

So wächst unser Werk



Der Auf- und Ausbau unseres Werkes ist das zur Zeit größte Investitionsvorhaben im Werkzeugmaschinenbau und vereinigt nach Fertigstellung die beiden jetzt bestehenden Betriebe VEB Berliner Werkzeugmaschinenfabrik und VEB Schleifmaschinenwerk Berlin zu einem im Berliner Raum größten Werkzeugmaschinenbetrieb.

Die Wichtigkeit des Investitionsvorhabens wird dadurch unterstrichen, daß es durch den Ministerrat unserer Regierung als „**wichtiges Staatsplanvorhaben**“ eingestuft wurde.

Für die Durchführung der Investitionen werden von unserem Staat Mittel in Höhe von etwa 70 Millionen DM zur Verfügung gestellt, die unter Anwendung der größten Spar-

samkeit einzusetzen sind, um den höchsten Nutzen zu erreichen.

Ein Investitionsvorhaben dieser Größenordnung erstreckt sich natürlich auf einen längeren Zeitraum. **Es ist vorgesehen, den Aufbau 1965 zu beenden.**

Außer dem Aufbau der Produktionshalle, die bei Fertigstellung eine Produktionsfläche von etwa 36 000 m² aufweist, werden noch eine Anzahl von Gebäuden für die vorbereitenden Abteilungen errichtet, wie Vorrichtungsbau, Versuchsfeld und Lager sowie der Hauptmechanik und einem zentralen Kesselhaus mit einer Leistung von 50 t/Dampf/h. Weiterhin Parkplätze für PKW, Motor- und Fahrräder, Grünanlagen und Straßen.

Die Produktionshalle wird auf der gleichen Stelle wieder aufgebaut, an

der schon einmal eine ähnliche stand. **Sie erfährt jedoch eine Erweiterung durch den Anbau einer Querhalle im Norden**, in der die Fertiglackiererei, die Putzerei und der Versand untergebracht werden. Durch das Vorhandensein der jetzigen Produktionsstätte auf dem Baugelände der neuen Produktionshalle muß der Bauablauf in zwei Bauabschnitten vorgenommen werden, um keine Produktionsunterbrechung zu bekommen.

Der erste Bauabschnitt beinhaltet die bauseitige Fertigstellung von acht Schiffen mit der Querhalle. Der Produktion werden von diesen acht Schiffen ab 30. März 1963 drei Schiffe für die Umsetzung aus der jetzt bestehenden Produktionshalle zur Verfügung gestellt. Die restlichen verbleibenden fünf Schiffe werden für die endgültige Festlegung bis 1965

ausgerüstet. Nachdem die Umsetzung der z. Z. bestehenden Produktion erfolgt ist, wird der zweite Bauabschnitt durchgeführt. **Der zweite Bauabschnitt** beinhaltet bauseitige Fertigstellung der gesamten Produktionshalle bis Jahresende 1963. Die Ausrüstungen — neue Maschinen usw. — werden dann ebenfalls bis 1965 laufend realisiert, so daß sich die Produktion ständig von Jahr zu Jahr steigern kann und nach 1965 die volle Höhe von 94 Millionen DM erreicht.

Die Inbetriebnahme des zentralen Heizhauses erfolgt zur Heizperiode 1963/64.

Das Gebäude für den Vorrichtungsbau und das der Hauptmechanik werden 1963 fertiggestellt.

Die Bauzeit für das Zentrallager liegt in den Jahren 1963 bis 1964. Alle anderen Bauvorhaben, die nicht unmittelbar mit der Produktion in Verbindung stehen, werden entsprechend ihrer Dringlichkeit und der Möglichkeit laufend bis 1965 abgeschlossen.

Das Baugeschehen 1962 umfaßt, wie schon anfangs erwähnt, die Winterfestmachung von acht Hallenschiffen mit Querschiff sowie den Ausbau des Kesselhauses als Vorbereitung für die Montage der ersten zwei von drei Dampfkesseln. Weiterhin den Ausbau von Verwaltungsräumen im Südflügel (Ruinenteil). Da die anderen Verwaltungsräume belegt sind, erfolgt der weitere Ausbau jeweils in Bauabschnitten, um unnötiges Umziehen zu vermeiden. Diese Arbeiten werden in der Hauptsache in den Wintermonaten durchgeführt, um die Baukapazität entsprechend ausnutzen zu können.

An dieser Stelle muß noch einmal darauf hingewiesen werden, daß die Bauplätze **nicht mit Materialien oder anderem belegt werden, welche nicht zum Baugeschehen gehören**. Darüber hinaus muß von jedem Kollegen soviel Disziplin aufgebracht werden, daß er eine Baustelle, auf der er nichts zu suchen hat, auch nicht betritt.

