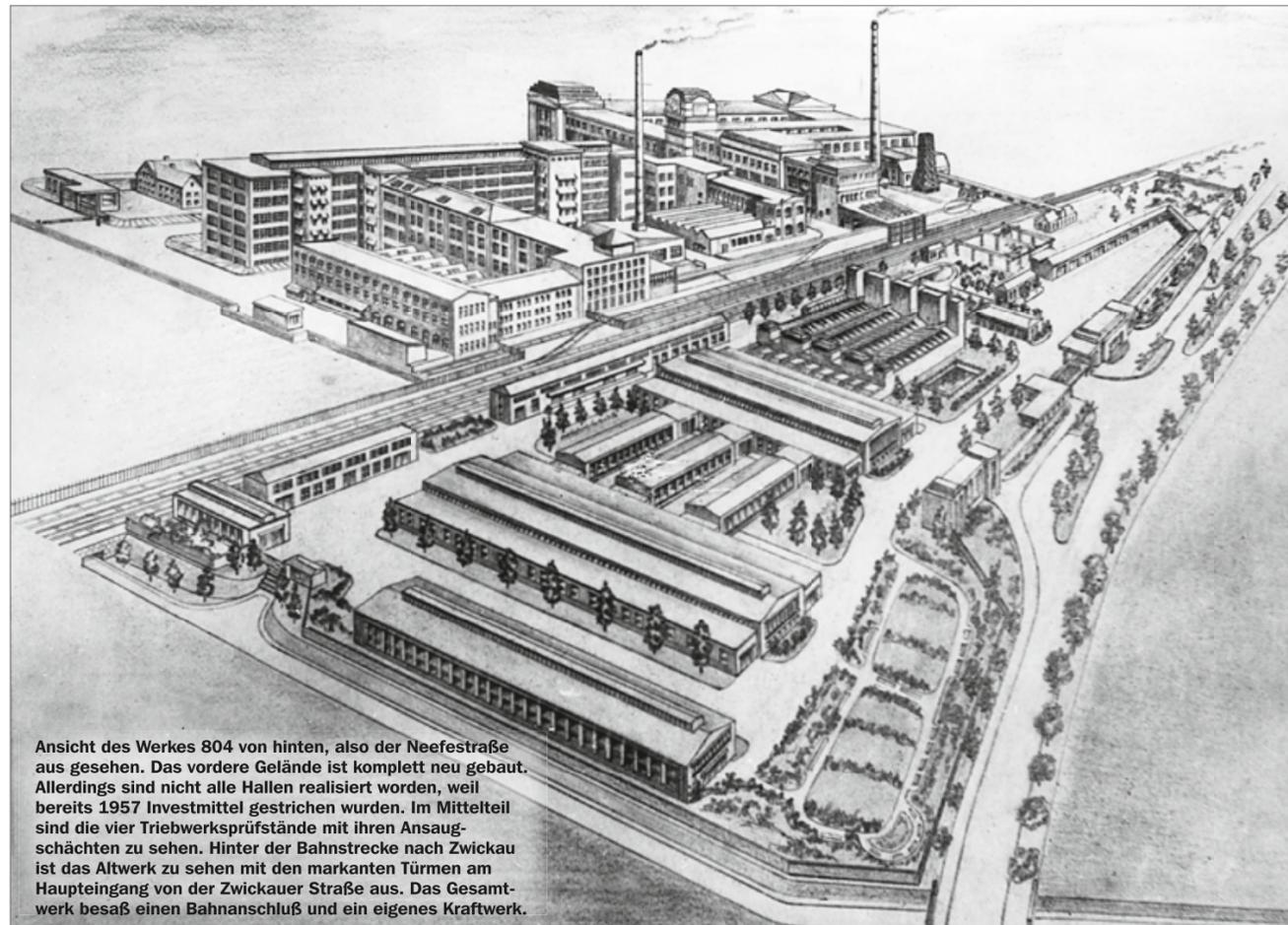


# In Karl-Marx-Stadt warten die größten Herausforderungen

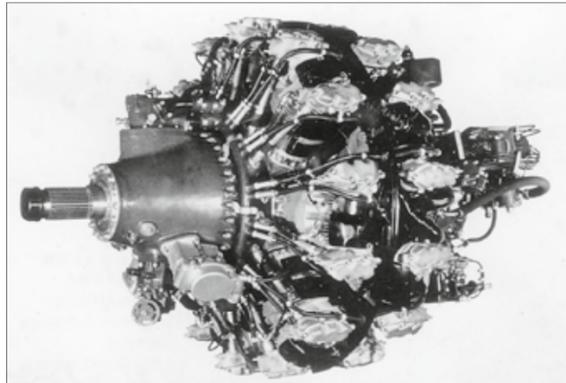
Aus dem einstigen weltberühmten Büromaschinenhersteller Wanderer-Continental soll 1954 in nur einem Jahr für die neue deutsche Flugzeugindustrie ein großes Serienwerk zur Herstellung von Flugmotoren, Strahltriebwerken und Propellerturbinen werden einschließlich der dafür not-

wendigen Luftschrauben und komplizierten Verstellgetriebe. Darüberhinaus soll das sogenannte Industriewerk Karl-Marx-Stadt Flugzeugfahrwerke produzieren sowie alle hydraulischen, pneumatischen und hydro-mechanischen Bauteile und Geräte – eine Herkules-Aufgabe sondergleichen.



Ansicht des Werkes 804 von hinten, also der Neefestraße aus gesehen. Das vordere Gelände ist komplett neu gebaut. Allerdings sind nicht alle Hallen realisiert worden, weil bereits 1957 Investmittel gestrichen wurden. Im Mittelteil sind die vier Triebwerksprüfstände mit ihren Ansaugschächten zu sehen. Hinter der Bahnstrecke nach Zwickau ist das Altwerk zu sehen mit den markanten Türmen am Haupteingang von der Zwickauer Straße aus. Das Gesamtwerk besaß einen Bahnanschluß und ein eigenes Kraftwerk.

**W**arum gerade Karl-Marx-Stadt? Erstens, weil sich in Chemnitz, wie die Stadt bis 1953 hieß, die umfangreichste Werkzeugmaschinenindustrie für Drehen, Fräsen, Bohren und speziell für Verzahnungstechnik befand. Zweitens, weil in Chemnitz die Auto Union 