

Die fertige Serienbauhalle 222 glänzt nicht nur funktional

Ab dem Baulos Nr. 2 fand die Endmontage der IL-14P nunmehr in der neuen und wunderschönen Halle 222 statt. Sie war 1956 die größte freitragende Halle Europas mit den Abmessungen 175 x 140 m reiner Hallenfläche. Dazu kommen noch die Werkstattanbauten, die Räumlichkeiten

für Konstruktion, Technologie und Verwaltung. In der Summe ergab sich eine Fläche von mehr als 30.000 Quadratmetern Produktionsfläche. Diese Halle bildete ein komplett eigenständiges Serienwerk. Von den baugleichen Hallen 219 und 221 ist die 221 aus Kostengründen abgesetzt worden.



Quasi aus dem Nichts heraus ist in Dresden eine moderne Flugzeugindustrie aus jungfräulichem Boden gestampft worden, deren sichtbare Zeichen in Klotzsche die riesigen Hallen 218, 219 und 222 sind. Die baugleichen Hallen hießen in der Projektphase „Einheitshalle IV“. Sie bildeten in sich abgeschlossene – ja fast autarke Werke mit eigener Planung und Abrechnung.

Für das Serienwerk 803 waren zwei Hallen vorgesehen, in denen die IL-14P mit einer jährlichen Stückzahl von 100 bis 120 Flugzeugen produziert werden sollte. Die dafür vorgesehenen Hallen

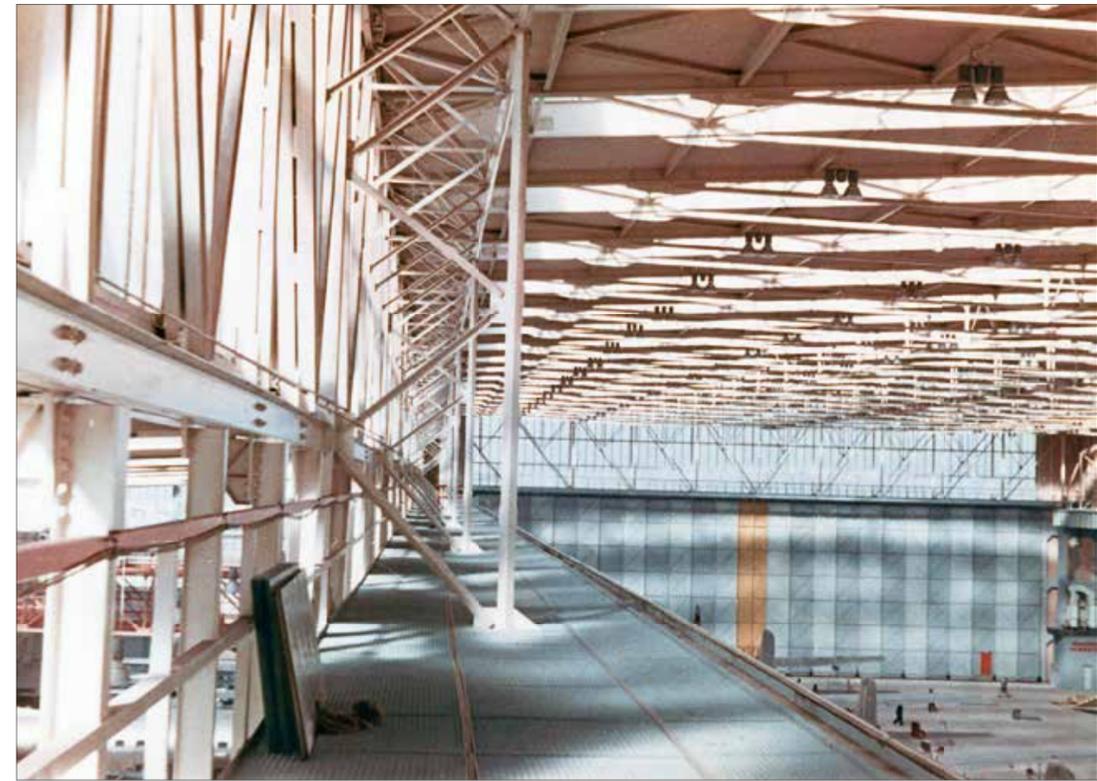
Die wunderschöne Halle 222 bei Nacht im Schein von Quecksilberdampf lampen im Mittelschiff und den beiden Seitenschiffen sowie normaler Glühlampen in den Räumen von Konstruktion, Technologie und Verwaltung. Diese Halle beherbergte ein ganzes Werk, das auch buchhalterisch anfangs selbständig war.

