



„Halberstadt“ auf den Weltmeeren

Wie vor 70 Jahren in einer Trümmerlandschaft ein namhafter Maschinenbaubetrieb entstand (Teil 1 von 3)

Leute, Leute



Die Mitglieder des Kleintierzuchtvereins Emersleben blicken am heutigen 1. April auf ihre Vereinsgründung vor 50 Jahren zurück. Zu den Gründungsmitgliedern gehört der heute 84-jährige **Günter Wendt** (Foto), der seit 45 Jahren auch Zuchtwart ist und zuständig für die Materialbeschaffung. Eine gemeinsame Jubiläumsfeier kann leider jetzt nicht stattfinden. Der Vereinsvorsitzende **Henning Könnecke** sucht aber regelmäßig das Gespräch mit einzelnen Züchtern. (dku)

Meldungen

Osterküken ab Freitag zu sehen

Halberstadt (sc) • Seit vielen Jahren gehören sie dazu, die Osterküken, die im Brutapparat des Heineanums ausgebrütet werden und meist pünktlich zu den Feiertagen schlüpfen. In diesem Jahr gibt es einige Neuerungen, unter anderem bedingt von der Begrenzung möglicher Besucherzahlen. So sind die Küken diesmal nicht im Museumsfoyer zu bestaunen, sondern ab Karfreitag im Schaufenster des Heineanums und in der alten Telefonzelle des Tiergartens.

Gottesdienste ohne Gemeinde

Halberstadt (sc) • Die aktuelle Lage verlangt auch von den Kirchengemeinden schnelle Reaktionen. Deshalb war gestern keine abschließende Auskunft vom Gemeindeführer der Evangelischen Kirchengemeinde Halberstadt zu den Gottesdiensten zwischen Gründonnerstag und Ostern sei es wichtig, sich über die Aushänge und das Internet (www.ev-kirche-halberstadt.de) zu informieren, so Gemeindeführer und Vorsitzender Dieter Großmann. „Auf jeden Fall wird am Ostersonntag ein Gottesdienst gefeiert“, ergänzt Pfarrer Arnulf Kaus, „allerdings ohne Gemeinde“. Landesbischof Friedrich Kramer hält die Predigt. Der Gottesdienst wird ab 10 Uhr live aus dem Dom Halberstadt in der MDR-Mediathek zu sehen sein.

Martinittürme öffnen am Osterwochenende

Halberstadt (vs) • Den Blick über die Stadt bis zum Brocken und in die Börde kann genießen, wer die 100 Treppentritte zur Plattform der Martinikirche hinaufsteigt. Am 3., 4. und 5. April ist diese geöffnet. Allerdings nur für jene, die sich vorab unter Telefon 0 39 41 / 55 14 04 oder per E-Mail an aufsicht@halberstadt.de anmelden und am vereinbarten Tag um 11 Uhr im Städtischen Museum, Domplatz 36, eintreffen. Nach dem Ticketkauf geht es gemeinsam zu den Türmen. Der Eintritt kostet vier Euro, Kinder ab 6 Jahren zahlen zwei Euro.

Stadthaus öffnet für eine Woche

Halberstadt (vs) • Das Stadthaus Halberstadt wird aus organisatorischen Gründen vom 12. bis 16. April geschlossen bleiben. Während dieser Zeit können keine Anfragen beantwortet oder bearbeitet werden. Das Archivteam bittet um Verständnis.

Am 1. April 1951 beginnt mit der Gründung des VEB Maschinenbau eine Erfolgsgeschichte. 75 Mitarbeiter legen in Halberstadt den Grundstein für die Entwicklung eines der größten Betriebe der Nordharzregion.

Von Gerald Eggert
Halberstadt • Wie das übrige Stadtgebiet, so hatten auch die Junkers-Flugzeugwerke während der mehrmaligen Bombenangriffe zahlreiche Treffer abbekommen. Am 11. Januar 1944 fielen die ersten Bomben auf Halberstadt, ein Ziel war das Junkers-Werks Gelände. Nach Behebung der Schäden lief die Produktion weiter. Sieben Wochen später beim zweiten Anflug verfehlten die Bomben ihr Ziel. Als folgen- und verlustreich gilt der bis dahin schwerste Angriff am 30. Mai 1944, bei dem Hallen im „Kernstück der deutschen Luftwaffe“ zerstört wurden und 52 Menschen starben.

