

AUF DEM WEGE ZUR MILLION



Flugzeugteile, U-Boot-Torpedos, Geländeschützen- und Panzerspähwagen – in hektischer Eile wurden sie noch 1944 von den Zwickauer Horch- und Audi-Werken produziert. Durchhalten bis zuletzt war die Devise, die Deutschland über nur noch in größerem Elend stürzte. Über 800 KZ Häftlinge und 3500 Fremdarbeiter mußten in den Zwickauer Autowerken unter Gestapo-Aufsicht Tag für Tag 12 Stunden lang für die faschistische Front schuften. 'Wehe dem, der schlapp macht! ...

Nach im gleichen Jahr zerstörten amerikanische Bomben die beiden Werke zur Hälfte, und über das, was übriggeblieben war, fielen USA-Bomber in den allerletzten Kriegstagen noch einmal her. Trümmer, nichts als Trümmer sollte die heranrückende Rote Armee vorfinden. Im April 1945 kommen die amerikanischen Truppen, um ihr Bombenwerk zu besichtigen. Dann ziehen sowjetische Soldaten in Zwickau ein.

Beginn mit Kulketten

Wie weiter? Aus den Trümmern war bei vieler Resignation geboren worden. Autos bauen, neu beginnen – hatte das überhaupt noch einen Sinn?

Was sollte aus den beiden Werken werden? Mit ihrem Aufruf vom 11. Juni 1945 zeigt die KPD auch den Zwickauer Autowerken einen Ausweg aus Trümmern und Resignation, einen neuen Anfang aus eigener Kraft, Kulketten, Schrottmöhlen, Feuerzeuge – das war der Beginn, und zwei Jahre später – der einstige „Kriegsmaschinenbetrieb“ Hitlers war wie das Werk Audi inzwischen einsteigert – vorläufig bereits die ersten Lkw vom Typ „H 3“ das ehemalige Horch-Werk.

Lernen! Auch ein Automobilwerk zu leiten, galt es für die neuen Besitzer zu erlernen. Staat und Wirtschaft brauchten fähige Köpfe aus den Reihen der Arbeiterklasse. 1948 schon wurde die erste Betriebspartischule der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands im Werk eingerichtet.

1949, im Gründungsjahr unserer Republik, tief die Serienfertigung des Ackerschleppers IFA-Pionier an. 2000 dieser Traktoren, die in der Landwirtschaft so dringend gebraucht wurden, verließen bis Ende 1950 das Zwickauer Werk. Sie halfen die Erträge zu steigern und waren sichtbares Zeichen für das neue Zusammengehen von Arbeiterklasse und werktätigen Bauern.

Entscheidung im Sommer

Sommer 1949. Eine Delegation des Audi-Werkes besucht Marshall Shukow und bringt die Genehmigung mit nach Zwickau zurück, wieder Pkw zu bauen! Auf den Rollbreitern entsteht der F9, und aus den Hallen rollen schon bald die ersten Nachkriegs-P8. Vier Jahre lang wird der F9 gebaut. Eine erste vollautomatische Takstraße zur Fertigung von Zylinderköpfen stellt ein Werkkollektiv mit sowjetischer Hilfe selbst her. 1952 fängt sie an zu arbeiten. Das gibt Auftrieb im ganzen Werk.

1952, auf der zweiten Parteikonferenz der SED wird beschlossen, die Grundlagen des Sozialismus in der DDR zu schaffen, in eben diesem Jahre beginnen im Zwickauer Werk die ersten Versuche in der Preßstoff-Fertigung. Sind das neue Möglichkeiten für den Pkw-Bau? Und die Welt horcht auf, als 1955 erstmalig im internationalen Automobilbau ein

Wagen mit Duroplast-Karosserie in die Serienfertigung geht: der P70. Vier Jahre lang verläßt er in wachsenden Stückzahlen das Werk. Auch ein Coupé mit Duroplast-Karosserie folgt, gebaut in einem inzwischen leistungsfähigen vollselezierten Betrieb, für dessen revolutionäre Technologie in der Duroplast-Fertigung sich mehrere kapitalistische Firmen auf der Grundlage von Lizenzen interessieren. Parallel zum P70-Beauprogramm läuft 1957 aus Anlaß und zu Ehren des 40. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution die Serienproduktion des Trabant an. Dieser 7. November 1957 wurde für das Sachsenring-Werk zu einem bedeutsamen Tag in seiner Geschichte. Heute, da mehr als 750 000 Kleinwagen Trabant auf den Straßen Europas rollen, wo der Tag gar nicht mehr allzu fern ist, an dem der millionste Trabant auf seine Räder gestellt wird, kann man die Bedeutung dieses Trabant-Starts vor 14 Jahren wohl erst richtig würdigen.

Immer mehr Trabanten

1958 beschließt der V. Parteitag der SED die ökonomische Konzeption für den Aufbau der materiell-technischen Basis des Sozialismus in der DDR, und am 1. Mai dieses Jahres wird nicht bei den Zwickauer Automobilbauern die Grundlage für höhere Produktionsleistungen geschaffen – die Vereinigung der beiden Werke Horch und Audi zum VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau. Maximale Kapazität für den Fahrzeugestoff, das ist Auftrag und Ziel. Mit großem Ernst nehmen sich Leitungskollektiv und Belegschaft des Werkes dieser Aufgabe an. Ein Rekonstruktionsplan entsteht; wo nur irgend möglich soll die Neue Technik in den Fertigungsprozeß einbezogen

werden, in einem Betrieb, der aus mehreren Teilen, vorwiegend alten Gebäuden, besteht, in dem es Platzschwierigkeiten gibt, und in dem vor allem innerbetriebliche Transportprobleme zu lösen sind, wächst nun die Produktions sprunghaft:

1956 werden 1733 Trabant fertig. Nur ein Jahr darauf 20 050 Wagen! Und 1960 schon 35 270!

