

---

Marjan Žnidarič

---

## Tovarna letalskih motorjev v Mariboru (1941-1945)

---

Za popolno ponemčenje slovenske Štajerske niso bile dovolj samo politične, družbene in kulturne spremembe, korenito je bilo treba poseči tudi v gospodarstvo. Šef civilne uprave dr. Sigfried Uiberreither se je tega dobro zavedal, zato si je od vsega začetka prizadeval, da bi čimprej dosegel gospodarsko enotnost slovenske Štajerske z avstrijsko Štajersko in tako vključil okupirano slovensko Štajersko v nacistični gospodarski sistem. Pri tem se je dosledno naslanjal na upravno organiziranost strogo militarističnega gospodarstva nacistične Nemčije, ki je z letom 1939 začela v celoti veljati tudi v Avstriji, z okupacijo aprila 1941 pa tudi na slovenskem Štajerskem.

Bistvo nacističnega vojno-gospodarskega sistema je bilo, proizvesti in pridelati v okupiranih deželah toliko, da bodo krite vse potrebe domačega prebivalstva in da bo lahko čim več proizvodov in pridelkov uporabljenih za potrebe nemške vojske.<sup>1</sup>

V Mariboru je okupator računal predvsem na velike zmogljivosti mariborske industrije. Posebno mesto v njegovem gospodarskem sistemu so zavzemali tisti industrijski obrati, ki so neposredno proizvajali za oboroževanje nemške vojske. V okupirani slovenski Štajerski je bilo 12 takšnih tovarn, od tega v Mariboru šest: Tovarna kovinskih izdelkov Ernst Eylert (proizvajali so zobata kolesa, pogonske mehanizme, dele za bojne lokomotive), Kovinsko podjetje inž. J. in K. Bühl (armature in izdelki iz pločevine), Livarna Johann Pengg (livarski proizvodi), Livarna Metro (livarski proizvodi), Splošna stavbna družba (vojni zalogovniki, zavorne naprave, zakovice, vijaki, matice, zagozde in jeklene konstrukcije) in Tovarna letalskih motorjev. V predzadnjem letu vojne je bilo v navedenih mariborskih podjetjih zaposlenih 5446 delavcev. Razen Tovarne letalskih motorjev so to bila večinoma stara podjetja, ki so v času vojne začela strogo namensko in specializirano proizvodnjo.<sup>2</sup>

Nacistična Nemčija se je spomladi leta 1941 dobro zavedala, da ji trenutno razpoložljive sile njenega vojnega letalstva za predvideno vojno proti Sovjetski zvezi, še bolj pa za zmago v zračni bitki za Anglijo, ne zadostujejo, zato je mrzlično iskala možnosti za hitro povečanje proizvodnje letal. Nemško vojaško vodstvo se je malo pred napadom na Sovjetsko zvezo, junija 1941, odločilo za spremembo načrta nadaljnega oboroževanja. Prednost je dobila oborožitev letalstva, posebno še izdelava bombnikov. Na pobudo vrhovnega poveljnika nemškega vojnega letalstva Hermanna Göringa je Hitler 20. junija 1941 izdal ukaz o "posebnem programu za vojno letalstvo", kar je pomenilo popolno prednost vojnega letalstva pred kopensko vojsko in mornarico v oboroževalni industriji. Delna izjema je bilo le izdelovanje tankov in podmornic. 'Göringov program' je predvideval v prvi vrsti

---

<sup>1</sup> Marjan Žnidarič: *Do pekla in nazaj. Nacistična okupacija in narodnoosvobodilni boj v Mariboru 1941-1945*. Maribor 1997, str. 143-144 (dalje Žnidarič, *Do pekla in nazaj*).

