



Wichtige Säule für den Schiffbau der DDR

Vor 70 Jahren entstand in einer Trümmerlandschaft ein namhafter Maschinenbaubetrieb (Teil 2 von 3)

Keine offene Tür in der Berufsschule

Veranstaltung fällt coronabedingt aus

Halberstadt (vs) • „Nach dem großen Erfolg des ersten virtuellen Tages der offenen Tür und dessen großen Zuspruch, haben wir bis zuletzt gehofft, den wirklichen Tag der offenen Tür in unseren Räumlichkeiten doch noch stattfinden zu lassen“ sagt Mario Lange, stellvertretender Leiter der Berufsbildenden Schulen „Geschwister Scholl“ Halberstadt.

Aber: „Leider müssen wir diesen nun coronabedingt in Präsenzform absagen.“

Beratungsgespräche finden digital statt

Doch für diejenigen, welche sich diesen Termin bereits in ihren Kalender eingetragen haben, plant das Kollegium nun auch dieses Angebot in virtueller Form. Hierzu wird es für alle vollschulischen Bildungsgänge eine Videokonferenz am Samstag, 10. April, von 10 bis 11 Uhr via Videoplattform-Zoom geben.

Die Bedienung ist laut Lange spielend einfach. Auf der Schulhomepage www.bbs-halberstadt.de müssen die jeweiligen Interessenten und deren Eltern lediglich zehn Minuten vor Veranstaltungsbeginn auf den Internetlink klicken und schon werden sie in das Online-Beratungsgespräch geleitet.

Zugang auch via Smartphone möglich

Sollten die Interessenten keinen Laptop oder PC mit Mikrofon haben, ist der Zugang auch via Smartphone simpel. Hierzu muss lediglich die Zoom-App heruntergeladen und danach pünktlich vor Beginn auf den Internetlink geklickt werden.

Neue Wege für eine umfassende Begleitung

Mario Lange: „Wir begehen hier an dieser Stelle neue Wege, damit wir die zukünftigen Schülerinnen und Schüler von Anfang an gut beraten und orientieren können.“ Und: „Diese Herangehensweise ist gerade in dieser schwierigen Zeit für uns und unsere zukünftigen Schülerinnen und Schüler äußerst wichtig.“

Die ersten virtuellen Veranstaltungen dieser Art im Februar waren bereits sehr gut besucht.

Die Online-Beratungsgespräche verlaufen zu Beginn mit einer kurzen Präsentation der Bildungsgänge und danach können die Interessenten ihre Fragen stellen.

Aus diesem Grund wäre es wichtig, dass sich alle Interessenten im Vorfeld mit dem Bildungsgang vertraut machen. Hierzu stehen vielfältige Informationen auf der Homepage der Einrichtung zur Verfügung.

Bewerbungsschluss ist am Freitag, 30. April

Der Vize-Schulleiter „Nachfolgend sind unsere Vollzeit-Bildungsgänge mit deren Online-Beratungsgesprächen aufgelistet. Die Zugänge stehen auf der Seite www.bbs-halberstadt.de zur Verfügung.“

Bewerbungsschluss für das kommende Schuljahr ist am Freitag, 30. April.

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 • Motoren und Verdichter mit den Initialen M und H in einem Sechseck hatten in den ersten 20 Jahren des VEB Maschinenbau den Namen dieses Betriebes und auch den guten Ruf seiner Produkte über die Grenzen der DDR hinausgetragen.

Auf den Weltmeeren kreuzten Frachter und andere Schiffe mit leistungsstarken und zuverlässigen Dieselmotoren. In der Chemie- und erdölverarbeitenden Industrie der DDR wie in Schwedt, Leuna und Schwarze Pumpe sowie in Ländern des RGW bewährten sich große Verdichteranlagen aus Halberstadt. Für Verdichter erhielt der MH 1964 und 1967 seine ersten Goldmedaillen auf der Leipziger Messe.

Mittlerweile hatte sich der Betrieb zum größten Großkolbenverdichterproduzenten der DDR entwickelt. Allein im zweiten Jahrzehnt seines Bestehens lieferte er Verdichtereinheiten für eine Antriebsleistung von über 250 000 kW.