1931 gegründet worden war mit ihren vier Ringen Horch, Audi, Wanderer und DKW. Hier befand sich der Direktionsitz, die Entwicklungsabteilung und die Motorenproduktion. Und nicht unbedingt zuletzt – drittens, weil Karl-Marx-Stadt schön weit weg von der Grenze zum Westen lag. Vielleicht auch noch



viertens, weil es hier mehr Motorfachleute gab als in Pirna oder Dresden.

Die Wahl auf das Büromaschinenwerk Wanderer-Continental fiel wegen seiner Lage unmittelbar an der Eisenbahn, der vorhandenen Gebäude, der Ausbaumöglichkeiten jenseits der Bahnstrecke und seiner Innenstadtlage, was kurze Wege zur Arbeit versprach.

Wie verlief nun der Aufbau des Werkes? Nachdem die gesamte Produktion (Schreibmaschinen und Saldiermaschinen) 1954/55 nach Thüringen verlagert worden war, begannen bereits im September 1954 drei Prüfstandsingenieure



Das Gebäude mit den beiden Türmen am Haupteingang Zwickauer Straße beherbergte im Keller die Kältekammer bis minus 70 Grad Celsius, im 1. Stock den Fahrwerksbau, im 2. Stock die Materialwirtschaft, im 3. Stock den Musterbau Geräte, und unterm Dach Konstruktion und Technologie.



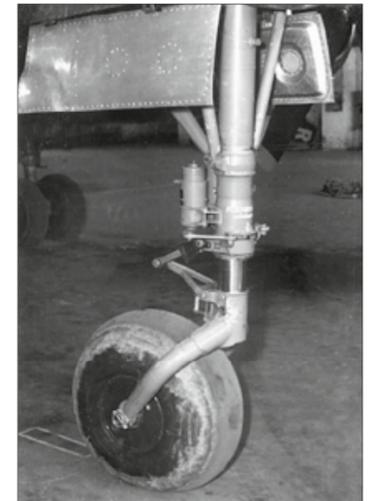
Links der Gebäudeteil, wo die Motorenproduktion stattfand. Ganz unten befand sich die Mechanische Fertigung, darüber die Verzahnung und die Berufsschule. Im hinteren Teil (nicht sichtbar) war anfangs die Endmontage der Motoren. Der Luftschraubenbau befand sich ganz hinten im Erdgeschoß.