<sup>2</sup> Stefan Karner: *Die Steiermark im Dritten Reich 1938-1945*. Graz 1986, str. 258 (dalje Karner, *Die Steiermark*); Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 158.

izgradnjo novih proizvodnih zmogljivosti za nemško vojno letalstvo, ki naj bi v dveh in pol letih za štirikrat povečalo svojo moč. V letalski industriji so nameravali zaposliti 3,5 milijona delavcev. Prvi cilj je bila podvojitev izdelave bojnih letal (1200), za kar je bilo treba zgraditi nekaj novih tovarn, med njimi sta bili dve tudi na Slovenskem, v Mariboru in Kranju.<sup>3</sup>

Prvi začetki mariborske Tovarne letalskih motorjev segajo v januar 1941, ko sta, na pobudo nemškega ministrstva za letalstvo, Bank der Deutschen Luftfahrt in družba Junkers ustanovili podjetje Flugmotorenwerke-Ostmark GmbH s sedežem na Dunaju. Naloga podjetja Flugmotorenwerke-Ostmark je bila zagotoviti proizvodnjo letalskih motorjev Junkers-222 s kapaciteto 500 motorjev v prvi in 1000 motorjev v drugi fazi izgradnje. Že takrat so bili tudi izbrani kraji za tri tovarne podjetja Flugmotorenwerke-Ostmark, in sicer: Wiener Neudorf, kjer bi naj bilo glavno podjetje, Brno na Češkem (za proizvodnjo črpalk za vbrizgavanje goriva) in Gradec (za proizvodnjo letalskih propelerjev).

Gradnji tovarne v Gradcu je nasprotovalo podjetje Steyr-Daimler-Puch AG, ki je tam že leta 1938 načrtovalo veliko tovarno letalskih motorjev in se je bala pomanjkanja delavcev. Namesto Gradca je bil nato nekaj časa v igri Breslav na Češkem, kjer pa je tudi primanjkovalo delovne sile in še električne energije. Končna izbira je nato takoj po okupaciji slovenske Štajerske padla na Maribor, kjer je okupator lahko računal na dovolj delovne sile, na poceni električno energijo iz falske elektrarne in na dobro prometno povezavo (železnica Trst-Dunaj).<sup>4</sup>

Pripravljalna dela za izgradnjo Tovarne letalskih motorjev v Mariboru so se začela že aprila 1941, rok za dokončanje pa je bil januar 1942. Z gradbenimi deli so začeli 29. julija 1941 po načrtih, ki so bili pripravljene (za drugo lokacijo seveda) že pred okupacijo. Zemljišče za gradnjo tovarne je bilo pridobljeno z nakupom, deloma pa z razlastitvijo. Konec avgusta 1941 je bilo na gradbišču tezenske tovarne, ki se je razprostirala na površini 75 hektarjev, zaposlenih 800 delavcev, junija 1942 pa že 2668, med njimi 280 vojnih ujetnikov. Pri gradnji, ki so jo vodili strokovnjaki iz nemškega rajha, so nacisti uporabili delavce iz Maribora in širše okolice, angleške in francoske vojne ujetnike ter prisilne delavce iz Ukrajine, Poljske in Češke. Zanimivo je, da so nacisti večino potreb po delovni sili pri gradnji matične tovarne v Wiener Neudorfu pokrili z vojnimi ujetniki, medtem ko jih je pri gradnji tovarne v Mariboru bilo veliko manj, največ poleti 1942 (samo 10,5%).

Leto,mesec	Število delavcev	Od tega vojnih ujetnikov
1941 Avgust	800	-
September	1.450	-
Oktober	1.570	-
November	1.500	-
December	1.566	245
1942 Januar	1.563	195
Februar	1.839	170
Marec	1.827	180

<sup>3</sup> Tone Ferenc: Gradnja tovarne glinice in aluminija Strnišče med drugo svetovno vojno. Časopis za zgodovino in narodopisje (dalje ČZN) 1996, št. 2, str. 178-179. Spomladi leta 1942 je vodstvo nemškega rajha ugotovilo, da bo vojna trajnejša, zato je ponovno spremenilo zasnovo oborožitve; prednost sta zopet dobili kopenska vojska in mornarica (podmornice).

<sup>4</sup> Stefan Karner: Bemühungen zur Ausweitung der Luftrüstung im Dritten Reich 1940/41 (Die Flugmotorenwerke Ostmark und ihr Marburger Zweigwerk (1941-1945). Zeitgeschichte 1979, Heft 9/10, str. 318-319 (dalje Karner, Bemühungen); Zbornik 25-let Tovarne avtomobilov in motorjev Maribor 1946-1971. Maribor 1971.