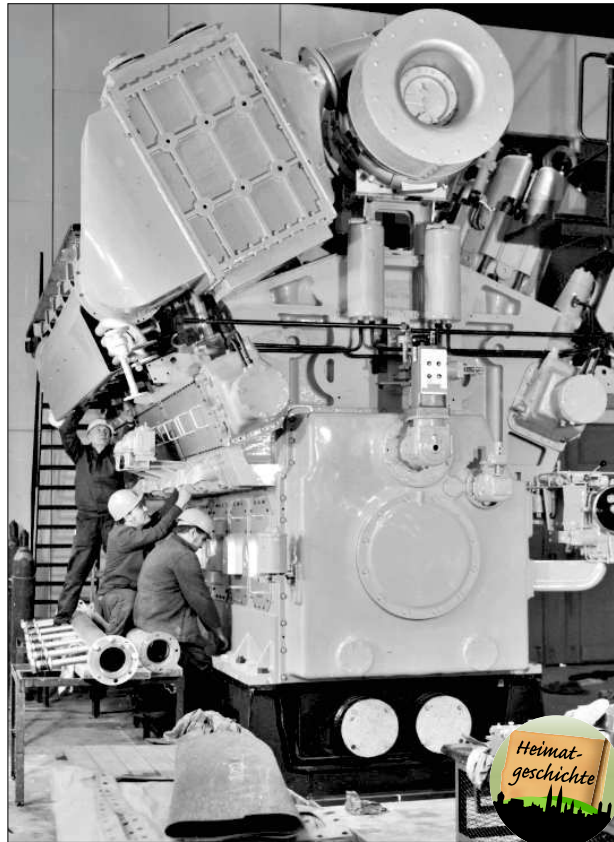
Nahezu 100 Verdichteranlagen in Boxerbaureihen waren in Chemiebetrieben, Kokereien, Luftzerlegungsanlagen sowie verarbeitenden Betrieben der Erdöl- und Erdgaschemie im Einsatz. Darüber hinaus zählten Polen und Ungarn zu den Verdichter-Kunden.

Mit dem Jahr 1970 begann eine neue Entwicklungsetappe in der MH-Geschichte. Zunächst wurde der 1946 gegründete Betrieb Halberstädter Technische Werkstätten (hatew) übernommen. Damit stieg die Zahl der Beschäftigten an auf 1828 und die Produktpalette wurde um Zulieferteile für die Fahrzeugindustrie erweitert.

Im Kombinat SKL

1970 trat der VEB Maschinenbau in das 1969 gebildete Kombinat für Dieselmotoren und Industrieanlagen ein. Neben dem VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ Magdeburg (SKL) als Stammbetrieb zählten zehn weitere Zulieferbetriebe für die Werften dazu, wobei das SKL zwei Drittel der Gesamtproduktion des Kombinatserbrachte.

Einen Jahr später, der Dieselmotorenbau im MH übernahm, startete in Halberstadt der Bau und die Prüfstände-



Bis 1984 wurden im VEB Maschinenbau Halberstadt über 200 Motoren in MAN-Lizenz für verschiedene Einsatzfälle gebaut.

probung des im Kombinat unter dem Chefkonstrukteur Hans Standhardt entwickelten Motors 12 VD 48/42. 1973 präsentierte man den neuen Mittelschnelläufer auf der Leipziger Frühjahrsmesse.

Der Autor dieses geschichtlichen Rückblicks hat den Baustart miterlebt und fast ein Jahrzehnt bei der Montage und der Erprobung dieses V-Dieselmotors mit einer Zylinderleistung von 440 kW mitgearbeitet. Der erfolgreich „auf Herz und Nieren“ getestete erste „Achtundvierziger“ wurde 1975 als Hauptantrieb in das Motorschiff „Rudolf Diesel“ eingebaut. Die Taufe des Schiffes erfolgte durch die Halberstädterin Birgit Bellan. Die Motorenbauer und die Besatzung unterzeichneten einen Patenschaftsvertrag und pflegten fortan gute Kontakte.