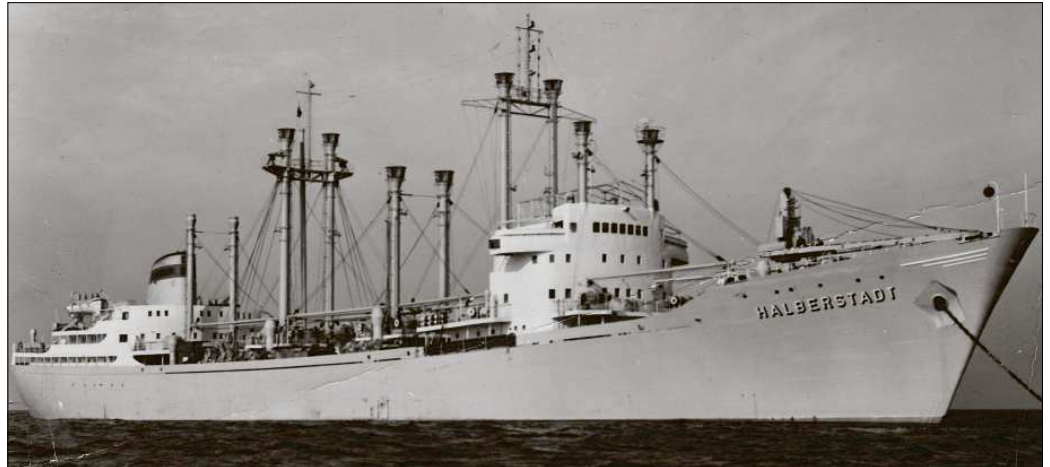
Was an Gebäuden, Maschinen und Anlagen nicht oder nur teilweise zerstört worden war, wurde nach Kriegsende demontiert, instandgesetzt und als Kriegsgeschädigung in die Sowjetunion abtransportiert. Nur eine halb zerfallene Halle inmitten einer Trümmerlandschaft erinnerte sechs Jahre nach dem Krieg noch an die Junkers-Werke, in denen etwa 4500 Mitarbeiter beschäftigt waren. Nun sollte auf dem selbst riesigen Areal ein neuer Industriebetrieb aufgebaut werden.

Bereits im Oktober 1949 hatte die SED-Kreisdelegiertenkonferenz sich mit dem Projekt „Schaffung eines Schwermaschinenbaubetriebes in Halberstadt“ beschäftigt, das später mit Wilhelm Pieck, Walter Ulbricht sowie Otto Grotewohl bei deren Besuchen in Halberstadt besprochen und dabei auch vom ursprünglichen Vorhaben abgeraten wurde, ein Walzwerk in der Domstadt zu errichten.

Auf dem Weg zur Gründung

Doch, „von oben“ folgten in den Monaten danach keinerlei Entscheidungen. Auch Bemühungen um Unterstützung der Landesregierung Sachsen-Anhalt zeigten keinen Erfolg. In einem Brief an Walter Ulbricht forderten schließlich der 1. Sekretär der SED-Kreisleitung Rudolf Heidrich und das Sekretariatsmitglied Otto Schmidt am 31. Oktober 1950 mit Nachdruck eine baldige Realisierung des Vorhabens, um schnellstens Arbeitsplätze in der Stadt schaffen zu können. Beide versicherten, dass die Kreisleitung seit einem Jahr bemüht sei, die auf der Delegiertenkonferenz gefasste Resolution zu verwirklichen. Und sie kritisierten, dass „sachdienliche Dienststellen der Regierung unsere Besuche, Anträge und die Befürwortungen des Zentralsekretariats Berlin nicht mit der notwendigen Sorgfalt bearbeitet und behandelt haben“. In dem Brief wurde zudem unterstrichen, dass Halberstadt die besseren Voraussetzungen für einen solchen Großbetrieb besitze als das ebenfalls zur Diskussion stehende Köthen.

Verwiesen wurde nicht nur auf das sehr gut geeignete Gelände der ehemaligen Junkerswerke, sondern auch auf die 86 Facharbeiter und 663 Hilfsar-



Ein Motorschiff mit vier Dieselmotoren aus dem VEB Maschinenbau wird 1961 auf den Namen „Halberstadt“ getauft und ist zwei Jahrzehnte auf den Weltmeeren unterwegs.

Fotos (4): Archiv Eggert



Gründungsversammlung des VEB Maschinenbau am 1. April 1951 mit 75 Mitarbeitern.



Wilhelm Grundmann gehörte zu den Betriebsgründern. Er war der erste Obermeister im jungen Werk.

beiter aus der Metallbranche unter den 1426 Arbeitslosen im Stadtgebiet Halberstadt sowie jene 313 Fachkräfte, die zu der Zeit berufsfremd tätig waren.

Der Aufbau eines großen Betriebes wäre für die weitere Entwicklung der rund 50 000 Einwohner zählenden Stadt, die kurz vor Kriegsende stark zerstört wurde und „über praktisch keine Industrie verfügt“, von großer Bedeutung.