Reparatur einer IL-14P der NVA. Dahinter die Tw-Gondel der 152/I V1.



waren die Hallen 221 und 222. Begonnen wurde mit der Halle 222, für die am 1. Juli 1955 der Grundstein gelegt wurde. Sie war die hinterste von vier baugleichen Hallen, die entlang der Startbahn standen mit Halle 219 beginnend.

Für das Entwicklungswerk 801 sollte die Halle 219 als Produktionsstandort für die neuen Flugzeuge, die sogenannten V-Maschinen, dienen. Sie war nahezu baugleich zur Halle 222, hatte aber nur 11 Glaszacken auf dem Dach anstatt der 22 an der Halle 222. Der Grund dafür war, daß es Dichtigkeitsprobleme an dem Dach der Halle 222 gab, die durch



Blick vom oberen Laufsteg, der sich in 15 m Höhe befindet, auf das 50 m breite Hallentor. Von hier oben ließ es sich immer ganz wunderbar fotografieren. In den meisten Fotos ergaben sich aber „stürzende Linien“, wenn zu stark nach unten fotografiert wurde. Am Anfang hatten die eingestellten Werksfotografen noch zu wenig Erfahrung, um dies zu vermeiden. Die hier publizierten Agfacolor Fotos jedoch waren perfekt. Besser ließen sich die riesigen Dimensionen der Halle 222 nicht im Bild festhalten. Links sieht man die Stahlkonstruktion oberhalb der Kranbahn. Die Kranbahn selbst wird von jeweils 11 aus Stahlbeton gefertigten Trägern auf beiden Seiten des Mittelschiffs getragen. Komplizierter wird die Konstruktion oberhalb der Kranbahn mit sich gegenseitig abstützenden T-Trägern unterschiedlichster Querschnittsflächen. Es gab mit der Dichtigkeit des Sheddachs größere Probleme, weswegen die später gebaute Halle 219 nur noch 11 statt 22 Zacken besaß.

weniger Zacken (Sheds) behoben werden sollten. Baubeginn war wenig später, nämlich am 1. September 1955. Die Arbeiten wurden aber gleich wieder un-

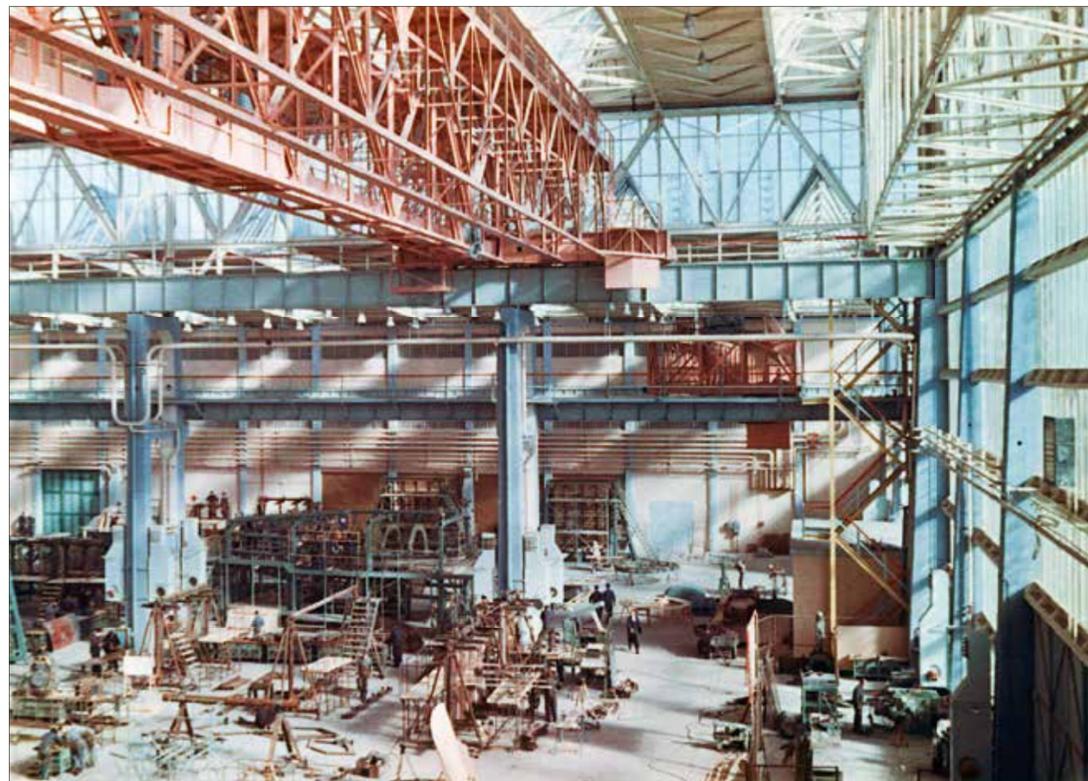
terbrochen, da das Dach in Umplanung genommen wurde. Jede dieser Hallen kostete im Bau 16 Millionen DM zuzüglich der Ausrüstungsinvestition, welche

