

Renato Schirer

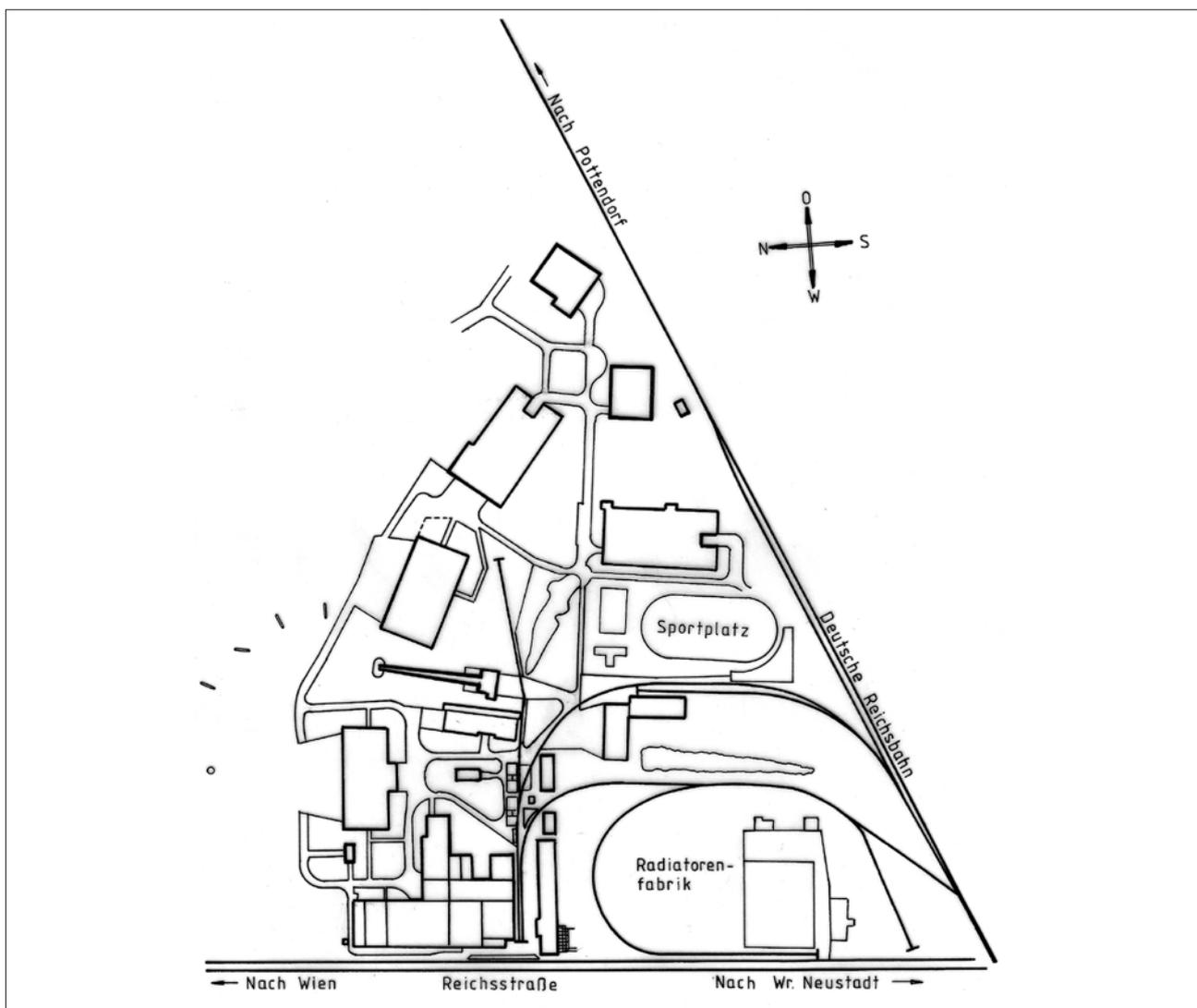
## Die Wiener Neustädter Flugzeugwerke

### Teil II

#### Das Werk I an der Wiener-Reichsstraße in Wiener Neustadt

Unmittelbar nach der Übernahme wurde hier mit der Errichtung der für die Flugzeugreparatur erforderlichen Hallenneubauten begonnen.

