes der nach dem Werkstättenprinzip organisierte Fertigungsbereich Teileschweißerei (FB III) aufgelöst und die Fertigung anderen Fertigungsbereichen (FB V und FB VI) entsprechend der Erzeugnisstruktur zugeordnet.

Die Fahrerhausmontage und die Farbgebungsanlagen für das Fahrerhaus wurden in den Fertigungsbereich V eingegliedert, wodurch dieser zum Fertigungsbereich Fahrerhausfertigung wurde. Die Fahrgestell- und Fahrzeugendmontage FB VIII wurde in Fahrzeugendmontage FB VII umbenannt. Nach der Inbetriebnahme der neuen Fahrerhausfarbgebung und der Fahrerhausmontage in der Halle 313 wurden diese dem FB VII (Fahrzeugendmontage) unterstellt, so dass dem FB V nur noch die Fahrerhausrohbaufertigung unterstand.

Dem in der Übergangszeit von der Luftfahrtindustrie zur Automobilindustrie besonderen Status der Halle 12 als Querschnittsbereich Galvanik und Wärmebehandlung wurde durch die Bildung eines eigenen Fertigungsbereiches (FB IX) Rechnung getragen, der jedoch nur kurzzeitig bestand und dann dem Fertigungsbereich Fahrzeugendmontage (FB VII) zugeordnet wurde.

Ebenso wurde der nach dem Verfahrensprinzip aufgebaute Querschnittsfertigungsbereich Farbgebung (FB X) aufgelöst und die Anlagen der Verantwortung des jeweiligen Fertigungsbereiches unterstellt, in dessen technologischem Prozess entsprechend des Fließprinzips diese räumlich eingegliedert waren, z.B. wurde die Rahmentauchanlage der Leitungsstruktur des Fertigungsbereiches VI (Rahmen- und Pritschenfertigung) unterstellt.



7.3.1.7.1 Strukturelle Gliederung des Produktionshauptprozesses des VEB IFA Autowerkes

Dipl.-Ing. Klaus Grosch



Laufende Optimierung des Produktionshauptprozesses

Durch diese Anpassungsprozesse kristallisierte sich dann folgende Struktur des Produktionshauptprozesses heraus, die im Prinzip, abgesehen von unmaßgeblichen Änderungen und räumlichen Verlagerungen, auf die später in den betreffenden Gliederungspunkten eingegangen wird, bis zur Auflösung des VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde (oder des IWL, wie es die „alte“ Belegschaft weiter nannte) 1990 beibehalten wurde und den nachstehenden Ausführungen zugrunde liegt:

- FB I Schmiede und Gesenkbau (Günter Narr)
- FB II Presserei (Rolf Mangold)
- FB IV Achsfertigung (Achim Fritz)
- FB V Fahrerhausfertigung (Hannes Zieger)
- FB VI Rahmen- und Pritschenfertigung (Peter Pingel)
- FB VII Fahrzeugendmontage (Walter Hochfeld)

Die Leitung der einzelnen Fertigungsbereiche war in den Hallen der Produktionsstätten untergebracht. In der Halle 142 waren dafür besondere 2-geschossige Büroeinbauten vorhanden.

Das Kürzel „IWL“ galt auch weiter als „Markenzeichen für die Erzeugnisse des Ludwigsfelder Autowerkes.