April	2.059	244
Maj	2.335	282
Junij	2.668	280
Julij	2.634	242
Avgust	2.487	246

Ohranjeni podatki o gibanju delavcev na gradbišču tezenske tovarne za obdobje od avgusta 1941 do avgusta 1942 so podani v tabeli na prejšnji strani.<sup>5</sup>

V juniju in juliju 1941 so hkrati gradili tri proizvodne objekte kurilnico, kuhinjo in stanovanjske barake za delavce. Istočasno s tovarniškimi objekti so gradili še električni daljnovod, priključek na železniško progo, kanalizacijo, cesto in vodovod. Prvi del tovarniških proizvodnih naprav na Teznu je začel obratovati 27. novembra 1941, redna proizvodnja v novih prostorih pa je stekla šele konec marca 1942. Dne 6. junija 1942 je začela obratovati tudi tretja proizvodna hala. Do konca junija tega leta je v tovarni delalo že 120 strojev.<sup>6</sup>

Čeprav je pri gradnji tezenske tovarne sodelovalo kar devet gradbenih podjetij (Johann Koschuch, Heigel u. Schwab, Smrekar u. Kleis, Universale Hoch und Tiefbau AG, Mayreder, Keil, Liszt u. Co., Bayer u. Co., Ubald Nassimbeni, Karl Glaser in Karl Kiffmann), se je gradnja zelo zavlekla. Prve resnejše težave so se začele pozimi 1941/42, ko so morali januarja zunanja gradbena dela zaradi mraza za nekaj časa prekiniti. Težave pri oskrbi z bencinom in diselskim gorivom (od novembra 1941 do februarja 1942 se je oskrba z gorivom zmanjšala za skoraj šestkrat) so povzročile še neredno oskrbo z gradbenim materialom. Dodatno pa je upočasnitev gradnje povzročilo še pomanjkanje delovne sile, nenehne spremembe proizvodnega programa ter delovna disciplina in morala zaposlenih delavcev, ki sta predvsem od leta 1942 dalje zaradi okupatorjeve brezobzirne raznarodovalne politike do Slovencev močno upadli. Tako so npr. delavci močno prekoračili dolžino božičnih praznikov leta 1941, saj je 29. decembra na gradbišču manjkalo kar 1100 od 1566 zaposlenih delavcev. Zaradi prisilne mobilizacije v nemško vojsko, v vermanshtaf in proti koncu vojne še v enote Volksturma tudi v naslednjih letih ni bilo nič boljše. Dne 15. februarja 1943 je bilo na gradbišču tezenske tovarne zaposlenih 1582 delavcev, a jih je 340 ali 21,5% neopravičeno manjkalo. Pozneje se je zaradi bombnih napadov odstotek manjkajočih delavcev še povečal.<sup>7</sup>

Ker skupni stroški gradnje tovarne niso znani, navedimo samo podatek, da je bilo v času od 1. aprila do 30. junija 1942 za gradnjo tovarne porabljenih 1,095.300 RM.<sup>8</sup>

Osnovni kapital podjetja, ki je nekaj časa imelo svoj sedež na Dunaju, je bil 1,000.000 RM, od tega Bank der Deutschen Luftfahrt A.G. Berlin 900.000 RM in Daimler Benz A.G. Stuttgart 100.000 RM. Do avgusta 1942 je tezenska tovarna spadala v koncern Flugmotorenwerke-Ostmark iz Wiener Neudorfa.

Da bi proizvodnja v Mariboru lahko stekla še pred dograditvijo tovarne, so poleti 1941 adaptirali in opremili za začasno proizvodnjo tekstilno tovarno Texta na Teznu, ki jo je okupator zaplenil, saj je bila last judovskega kapitala. Od marca

<sup>5</sup> Karner, Bemühungen, str. 320.

<sup>6</sup> Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 160.

<sup>7</sup> Arhiv Muzeja narodne osvoboditve Maribor (AMNOM), fond VDM (tovarna letal), dopis delovnega urada Štajerske domovinske zveze 8. 3. 1943 šefu civilne uprave; Karner, Bemühungen, str. 324; Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 161-162.

<sup>8</sup> Karner, Bemühungen, str. 325.

1942 dalje, ko je v novi tovarni stekla redna proizvodnja, so prostore Texte uporabljali za vajeniške delavnice in za usposabljanje delavcev.