Da die Arbeiten sofort nach der Übernahme des Industrieareals und des Flugfeldes-Nord zügig voranschrritten konnte die Renovierung des vorhandenen Bestandes und die Mehrzahl der Neubauvorhaben bereits Ende Juni 1940 abgeschlossen werden.<sup>1</sup> Mit Kriegsbeginn, am 1. September 1939, kürzte



Das Werk I der WNF an der Reichsstraße, der heutigen Wienerstraße, Nummer 120. Das Werk wurde auf dem Gelände der ehemaligen Wiener Neustädter Flughafenbetriebsgesellschaft GmbH errichtet und verfügte über einen eigenen Flugplatz.



Modell vom Werk I der WNF (WNF-Foto, Sammlung Haberfellner).

das Ministerium das für Neubauten vorgesehene Budget um 7,5%, was vor allem das Werk I betraf. Durch die Umstellung im Hallenbau, von der Stahlauf die Holzbauweise, versuchte man die Kosten zu senken, wie bei der Halle 38 geschehen. Weiters verzichtete man auf eine der geplanten Lagerhallen, das Objekt 40b. Bezüglich des Werksflugplatzes wurde jedoch ein Ausbau, im Rahmen des Luftwaffen-Programms zur Errichtung von Einsatz-Flughäfen, auf drei Landebahnen, von je 1.200 Meter Länge, verlangt. Dies machte eine Erweiterung des Flughafens um 300 Meter nach Osten, in Richtung Theresienfeld, erforderlich.<sup>2</sup>

Der Anlauf der Flugzeugreparatur im Werk I konnte noch im Jahr 1938, wenn auch in bescheiden Ausmaß, mit drei Junkers-Maschinen vom Typ Ju 52 und einer Caproni-Maschine vom Typ Ca 133, aufgenommen werden. Neben 61.000 Stunden für die Flugzeugreparatur wurden auch 5.240 Stunden im Bereich der Teilefertigung geleistet. Ein bei Kriegsbeginn vom RLM erteilter Großauftrag auf Änderungsteile für das Baumuster He 111, im Wert von 1,8 Millionen Reichsmark, sicherte die volle Auslastung des Werkes auf lange Sicht. Kriegsbedingt hatte die Flugzeugreparatur Hochkonjunktur, so wurden im Jahr 1939 im Werk an der Wienerstraße bereits 59 Flugzeuge repariert, wobei im Rahmen der Instandsetzung auch eine komplette Tragfläche sowie ein Rumpfmittelstück einer He 111 angefer-

tigt werden musste. Im Jahr 1940 spezialisierte sich das Werk I auf das Baumusters He 111, von dem in diesem Jahr beachtliche 111 Stück überholt bzw. repariert wurden. Daneben konnten aber auch zwei Ju 52, sieben Do 17 und eine Ju 88 bis zum Jahresende die Reparaturhallen verlassen.

Zur Reparaturleistung im Jahr 1941 liegt nur ein Schriftstück vor, welches die durchschnittliche Reparaturleistung pro Monat für das Werk I mit 13 Flugzeugen angibt, was einer Jahres-Reparaturleistung von 156 Flugzeugen entsprechen würde. Detaillierte Zahlenangaben liegen nur für den Zeitraum Januar 1941 bis Ende Mai 1941 vor.<sup>3</sup> Die auf den Stand vom 31. Mai 1941 basierende Tabelle nennt die in den nächsten drei Monaten zu erwartenden Auslieferungen.<sup>4</sup> In Summe befanden sich, mit Stichtag 31. Mai 1941, 187 Flugzeuge (89 Ju 88, 98 He 111 und 9 Schnellreparaturen) im Werk I. Die 1941 durchgeführten Reparaturen an Tragflächen bezogen sich ausnahmslos auf das Modell He 111.

Waren es im Jahr 1938 nur 61.077 Stunden im Rahmen der Flugzeugreparatur und weitere 5.240 Stunden außerhalb dieses Bereiches gewesen, so stiegen die im Rahmen der Flugzeuginstandsetzung abgerechneten Stunden im Jahr 1939 auf über eine Million an. Dazu kamen noch 60.000 Stunden, welche auf die Fertigung von Flugzeugteilen entfielen. Für