„Grünes Licht“ aus Berlin

Im Dezember bestätigte die Stadtverordnetenversammlung den Aufbau eines Dieselmotorenwerkes und bewilligte dafür 1,5 Millionen Mark. Die Partei- und Staatsführung in Berlin gab nach ausgiebiger Beratung endlich „grünes Licht“ für das Großprojekt. Am 12. Februar 1951 nahm der erste Werkleiter, Reinhold Neumann, in der Dompropstei eine Dokumentation und den symbolischen Schlüssel entgegen.

Am 1. März 1951 wurde Reinhold Neumann vom VVB EKM Halle beauftragt, nach Halberstadt zu ziehen, um die Vorarbeiten zur Gründung eines Maschinenbaubetriebes zu leiten. Sein erstes Arbeitszimmer musste er sich mit einem Vorkommando von fünf Kollegen im zerstörten Westteil der Halle 104 teilen.

Die erste Aufgabe war, die Halle für Produktionszwecke vorzubereiten. Dazu wurde die Stahlbaufirma Werny und Röhner verpflichtet, das zerstörte Stahlskelett instand zu setzen. Die Bauarbeiten führte die Bau-Union Magdeburg aus. Als die erste Werkzeugmaschine eintraf, war die Halle fast fertig.

Tag der Gründung

Am 1. April wurde schließlich der VEB EKM Halberstadt (EKM = Energie- und Kraftma-

schinenbau) gegründet, der nach zwei Jahren offiziell nur noch VEB Maschinenbau Halberstadt (MH) genannt wurde. Die alte Bezeichnung blieb im Volksmund noch über viele Jahre erhalten. Mit einer kleinen Feierstunde begann im Westteil der einzigen Halle (104) für 75 Mitarbeiter, unter ihnen sieben Ingenieure und ein Lehrling, der erste Geschäfts- und Arbeitstag. An den Tagen danach trafen weitere Werkzeugmaschinen und dringend benötigte Ausrüstungsgegenstände ein. Gleichzeitig mit deren Aufbau lief die Produktion an. Und die hieß nach dem Konzept: Bau von Dieselmotoren.

Die Arbeiter brachten in den folgenden Wochen und Monaten eigenes Werkzeug für die Aufräumarbeiten und den Aufbau der Werkstätten mit. Maschinen wurden aus örtlichen Beständen beschafft.

Arbeitskräfte für das neue Produktionsprofil wurden angeleitet. Aktivisten der ersten Stunde waren Kugler, Grundmann und Schumann. In freiwilliger Gemeinschaftsarbeit richteten die Mitarbeiter provisorische soziale Einrichtungen für Werkküche und Speiseraum in den noch brauchbaren Kellern der zerstörten Gebäude ein.

Um Berufsnachwuchs heranzubilden, begannen am 1. Juni die ersten Lehrlinge mit ihrer Ausbildung in der ehemaligen Lehrwerkstatt der Junkerswerke.

Erster Diesel mit 180 PS

Bereits 88 Tage nach der Gründung des Betriebes lief in einer aus einer Ruine entstandenen neuen Werkhalle die Produktion von Schiffsdieselmotoren an. Mit einem im August in Betrieb genommenen Bohr- und Fräswerk aus der CSSR konnten Grundwannen und Zylinderhähnen gefertigt werden.

Parallel zur Weiterentwicklung der Produktion wurde

mit der Qualifizierung des ingenieurtechnischen sowie des kaufmännischen Personals begonnen. Denn es mangelte an ausgebildeten Fachleuten in dem stetig wachsenden Betrieb. In dem Jahr wurden auch die ersten Motoren V 44 in 6- und 8-Zylinderausführung mit einer Zylinderleistung von 95 PS ausgeliefert und Konsumgüter im Wert von 75 000 Mark produziert. Außerdem starteten die Vorbereitungen für den Bau größerer Motoren.

„Die ersten Jahre waren keine leichten“, schaute Dieter Foth Anfang der 1990er Jahre zurück. „In den Wintermonaten standen Koksöfen in den Hallen, die mehr qualmten als heizten. Essen gab es in einer Baracke, waschen und umkleiden mussten wir uns in den alten Kellern. Doch aller Widrigkeiten zum Trotz erbrachten die Maschinenbauer enorme Leistungen“, erinnerte sich der langjährige Maschinenbauer, der nach seiner Lehrzeit über Jahrzehnte als Spitzendreher im Betrieb arbeitete.