Interessant sind die Spruchbänder, wo es um den Fünfjahrplan und eine friedliche Wiedervereinigung beider Deutschlands geht.

Kolbenfertigung auf Spitzendrehmaschinen.



aus Pirna mit der Gesamtplanung aller notwendigen Räume, Maschinen, Transportwege und Arbeitskräfte. Leiter war Junkersingenieur Kurt Schell, als Stellvertreter fungierte Hellmuth Stegbeck, der bei Junkers für die Brandschutzanlage der Motoren zuständig war, sowie Hans Müller, bei Junkers am Prüfstand tätig. Im Oktober kamen sechs weitere Ingenieure dazu. Diese Truppe forderte im Dezember 1954 die sofortige Kaderaufstockung, insgesamt 72 Mitarbeiter,



Bugfahrwerk (oben) und Hauptfahrwerk der IL-14P aus Karl-Marx-Städter Fertigung. Auch die Fahrwerke für die Serienmaschinen des Strahlflugzeuges „152“ kamen aus dem Industriewerk Kmst.



wovon 23 Technologen, 11 Abteilungsleiter, 30 Konstrukteure und 8 Verwaltungsleute sein sollten. Wie schnell die Fehlstellen besetzt wurden, ist unklar, doch am 1. Juli 1955 konnte das Industriewerk Karl-Marx-Stadt seine Arbeit aufnehmen. Bis dahin waren Technologen und Vorkalkulationen für den Großteil der Motorteile aufgestellt und auch die ersten drei fertigen Motoren aus der Sowjetunion angeliefert.

Der erste Schritt war getan. Von nun an mußten Arbeiter eingestellt, die Hallen mit Maschinen bestückt und für den Anlauf der Fertigung gesorgt werden.

# Doppelsternmotor ASch-82T bindet fast alle Kapazitäten

Ein so komplizierter und großer Hochleistungsmotor wie der ASch-82T war bis dahin noch nicht in Karl-Marx-Stadt gebaut worden. Dementsprechend war der Aufwand enorm, um die dafür nötigen Voraussetzungen zu schaffen. Da außergewöhnliche Situationen ebenfalls außergewöhnliche

Maßnahmen erforderlich machen, wurde von den Leitern ein Wettbewerb zur vorfristigen Fertigstellung des ersten Motors aus DDR-Material zu Ehren des 80. Geburtstages des Arbeiterpräsidenten Wilhelm Pieck gestartet. So wurde der erste Motor zwei Monate früher fertig als geplant.

Für den ersten Flug der ersten Maschine „DDR-AVF“ wurden natürlich auch zwei Motoren gebraucht, die das Flugzeug zuverlässig antreiben konnten. Um diese dem Flugzeugbau in Dresden rechtzeitig zur Verfügung stellen zu können, wurde ein Wettbewerb zu Ehren Wilhelm Piecks gestartet, der die Auslieferung des ersten Motors aus weitgehend deutscher Fertigung bis Januar 1956 sicherstellen sollte. Bereits Anfang Dezember 1955 lief dieser Motor erstmalig auf dem Frei-Prüfstand hinter dem Werksgelände. Welche Herausforderungen waren bis dahin zu erfüllen?

Zum Zeitpunkt der Betriebsgründung am 1. Juli 1955 waren die Abläufe zum Bau des Motors ASch-82T sowie benötigte Maschinen und Arbeitskräfte grob geplant und zum Teil beschafft bzw. eingestellt. Die Produktionsplanung sah zu diesem Zeitpunkt wie folgt aus: Das erste Produktionslos umfaßt sechs Motoren, die fix und fertig aus der Sowjetunion geliefert werden, sodann in Karl-Marx-Stadt zerlegt und wieder zusammengebaut werden, um die zukünftigen Monteure anzuschulen. Das zweite Produktionslos umfaßt neun Motoren, die in Einzelteilen aus der Sowjetunion angeliefert werden. Ab dem dritten Los mit ebenfalls neun Motoren soll erstmals selbstgefertigtes Material und zugleich Importmaterial verwendet werden.