mit nur 1,5 bis 2,5 Millionen DM zu Buche schlug, da sie ja nur zur Montage der Flugzeuge diente, also nur großen umbauten Raum darstellten mit relativ



Rumpf 152 V1

Dieser Blick ins hintere Mittelschiff (Südostseite) und ins rechte Seitenschiff, wo gerade das Rumpfnock des Strahlflugzeuges „152“ gebaut wird, zeigt die Farbenpracht der Halle, die durch das hereinfallende Tageslicht noch verstärkt wurde. Die Seitenwände waren in einem kräftigen Rosa gestrichen, die tragenden Stahl- und Betonstützen waren blau, die Heizlüfter hellblau, die Innenseiten der Betonträger weiß abgesetzt. Weiß waren auch die oberen Stahlträger, während das luftige Dach beige gefärbt war. Die riesigen Glasflächen bestanden aus Industrieglas, das mit Stahldraht verstärkt war und grünlich-blau schimmerte. Dadurch ergab sich selbst bei Regen oder Nebel eine himmlisch-anheimelnde Atmosphäre, kurz, ein türkiser Schimmer à la Südsee.



Diese Perspektive gibt eine Ahnung von der himmlischen Leichtigkeit der Hallenkonstruktion. Es wirkt wie ein großer weiter Himmel, der sich über alle Arbeitsplätze spannt.

billigen Großbauvorrichtungen und viel Abstellfläche. Die Werkstätten wie Polstererei, Glaserei, Schlosserei, Schweißerei, Klempnerei usw. befanden sich in

den Ziegelanbauten längs der Halle im Erdgeschoß. Für die Werkstätten waren aber auch keine großen Investitionen notwendig. Anders sah es dann schon

bei den laufenden Betriebskosten aus. Allein das Beheizen der Hallen kostete viel Energie. Bei einer Grundfläche von 175 mal 140 Metern und einer Hallen-



Die Serienbauhalle 222 bei Tag und im strahlenden Sonnenschein. Leider existiert nur noch diese schlechte Xerox-Kopie vom eigentlichen Foto. Was der Tender einer Lok vor der Halle zu suchen hat, kann nur mit dem allerorten herrschenden Schlendrian erklärt werden. Denn die Gleise wurden nur für den Bau der Hallen benötigt, danach sind sie entfernt worden. Es ist hier offensichtlich wie bei der Startbahn, wo die Baugraben monatelang wenn nicht sogar jahrelang offen blieben, so daß die Piloten gezwungen waren, „in den Streik zu treten“, was zur Abberufung des Flugbetriebsleiters Alfred Borrmann (Junkers) führte.

Im südwestlichen Seitenschiff der Halle 222 setzten die Arbeiter den Rumpf auf den Flügelkasten und verschraubten beides. Auch das Seitenleitwerk kam hier auf den Rumpf. Da die Hallenträger 15 m weit auseinander standen, konnten die Flugzeuge problemlos ins Mittelschiff gerollt werden.

höhe 20 bzw. 15 Metern mußte viel heiße Luft in die Halle geblasen werden.

Im Kontrollbericht zum Baufortschritt der Investbauten in Dresden-Klotzsche

vom 30. Juni 1956 steht: „Durch Nichteinhaltung der Montagetermine für die Stahlkonstruktion bis zum 29.6.1956 und der damit verbundenen Freiheit für

den VEB Bau-Union Süd, hat sich ein Bauverzug von 23 Tagen ergeben. Desweiteren sind an den Stahlkonstruktionen noch erhebliche Kleinarbeiten zu