Belegschaft angewachsen

Im März 1952 wurden die Fundamente für die Halle 101 fertiggestellt, im Juli fand das Richtfest statt und im Spätherbst erfolgte die Fertigstellung und Einrichtung der neuen Produktionsstätte für Dieselmotoren, die für den Aufbau der Handelsflotte dringend benötigt wurden. Zum Jahresbeginn 1953 zählte die Belegschaft bereits 724 Frauen und Männer. In dem Jahr begann die Vorbereitung der Produktion von Verdichtern für die chemische Industrie und die Gasversorgungsbetriebe.

1954 verließen die ersten selbst entwickelten und gebau-

ten liegenden und stehenden langsamlaufenden Großkolbenverdichter das Werk. Dessen Produktionsvolumen war inzwischen auf das Siebenfache gegenüber 1952 angestiegen. In dem Jahr wurden auch die ersten Motoren V 44 in 6- und 8-Zylinderausführung mit einer Zylinderleistung von 95 PS ausgeliefert und Konsumgüter im Wert von 75 000 Mark produziert. Außerdem starteten die Vorbereitungen für den Bau größerer Motoren.

„Die ersten Jahre waren keine leichten“, schaute Dieter Foth Anfang der 1990er Jahre zurück. „In den Wintermonaten standen Koksöfen in den Hallen, die mehr qualmten als heizten. Essen gab es in einer Baracke, waschen und umkleiden mussten wir uns in den alten Kellern. Doch aller Widrigkeiten zum Trotz erbrachten die Maschinenbauer enorme Leistungen“, erinnerte sich der langjährige Maschinenbauer, der nach seiner Lehrzeit über Jahrzehnte als Spitzendreher im Betrieb arbeitete.

Serien und erste Exporte

1955 übernahm Ernst Karsten die Leitung des MH. Das Motorenprogramm wurde mit den leistungsstarken Typen 6NVD36 und 8V44 ergänzt. Am Ende des Jahres erfüllte der Betrieb erstmals den Staatsplan mit 101,1 Prozent. Motoren mit einer Gesamtleistung von bis

zu 2400 PS und Großkolbenverdichter bildeten fortan die tragenden Elemente der Produktion.

Als eine der größten Leistungen im ersten Jahrzehnt des VEB Maschinenbau gilt die Ausrüstung des ersten 10 000-Tonnen-Frachters der gerade im Aufbau befindlichen Handelsflotte der DDR mit Motoren aus Halberstadt. Am 2. Mai 1957 beendete das Motorschiff „Frieden“ seine Probefahrt erfolgreich. Damit begannen die Serienfertigung der Motorenbaureihe und die ersten Motorenexporte nach Polen, Ungarn und in die Niederlande. Bald wurden auch Bulgarien, China, Albanien, die UdSSR und die CSSR beliefert. Mit den Motoren rüstete der MH in der Folgezeit verschiedene Großschiffserien der DDR aus, u.a. 14 10 000-Tonnen-Frachtschiffe und vier Fangund Verarbeitungs-schiffe. Außerdem fanden diese Motoren als stationäre Anlagen in Spitzenkraftwerken Platz.

MS „Halberstadt“ getauft

Zwei Jahre später erhielt das Motorschiff „Saßnitz“ eine Hauptantriebsanlage mit MH-Motoren, mit denen es die folgenden 27 Jahre auf der Ostsee verkehrte. Als eine große Ehre empfanden die inzwischen mehr als tausend Maschinenbauer 1961 die Taufe eines Motorschiffes auf den Namen ihrer Heimatstadt.

Einem Trend im internationalen Schiffbau folgend, begann Anfang der 1960er Jahre die Produktion von Zweitakt-Kreuzkopf-Motoren. 1963 erfolgte die Prüfständerprobung des Motors K6Z 57/80C, einer Lizenz von MAN. Mehr als 100 Motoren dieser Baureihe wurden an die Werften geliefert und vorwiegend in Frachter, Tanker und Expeditionsschiffe eingebaut.

Aufgrund der wachsenden Anzahl von Motoren, die auch an Masse und Umfang beträchtlich zunahm, war 1963 unter anderem eine Schweißerei in Betrieb genommen worden. Außerdem beherrschte nun eine riesige Halle mit mehreren Prüständen neben den großen Kühltürmen die Silhouette des Werkes.

Die in der östlichen Werkhalle von 1968 bis 1980 gebauten und getesteten 100 Siebenzylinder- und Neunzylinder-Motoren mit jeweils 1000 PS pro Zylinder entsprachen damals in Wirtschaftlichkeit, Betriebssicherheit und Automatisierungsgrad dem internationalen Höchststand.

(Fortsetzung folgt)



Bau einer Halle Anfang der 1960er Jahre, in der Motoren auf mehreren Prüständen montiert und erprobt werden.