„Halberstadt“ getauft

Nach bestandener Seerprobung des mit dem leistungsstarken Antrieb ausgerüsteten Patentschiffs begann die Se-

erfertigung von Stückgutschiffen des Typs Poseidon auf der Neptunwerft Rostock. Die neue Motorengeneration bewährte sich in den Folgejahren in modernen hochleistungsstarken Schiffen der Schiffbaudustrie, so in zahlreichen Stückgutfracht-, Fahr- und Ro-Ro-Schiffen (englisch Roll on Roll off), vom Stapel gelaufen in der Mathias-Thesen-Werft Wismar und in der Neptunwerft Rostock. Der VD 48/42 kam aber auch auf den im spanischen Gijón für die Deutsche Seereederei Rostock (DSR) gebauten Containerschiffen zum Einsatz. Das erste der sechs dieser Serie lief am 6. November 1985 vom Stapel und wurde „Halberstadt“ getauft.

Inzwischen war schon die Produktionsaufnahme des „kleinen Bruders“ 6 VD 48/42 erfolgt. Der Sechszylinder fand als Hauptantriebsmotor Platz in Produktentankern, Trailerschiffen, Fährschiffen und Fabriktrawlern der neuen Generation, gebaut in Wismar und Rostock sowie in sowjetischen und rumänischen Werften. In dieser Phase war ab 1979 Manfred Krause Betriebsdirektor. Er wurde zur Jahreshälfte 1983 von Manfred Richter abgelöst.

Letzter MAN-Motor

Parallel zu den Motoren der neuen Generation produzierte der Betrieb weiterhin MAN-Lizenzmotoren. Diese hatten zwar eine höhere Zylinderleistung, aber auch ein Mehrfachen an Größe und Gewicht. Der letzte von insgesamt 285 gebauten Kreuzkopfmotoren, ein K92 60/105E, verließ 1984 den MH (die Gesamtleistung aller ausgelieferten Kreuzkopfmotoren betrug 1,8 Millionen PS).

Schon drei Jahre zuvor hatten die Halberstädter bei ihren ausgelieferten Dieselmotoren die 2-Millionen-PS-Grenze überschritten. Das war 1981, dem Jahr, in dem das erste in der DDR gebaute RO-RO-Schiff mit zwei 12 VD 48/42 ausgerüstet wurde.

Mitte der 1980er Jahre erlebten die Halberstädter Maschinenbauer weitere Höhe-

punkte im Bestehen ihres Betriebes, auf die sie stolz waren. So wurde der erste von 38 Fabriktrawlern (schwimmende Fischfabriken) mit MH-Motoren bestückt, auf den Namen „Moonsund“ getauft und an den Auftraggeber Sowjetunion übergeben. Ihm folgten in den nächsten Jahren weitere Motoren für Schiffe, die mit Fang und Verarbeitung vor allem für die Realisierung des Lebensmittelprogramms der UdSSR sorgen sollten. Auch die erste von sechs geplanten Eisenbahngüterfähren für die Linie Mukran-Klapieda erhielt damals Motoren aus Halberstadt. Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1987 bekamen die Halberstädter erneut Messegold, diesmal für einen 6 VDS48/42. Ein solcher Motor war kurz darauf der erste Direktexport in die UdSSR.

Weil es an Arbeitskräften fehlte, wurden ab Mitte 1988 circa 30 Arbeitskräfte aus Vietnam geschult und ab dem Spätherbst im Betrieb eingesetzt.

Konsumgüter und mehr

Außer Dieselmotoren und Großkolbenverdichtern wurden im VEB Maschinenbau in einem nicht geringen Umfang auch Zulieferteile für die Lastkraftwagenmotoren-Produktion (W 50, später L 60) hergestellt. Außerdem standen Anlassluftflaschen, Motorsenkel und Baugruppen für die Werkzeugmaschinenindustrie auf dem Programm. Bald gellten sich auch zahlreiche Konsumgüter dazu. Diese waren mit einem metallverarbeitenden Betrieb nicht immer in Verbindung und auch in Einklang zu bringen, wurden jedoch mehr oder weniger gut verkauft.

Waren es in den Anfangsjahren Messerputzmaschinen, Fahrradständer, Federsitze und Fertigtellergaragen, umfasste das Programm mit Beginn der 1970er Jahre unter anderem Krabbelboxen für Kleinkinder, Wandklappstische, Torfeststeller, Radabzieher, Glastische und mehrere Varianten eines transportablen Kleinstkompressors für Autofahrer, Heimwerker, Camper und Künstler. Für die „mico“ gab es 1988 sogar Leipziger Messegold.