Diese Planung ist auch in der Tat umgesetzt worden, wobei naturgemäß die größten Probleme bei der Einhaltung der Termine aufgetreten sind. Zugleich aber ist ein einzelner Motor – der erste echte Karl-Marx-Städter ASch-82T – nebenbei als „handwerkliche Fertigung“ in absonderlicher Produktion entstanden. Dieser erste Motor, der in einer zwittergleichen Form aus deutsch-sowjetischen Konstruktionszeichnungen, Technologien, Materialien, Meßmitteln und Lehren entstanden ist, spielt in der historischen Nachbetrachtung eine besondere Rolle, denn dieser Motor trägt nicht nur die Werknummer 001, er ist auch derjenige Motor, über dessen Bau noch ein Zeitzeuge berichten kann. Es handelt sich um Manfred Hahn, dessen Vater in Karl-Marx-Stadt eine eigene Autowerkstatt be-



1956/57 wachsen im Industriewerk Karl-Marx-Stadt die ersten beiden Motorenprüfstände auf dem Südgelände empor.

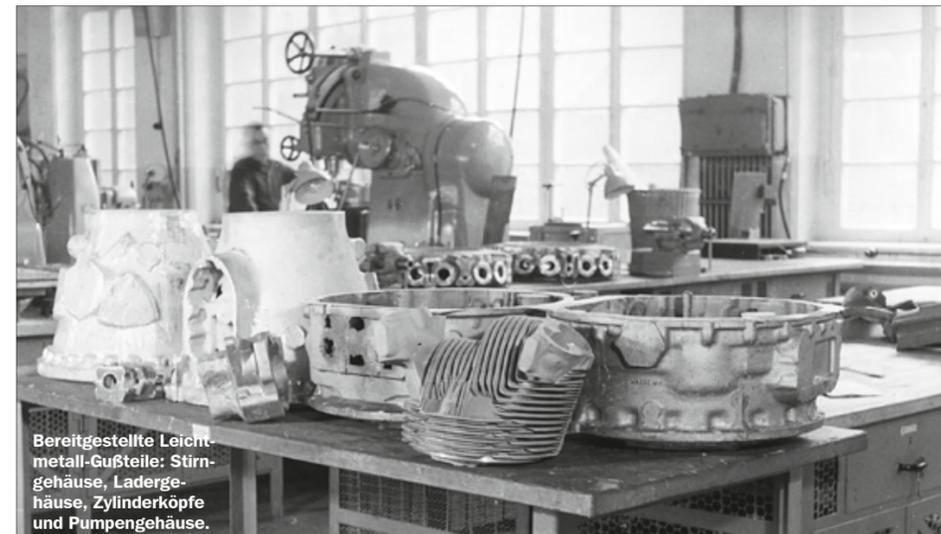
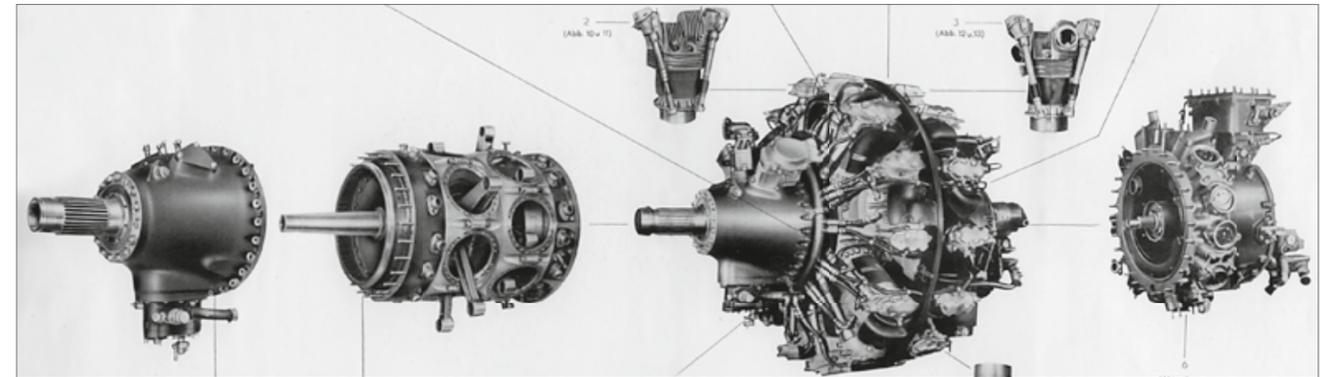