Zurückgegebene Millionen

Wenig wahrlich geht nur glatt, und heute sind solche Zahlen wohl zu leicht, hinzuschreiben. Da fallen z.B. elektrisch gesteuerte Widerstands-Schweißgeräte aus. Sie sollten aus Westdeutschland kommen, darf die Adenauer-Regierung kündigt kurzfristig die bestehenden Handelsvereinbarungen. Die Sachsenringwerker, ihre Neuerer und Erfinder, lassen sich nicht beirren. Die Schweißanlagen werden von ihnen selbst entwickelt, 2,7 Millionen Mark Investitionssumme geben sie wagt später an der Stoa zurück. 60 Zahnflankenschleifmaschinen brauchen nicht gekauft zu werden, ein anderes Verfahren ersetzt das Schleifen der Zahnräder.

Der Kampf um die Fertigungsminuten beginnt. Der Trabant muß schneller auf seiner vier Rädern stehen. Ölwanne im Bereich wird überlagert, geneigt, verändert. Eine automatische Lockierklappstrolche für die Endlackierung der Karosserie hebt die Qualität der Lackierung und ermöglicht allein eine Zeitersparung von 180 Minuten pro Wagen.

Verbesserungsvorschläge kommen aus allen Abteilungen. Unterdessen ist der Trabant 60T serienreif.

Auf der Ausstellung zu Elben des VI. Partei-

tages können ihn zum ersten Male künftige Trabantkäufer sehen. 1954 geht er in Sofia. Die mit dem Orden „Banner der Arbeit“ ausgezeichnete Betrieb hat einen Kleinwagen entwickelt, der sich neben den internationalen Konkurrenten seiner Hubraumklasse nicht nur sehen lassen, sondern selbst in schweren Rallye Prüfungen bewähren kann. Die Zuverlässigkeit des Zwickauer Trabant ist bereits zu diesem Zeitpunkt sprichwörtlich, und das nicht nur im eigenen Lande.

EDV im Einsatz

Mit dem VI. Parteitag der SED ergeben sich 1967 neue verpflichtende Aufgaben für die Sachsenring Automobilwerke. Zum entwickelten gesellschaftlichen System beizutragen, das heißt für sie, neue Formen des sozialistischen Wettbewerbs zu finden, die technischen wissenschaftliche Revolution voranzutreiben und als Instrument der wissenschaftlichen Führung und Leitungstätigkeit die elektronische Datenverarbeitung einzuführen. Anlässlich des 20. Jahrestages der DDR wird die EDV-Anlage als Jugendobjekt ihrer Bestimmung übergeben. Die tägliche Wettbewerbsauswertung mit dieser Anlage im Fertigungsabschnitt „Vliesherstellung“ (Duroplast) macht inner-

halb eines dreiviertel Jahres eine Materialersparnis von 264 000 Mark möglich.

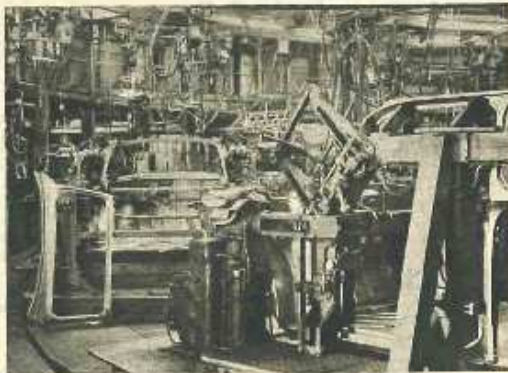
„Im VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau sind Seitenleistungen bei der komplexen Anwendung der EDV bis zum Einsatz von Prozessrechnern zu vollbringen“, so lautet der Parteauftrag, der dem Werk im Mai 1969 auf der Bezirksökonomikankonferenz der SED erteilt wird. Und dieser Auftrag bleibt kein Blatt Papier. 47 sozialistische Arbeitsgemeinschaften suchen Wege, mit neuester Technologie den Trabant besser und schneller zu bauen. 1850 Neuerer sorgen bis Ende 1970 für eine Kostenersparnis von 5,9 Millionen Mark! 185 Kollektive des Betriebes kämpfen um den Titel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“. Die Ergebnisse bleiben nicht aus: 1970 verlassen 86 200 Trabant das Werk, und am 21. Jahrestag der Gründung unserer Republik würdigt der Ministerrat die Leistungen des gesamten Betriebskollektivs. Der VEB Sachsenring wird „Betrieb der sozialistischen Arbeit“.

Schwer war der Weg der Sachsenringwerker bis zum Heute. Erinnern wir uns noch einmal an den Anfang ... 1730 Wagen zu Beginn der Produktion und heute 86 200! Mehr als 750 000 Trabant in dreizehn Jahren ... Sachsenring ist auf einem erfolgreichen Weg, auf dem Weg zur Million.

S./R.



In der Vliesherstellung scheint es so, als befände man sich in einem Textilbetrieb. Hier werden die Vlieslagen zu Duroplastteilen gepreßt.



Auf diesem Schweißgrundband wird das Stahlblechgerippe des Trabant mit Seitenteil und Stirnwand kompliziert.



Langsoll der Trabant halten. Hier wird der Unterbodenschutz auf die grundierte Karosserie aufgetragen.



Ein wichtiger Abschnitt: die Übergabestelle vom Karosserieband zum Endmontageband.