Ab der Gründung des VEB Maschinenbau wurden nicht nur die Produktionsstätten erweitert und modernisiert sowie in modernster Bearbeitungstechnik investiert, sondern auch soziale Einrichtungen geschaffen.

Dazu gehörten ein Sozialgebäude mit Arztpraxis und anderen medizinischen Einrichtungen (1984), ein Speisesaal mit Küche (1962), Kinderkrippe (1952) und Kinderkrippe (1967), ein Bildungs- und Frei-

zeitzentrum (1986) sowie Ferienobjekte und Ferienlager.

Aus VEB wird GmbH

Ende der 1980er Jahre lieferten die Halberstädter Maschinenbauer Motoren für die neue Eisenbahngüterfähre „Saßnitz“, die 27 Jahre auf der Königsline zwischen Saßnitz und Trelleborg sowie elf Jahre im Mittelmeer verkehrte, und für das erste Schiff der sowjetischen Ozean-Serie. Im März 1990 erhielt der VEB Maschinenbau Halberstadt einen selbständigen Status im Verband des Schiffbaus der DDR, am 1. Juni wurde die Eigentumsform geändert. Seitdem nannte sich der Betrieb MBH GmbH und war in die Deutsche Schiffbau AG Rostock integriert. Das neue Firmenlogo vereinte nun die Buchstaben MBH mit einem Sechseck.

Mittlerweile waren Kontakte mit der MAN B&W aufgenommen und eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit und zur Lizenzaufnahme des Motors L 40/54 getroffen worden. Der erste war für ein Fischereischiff bestimmt, welches in der Volkswerft GmbH Stralsund gebaut wurde.

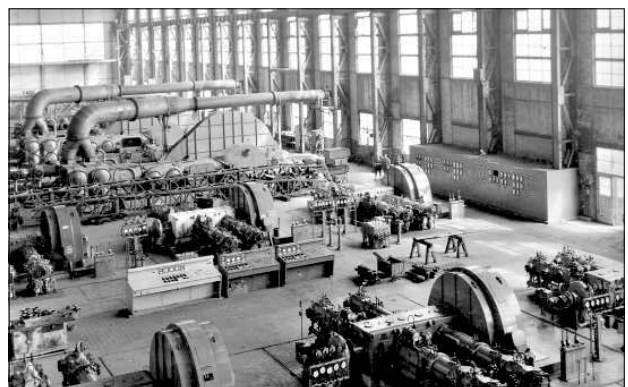
Mit dem Festhalten an der bewährten Kooperation mit dem Kompressorwerk in Pensa (Russland) sollte der Absatz von Verdichtern gesichert werden. Doch auch dem einst „großen Bruder“, in all den Jahren der Hauptabnehmer von MH-Produkten, fehlten nun wegen der aufgelösten RGW-Rahmenbedingungen und der Währungsstellung die notwendigen Devisen. Und so blieb die Situation in Ostdeutschland sowie in den ehemaligen Bruderländern so wie die Auswirkung der Gesetze der Marktwirtschaft nicht ohne Konsequenzen.

Belegschaft halbiert

Viele derer, die 40 Jahre zuvor begonnen hatten, eine Trümmerlandschaft in einen modernen Maschinenbaubetrieb zu verwandeln und diesen immer weiter entwickeln, wurden in den Vorruhestand geschickt. Etwa 2000 Maschinenbauer gab es noch vor der politischen Wende, schon bald waren es nur noch halb so viele.

„Blaue Briefe“ erreichte eine große Zahl der Mitarbeiter zum 40. Betriebsjubiläum. Mit der verbleibenden Belegschaft wollte man sich nun auf die Sparte Blockheizkraftwerke konzentrieren.

Denn inzwischen war die Entwicklung der Diesel-Gasmotoren VDG 48/42 sehr weit vorangeschritten und ermöglichte den Einstieg in das neue Geschäftsfeld umweltfreundliche Energieerzeugungsanlagen auf Basis Kraft-Wärme-Kopplung.



Anlagen mit liegenden Boxerverdichtern, die das Markenzeichen MH tragen, liefen in Chemiebetrieben der DDR und anderen sozialistischen Ländern.



Das in Spanien für die Deutsche Seereederei Rostock gebaute Containerschiff „Halberstadt“ auf großer Fahrt.

Fotos (3): Archiv Gerald Eggert