V prvotnih načrtih je bilo predvideno, da bo tezenska tovarna proizvajala vse vrste letalskih delov in motorjev, vendar se je že od samega začetka specializirala. Po načrtu za začasno proizvodnjo v prostorih Texte naj bi leta 1941 izdelali 500 propelerjev VS-7 za letala Junkers, toda že novembra je mesečna proizvodnja dosegla 1200 propelerjev in 1300 regulatorjev vrtljajev letalskega motorja. Hitro povečanje proizvodnje je verjetno tudi posledica spremembe proizvodnega programa septembra 1941, ko je tovarna prešla z Junkersove na licenco firme Daimler Benz iz Stuttgarta. Šlo je za 12 cilindrični letalski motor DB 603, predviden za bombnike, ki pa so ga pozneje razvijali v več inačicah.<sup>9</sup>

Do velike spremembe je prišlo 4. avgusta 1942, ko je mariborska Tovarna letalskih motorjev izstopila iz koncerna Flugmotorenwerke-Ostmark iz Wiener Neudorfa in se 31. avgusta istega leta vključila v koncern Vereinigten Deutschen Metallwerke (VDM) iz Frankfurta na Maini. Takrat so zaupniki frankfurtske firme Karl Dörmann, Karl Krauskopf in dr. Hugo Scholz sklenili družbeno pogodbo za podružnico v Mariboru. Dotedanja podružnica Flugmotorenwerke Ostmark v Mariboru je bila formalno ukinjena 3. novembra 1942. Göringov generalni inšpektor letalstva generalfeldmaršal Erhard Milch se je za tak ukrep odločil iz dveh razlogov: zaradi spremembe licence mariborskega podjetja in zaradi strahu pred bombnimi napadi na severno Nemčijo, kjer sta bili ogroženi tovarni VDM v Hamburgu.<sup>10</sup>

Za vmesni čas, do dokončne ureditve statusa mariborske tovarne, je družba VDM ustanovila prehodno družbo VDM-Luftfahrtwerke Steiermark GmbH, s sedežem v Celovcu. Njen začetni kapital je znašal le 20.000 RM, od tega Bank der Deutschen Luftfahrt 15.000 RM, VDM 4.000 RM in podjetje Kugl u. Wert 1000 RM. Direktor mariborske izpostave podjetja VDM je postal inž. Heinrich Nasinski, njegov namestnik pa inž. Hans Schönbaumsfeld. Nasinskega je marca 1943 zamenjal inž. Heinrich Wilhelm Sussner, Schönbaumsfelda pa Wertheim.

Ker je za dokončanje in polno proizvodnjo tovarne v Mariboru bilo potrebnih še 85 milijonov RM ter 35 milijonov RM obratnih sredstev in ker VDM iz Frankfurta ni bila zmožna zagotoviti potrebnih sredstev iz lastnih virov, niti s krediti, je Göring predlagal ustanovitev nove družbe z ustreznim deležem države. Tako je bila 24. septembra 1942 ustanovljena družba VDM - Luftfahrtwerke Steiermark GmbH, s sedežem v Mariboru in z osnovnim kapitalom 10 milijonov RM (Bank der Deutschen Luftfahrt 7,4 milijona RM ali 74%, 2,6 milijona RM ali 26% pa je prispeval koncern VDM sam). Novo ustanovljeni družbi je Göring pri njenih investicijskih vlaganjih pomagal z enkratno pomočjo 30 milijonov RM. Manjkajoča investicijska in obratna sredstva pa je s krediti zagotovila še nemška Aerobank.<sup>11</sup>

Temeljna naloga mariborske izpostave VDM je bila jasno določena v družbeni pogodbi iz maja 1943, kjer je bilo med drugim zapisano: "Načrtovanje, razvoj, pro-

<sup>9</sup> Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 1159-160; Karner, *Bemühungen*, str. 320, 322.

<sup>10</sup> *Viri za nacionalizacijo industrijskih podjetij v Sloveniji po 2. svetovni vojni*. Viri, 5, Ljubljana 1992, dok. 10, str. 22 (dalje Viri 5); Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 162; Karner, *Bemühungen*, str. 327; Hamburg je bil naslednje leto, od 25. 7. do 2. 8. 1943, v petih bombnih napadih res močno porušen in v tovarnah VDM je prišlo do daljšega izpada proizvodnje.