Technologie Erich Schreckenbach in neu eingerichteten Räumen bei der Arbeit.

saß mit 14 Angestellten, aber völlig unerwartet in dem Jahr 1955 verstarb. Manfred Hahn war gezwungen, sich eine Arbeit zu suchen, weil er mit seinen

18 Jahren die Werkstatt des Vaters nicht weiterführen durfte. Hier seine Geschichte:

„Der Bau des ersten Motors war von allen anderen Abteilungen abgeschrmt. Dafür war extra ein Quergang zwischen den beiden Gebäudekomplexen, wo die Einzelteiffertigung der Motoren lief und der Auslieferung zum Freiprüfstand, geräumt worden. Hier arbeitete ich am ersten ASch-82T. Außer mir waren nur noch zwei ehemalige Junkersleute, zwei sowjetische Berater, Meister Willi Rosemann und zwei Motorenschlosser dabei, die aus der Chemnitzer Autoindustrie kamen und nach nur drei Monaten schon Sack schmissen. Gutes Personal zu finden, war dazumal schwer. Daß ich in diese Truppe gekommen bin, lag daran, daß ich in meines Vaters Werkstatt von Kindesbeinen an mit Werkzeug und



Bereitgestellte Leichtmetall-Gußteile: Stirngehäuse, Ladergehäuse, Zylinderköpfe und Pumpengehäuse.



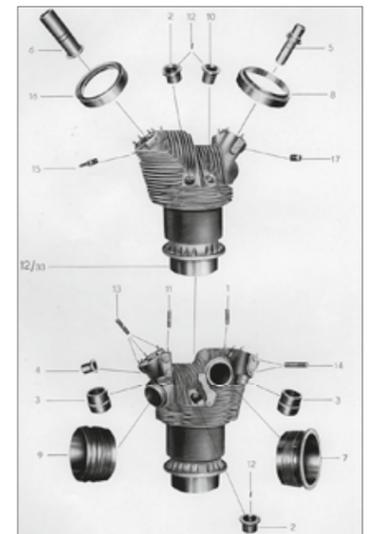
Explosivdarstellung des Einspritzmotors ASch-82T mit dem Stirngehäuse, dem Kurbelgehäuse, dem Lader mit Ansaugschacht oben.

Im Chemischen Labor wurden die Werkstoffanalysen durchgeführt.

Der komplette Zylinder mit den Einlaß- und Auslaßbohrungen, den Sitzen für die Zündkerzen und Einspritzdüsen im Zylinderkopf.

Das Kurbelgehäuse war mehrfach geteilt für eine hohe Elastizität und um besser den Kurbeltrieb montieren zu können. Hauptpleuel ist das dicke Pleuel unten.

Automotoren zu tun gehabt habe, und die Vorgesetzten das natürlich schnell bemerkt hatten. Wir bauten also in dem abgeschlossenen Raum eine Werkstatt auf, um den ersten Motor nach den gelieferten Technologien und mit den Spezialwerkzeugen zusammensetzen. Es wurden die notwendigen Montageplätze entsprechend der Baugruppen des Motors aufgebaut. Erst beim Zusammenbau stellt sich heraus, ob das alles so



funktioniert wie gedacht. Ich konnte bei der Arbeit am Motor einige wesentliche Unterschiede zu einem Automotor feststellen, bei denen ich mich ja bestens auskannte. Es gab keine Zylinderkopfdichtung. Der Zylinderkopf wurde heiß aufgeschraubt mit einem großen Hebel. Das mußte schnell gehen und beim ersten Mal sitzen. Oder die Befestigung