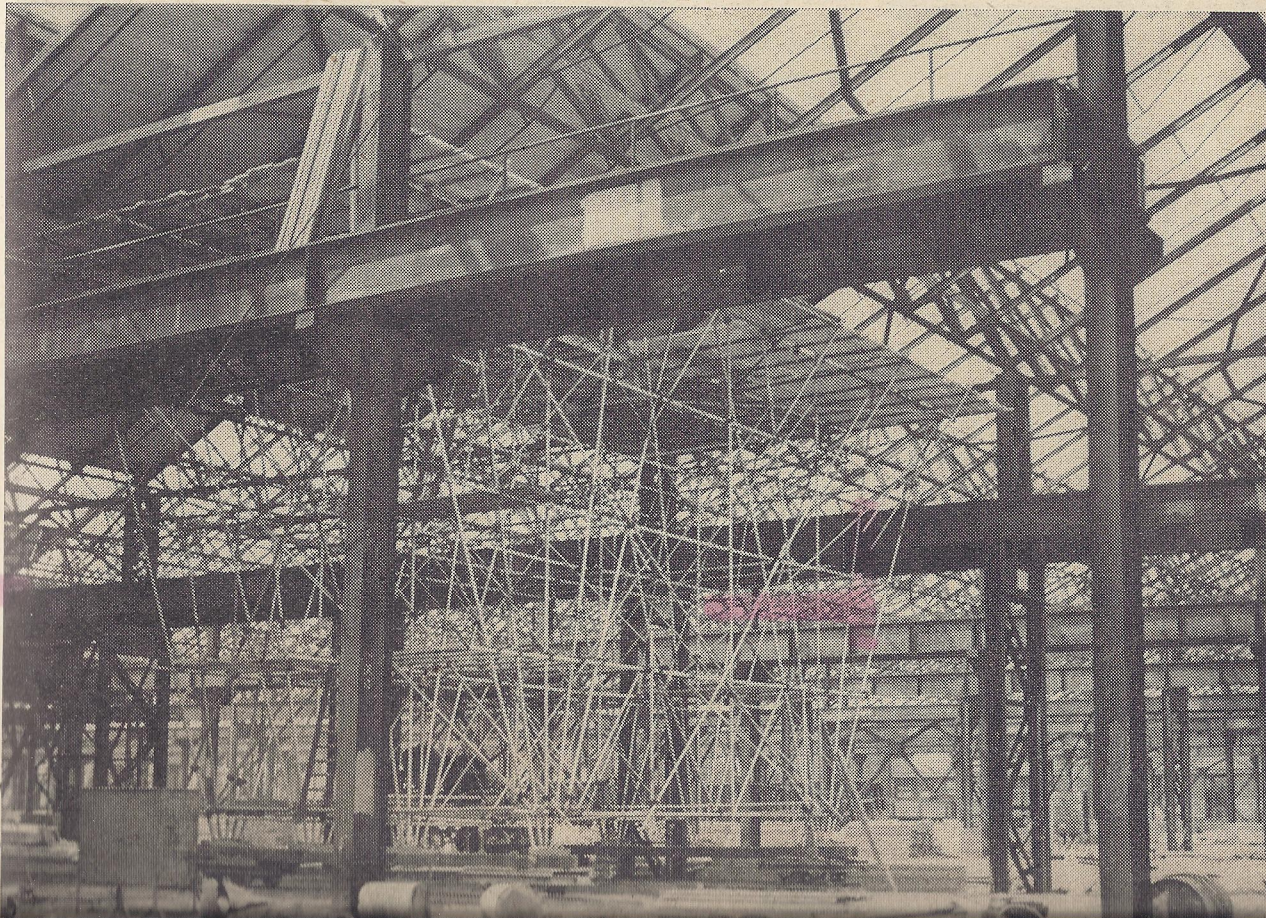
Schmieglitz
Investbeauftragter

So, nu bin ick wieder jestolpert — diesmal vor de Heizung an de Stahlstraße. Da ham sich de Kollegen so ne Mühe jemacht mit en Grünstreifen, ham den Dreck runterjepolkt, umjegraben, Bäumekin jepflanzt, die och jut anjejangen sin, un nu liejen de Stahlstangen und de Eisenteile druff.

En tolles Stück hat sich och en Baubetrieb erlaubt. Der fand det richtig, an ena Stelle, wo en Kabel valecht wern soll, enen riesijen Kasten Mörtel uffzustellen, un de Fassade bis zu drei Meter Höhe mit Dreck-spritzer zu ziern. Wirklich, en erhebender Anblick. Außerdem kost' det och wieda ein bisken Jeld, weil nämlich der Kasten wieder weg muß, wenn de Kabelarbeiten bejinnen.

Aba, det Schenste kommt ja noch. Meine Schuhe sin kaputt — zerschnitten mit den mistjen Stahlspänen, die überall so liederlich rumliejen. **Junge, wie kommt denn det Öl uff de Guß- und Stahlstraße?** Det looft fleißig in nen Jully, verdreht den Löschwasserteich un looft dann bei hohem Wasserstand weiter in nen Abflußjraben un in de Spree. Det kann ne teure Schmiere wern, wenn det Wasserstraßenhauptamt dahinterkommt. —

Übrijens Ölverbrauch: „Wer jut schmeert, der jut fährt“, sacht en Sprichwort. Ick denke so: In jeder Sekunde nur en



Kürzdefaßt