<sup>11</sup> Karner, *Bemühungen*, str. 328, op. 74; Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 162; AMNOM, VDM, mapa 550, poročilo pooblaščenca VDM podjetja za marec 1943, Viri 5, dok. I., 10, str. 22.

izvodnja in prodaja vseh vrst delov za letala in letalske motorje.(...) Družba ima pravico ustanavljati izpostave." Od 9. februarja 1944 je bila mariborska tovarna popolnoma samostojna, že 14. aprila 1942 pa jo je inšpekcija za oboroževanje XVIII v Salzburgu razglasila za "varovan objekt" in jo uvrstila v najvišjo stopnjo varovanja.<sup>12</sup>

Leta 1944 so bili v ožjem štabu direktorja podjetja poleg namestnika še varnostni inženir (Kleinwächter), inženir za organizacijo dela (Alsleben), pooblaščenec za mobilizacijo (Fuss), vodja obratne straže (Oswald) in vodja protiletalske obrambe (von Höpker). Poseben položaj v tovarni je imel takoimenovani pooblaščenec podjetja (politična funkcija), ki je bil neposredno odgovoren delovno-političnemu uradu pri šefu civilne uprave. Do leta 1944 je bil na tem položaju Rudolf Melk, nato Kohout.

Sicer pa se je po osamosvojitvi februarja 1944 podjetje delilo v tri sektorje, in sicer: tehnični (proizvodni), kadrovski in komercialni. Prvega je vodil direktor, druga dva pa njegov namestnik. Tehnični sektor je bil razdeljen v šest oddelkov, ki so jih vodili Wolf, Becker, Kastellitz, Lassen, Osmark in Feidner, kadrovski v pet (Kogelnik, Bogenperger, Leppin, Hermann in dr. Merkle) in komercialni sektor v šest oddelkov (Harand, Jauk, Weiss, Stanislaus in Leppin). Namestnik vodje tehničnega sektorja je bil Becker, komercialnega pa Götze, medtem ko vodja kadrovskega sektorja ni imel namestnika.<sup>13</sup>

Da je bila mariborska Tovarna letalskih motorjev velika in za nacističnega okupatorja pomembna, lahko sklepamo tudi iz kadrovskih načrtov in dejanskega števila zaposlenih. Glede na predvideno dinamiko izgradnje tovarne in obseg proizvodnje je bil konec leta 1941 izdelan štiriletni načrt zaposlovanja, ki je predvideval postopno povečevanje števila zaposlenih, od načrtovanih 450 januarja 1942 do 5300 januarja 1945, ko bi naj tovarna proizvajala s polno zmogljivostjo in se število delavcev ne bi več povečevalo. Načrt kadrovske rasti podjetja je bil izdelan za vsak mesec za kar 33 različnih profilov delavcev in posebej za nameščence.

Število resnično zaposlenih pa se je gibalo od 160 avgusta 1941, prek 1798 avgusta 1942 do 4664 julija 1944, ko je število delavcev doseglo najvišji nivo. K temu je treba prišteti še delavce, ki jih je vodstvo tovarne od oktobra 1941 dalje pošiljalo na osemtedensko usposabljanje v ustrezne tovarne v Nemčiji (VDM Hamburg, Flugmotorenwerke-Ostmark Wiener Neudorf, Daimler Benz Stuttgart, Büssing Braunschweig in Junkerswerke Kassel). Oktobra 1941 je odšlo na usposabljanje v Nemčijo 1200 delavcev, maja 1942 jih je bilo tam že 2350, avgusta istega leta pa 2531 (največ) in februarja 1943 2227. Do avgusta 1942 je bilo število zaposlenih za 300-600 oseb višje, kot so bile načrtovane potrebe. Pozneje so bile potrebe vseskozi za približno 300-400 delavcev višje, kot je bilo število zaposlenih. V tezenski tovarni so v letih 1941-1945 delali delavci 14 nacionalnosti: Angleži, Bolgari, Francozi, Grki, Italijani, Hrvati, Romuni, Srbi, Slovaki, Čehi, Ukrajinci, Madžari, Nemci in Slovenci.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Viri 5, dok. I., 10, str. 22; Karner, Bemühungen, str. 328, op. 73.

<sup>13</sup> AMNOM, VDM, mapa 550; Organizacijska shema podjetja VDM - Luftfahrtwerke Steiermark - Maribor 1. 8. 1944.

<sup>14</sup> AMNOM, fond VDM, letno poročilo vodje kadrovskega sektorja VDM 29. 3. 1943; prav tam, mapa 550, Gefolgschaftsbedarf 1942-1945; Pokrajinski arhiv Maribor (dalje PAM), dopisi tvrdk, CdZ-BfA 1942-1945; Stefan Karner: *Die Stabsbesprechungen der NS-Zivilverwaltung in der Untersteiermark 1941-1944*. Graz 1996, str. 70, 85, 94 in 149, z dne 23. 2., 13. 7., 10. 8. 1942 in 15. 3. 1943 (dalje *Štabni razgovori*).

Eden glavnih problemov, s katerimi se je vodstvo tovarne s težavo okvarjalo vsa štiri leta, je bila disciplina delavcev (na gradbišču in v proizvodnji), ki so se na razne načine izmikali delu (zamujanje zaradi slabih prometnih povezav, neopravičeni izostanki za daljše obdobje zaradi kmečkih opravil, bolniške, pobegi z delovnega mesta ipd.). Za obdobje od novembra 1941 dalje je ohranjenih precej dokumentov, iz katerih je razvidno, da so delavci zelo neredno prihajali na delo. Število neopravičeno odsotnih delavcev je nenehno naraščalo. Tako je 8. novembra 1943 doseglo že številko 399, za 11. januar 1944, po prvem bombnem napadu na Maribor, pa 285. Največ delavcev je manjkalo ob sobotah ter ob večjih kmečkih delih: spomladi (setev), poleti (žetev) in jeseni (spravljanje krompirja in koruze). V ilustracijo navajam podatek o neopravičeno odsotnih delavcih v času žetve julija 1943, in sicer: 3. 7. - 162, 5. 7. - 316, 6. 7. - 160, 12. 7. - 110, 19. 7. - 133 itd.

Vodstvo podjetja je bilo prisiljeno iskati pomoč pri gestapu (sredi julija 1943), saj je postajal izpad proizvodnje iz dneva v dan večji. Najbolj se je to poznalo pri proizvodnji na tekočem traku (vpeljali so ga konec marca 1943), ki so ga morali tudi zaradi izpada samo nekaj delavcev večkrat ustaviti. Nekaj delavcev so tudi kazensko premestili v kazensko taborišče za posebne delovne obveznike v Strnišče.

Po zaostritvi delovne discipline se je prihajanje na delo za nekaj mesecev bistveno izboljšalo (dnevno jih je manjkalo le nekaj deset), vendar se je konec oktobra in v začetku novembra 1943 spet močno poslabšalo, med 150 in 400 odsotnimi dnevno. K temu so v začetku leta 1944 precej pripomogli še bombni napadi. Poleti in jeseni 1944 so postali pogosti tudi pobegi delavcev iz delovnega taborišča. Pri tem so prednjačili francoski delavci iz Alzacije in Lorene, ki so delali v Mariboru kot obvezniki Arbeitsdiensta.

Med kršitvami delovne discipline slovenskih delavcev je bilo velikokrat tudi neuporabljanje nemškega jezika, ki je v nasprotju z okupatorjevimi zahtevami in pričakovanji v komuniciranju delavcev vedno bolj izgubljal veljavo (kljub jezikovnim tečajem). Vodstvo podjetja si je prizadevalo, da bi delavci, ki so bili oddaljeni od delovnega mesta več kot dvajset kilometrov, stanovali v tovarniškem barakarskem naselju. Na ta način bi se izognili odsotnosti z dela zaradi slabih prometnih povezav.<sup>15</sup>

Življenjske in delovne razmere so bile zelo težke tudi za delavce, ki so bili na usposabljanju v Nemčiji. Plačani so bili le po 50 pfenigov na uro. Mnogi so zaradi tega pobegnili domov, nekateri so odšli tudi v partizane. Tako jih je na primer samo aprila 1942 iz tovarne Daimler Benz v Berlinu pobegnilo 27, iz Braunschweiga 32, oktobra istega leta pa iz Hamburga 14.

Iz leta 1943 je kar nekaj primerov, ko so delavci zapuščali svoja delovna mesta brez dovoljenja predpostavljenih. V večini primerov je šlo za take, ki so bili januarja in februarja 1943 iz njim neznanih razlogov premeščeni iz Nemčije v tovarno lokomotiv na Dunaj, ne pa v Tovarno letal v Wiener Neudorf. Razmere v tovarni lokomotiv na Dunaju so bile zelo slabe, saj so stanovali skupaj z ruskimi vojnimi ujetniki in so jih tako tudi obravnavali. Poleg tega je bil njihov zaslužek takšen, da

<sup>15</sup> AMNOM, fond VDM (tovarna letal), mapa 550, tedenska poročila pooblaščenca za delovna vprašanja pri šefu civilne uprave mariborskemu gestapu za čas od 3. 7. 1943 do 11. 1. 1944; Dopis zveznega vodje Štajerske domovinske zveze Franza Steindla pooblaščenca za delovna vprašanja pri šefu civilne uprave dr. Kurtu Henningerju, 2. 3. 1944; poročilo pooblaščenca podjetja VDM za april 1943; poročilo pooblaščenca podjetja VDM za september in oktober 1944.

z njim niso mogli shajati. Janez Kelc iz Zabovc pri Ptujju je v času od 24. januarja do konca marca 1943 npr. prejel le 40 RM zaslužka. Iz marca 1943 je ohranjen seznam delavcev, ki so bili na usposabljanju v Nemčiji in so samovoljno zapustili delovno mesto. Iz Berlina jih je pobegnilo 23, iz Hamburga 25, iz Braunschweiga 12, z Dunaja 48, iz Ludwigsburga 1, iz Strassburga 3, iz Stuttgarta 11, iz Münchna 10, Velberta 1, iz Düsseldorfa 1, iz Köthna 3, iz Kassla 8 in iz Leipziga 3.<sup>16</sup>

Stanovanjske težave delavcev, ki so gradili tovarno, pa tudi pozneje zaposlenih v njej, so bile vsa leta poseben problem. Čeprav je gradnja stanovanj za delavce dobila v gradbenem načrtu tovarne posebno prednost, je potekala veliko počasneje, kot je bilo načrtovano. Iz poročila pooblaščenca podjetja zveznemu vodstvu Štajerske domovinske zveze z dne 12. novembra 1942 se vidi, da se je načrt izgradnje in zagotavljanja stanovanj za delavce tezenske tovarne uresničeval počasneje tudi zaradi razprtij v vodstvu podjetja. Po načrtih bi naj do jeseni 1942 zgradili tovarniško naselje 30 hiš s 60 stanovanji, 50 začasnih stanovanj v lesenih barakah, zgradili naj bi posebno barakarsko delavsko naselje, s čimer bi sprostili tudi precej stanovanj v mestu, v katerem so bili razni uradi ter pridobili tudi osem stanovanj v Hutterjevem bloku. Do konca avgusta 1942 so v gozdu med Teznm in Miklavžem (približno 1,5 km od tovarne) zgradili 60 barak, ki so sprejele okrog 2500 ljudi. Stanovalci v tovarniških barakah so plačevali najemnino 0,8 RM za posteljo na dan (mesečno 24 RM).

Najtežje je bilo z nastanitvijo nameščencev in strokovnjakov, ki so prišli iz rajha. Vodstvo tovarne je nastanitvene težave delavcev reševalo skupaj s stanovanjskim uradom pri Štajerski domovinski zvezi. Ta je leta 1942 priskrbel 161 stanovanj v bližnji okolici tovarne.<sup>17</sup>

Zaradi širitve proizvodnje in vpoklicev delavcev v nemško vojsko je prišlo leta 1943 v tezenski tovarni do resnega pomanjkanja delovne sile, ki so jo večinoma nadomeščali s premeščanjem delavcev iz nekaterih drugih mariborskih tovarn, največ iz tekstilnih. Nemško ministrstvo za oborožitev in municijo se je zaradi potreb po delovni sili v oboroževalni industriji odločilo drastično zmanjšati proizvodnjo potrošnih dobrin. Tako je iz Mariborske predilnice in tkalnice prišlo 350, iz Unio GmbH in Rotexa skupno 300 delavcev ter nekaj iz tovarn svile Atama in Jugosvile. Oktobra 1943 se je vrnilo z usposabljanja v Nemčiji 700 delavcev, s katerimi so vsaj delno rešili kadrovske primanjkljaje. Od februarja oziroma aprila 1944 dalje pa so bili na voljo še delavci iz naslednjih tovarn: Tovarna svile Radvanje, Mariborska tekstilna tovarna, tovarna Thoma in tkalnica Novak in Co.

Od marca do avgusta 1943 je delalo v Mariboru tudi 369 delavcev iz dveh hamburških tovarn VDM. Ti delavci, ki so imeli že dolgoletne izkušnje v takšni proizvodnji in so jih zaposlili na ključnih delovnih mestih v proizvodnji, so veliko

<sup>16</sup> AMNOM, fond VDM (tovarna letal), mapa 550, dopis VDM - Luftfahrtwerke Hamburg 13. 10. 1942 delovnopoličnemu uradu pri zveznem vodstvu Štajerske domovinske zveze; Dopis Flugmotorenwerke Ostmark 5. 5. 1942 delovnemu uradu pri šefu civilne uprave v Mariboru; Izjava Janeza Kelca 16. 9. 1943 na delovnem uradu pri šefu civilne uprave v Mariboru. O pobegih slovenskih delavcev z Dunaja je vodji delovnega urada pri šefu civilne uprave v Mariboru poročal pooblaščenec državnega zaupnika za delo za gospodarsko območje Dunaj-Spodnje Podonavje; Podatki o delavcih, ki so samovoljno zapustili delovna mesta v Nemčiji so v AMNOM, VDM, mapa 550; *Štabni razgovori*, str. 144, 1. 3. 1943.

<sup>17</sup> AMNOM, mapa 550, Poročilo pooblaščenca podjetja VDM za november 1942 delovnopoličnemu uradu pri šefu civilne uprave v Mariboru; *Štabni razgovori*, str. 72, 1. 6. 1942; Karner, Bemühungen, str. 332; Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 160.

pripomogli k povečanju proizvodnje. Ta je po njihovem odhodu (odšli so takoj po velikem bombnem napadu na Hamburg) takoj padla za 20%. Maja 1944 so v tezenski tovarni dobili v pomoč delovno silo iz Italije.<sup>18</sup>

V času od 15. marca do 13. aprila 1943 so zaradi nevarnosti pred zračnimi napadi iz hamburških tovarn VDM preselili v Maribor velik del strojne opreme, polproizvodov, surovin in 330 različnih obdelovalnih strojev. V drugi polovici leta 1944 je mariborska tovarna mesečno proizvajala že 1800 letalskih propelerjev in 1500 menjalnikov za letalske motorje. Kljub opaznim proizvodnim dosežkom, so se še vedno kazale slabosti pri vodenju podjetja, kar je onemogočalo hitrejši razvoj. Takšno ugotovitev potrjuje tudi poročilo o kontroli podjetja, ki je bila opravljena v dneh od 9. do 18. decembra 1943.<sup>19</sup>

Iz marca 1943 je ohranjenega tudi nekaj arhivskega gradiva, iz katerega je možno razbrati socialni položaj delavcev v tezenski tovarni. Plače so bile regulirane posebej za nameščence in posebej za mezdne delavce. Tovarniški uslužbenci so bili po višini mesečne plače razdeljeni v sedem plačilnih razredov, in sicer: A (od 90-130 RM),<sup>20</sup> B (130-270 RM), C (od 180-360 RM), D (od 230-470 RM), E (320-570 RM), F (od 420-700 RM) in G (od 700-800 RM). V plačilnem razredu A so bili uslužbenci, ki so opravljali najbolj enostavna dela (čistilke, pomožni pisarniški delavci itd.), v plačilnem razredu G pa uslužbenci s posebnimi pooblastili in odgovornostmi (npr. vodja izobraževanja, vodja proizvodnega obrata ipd.). Mezdni delavci so bili razdeljeni v štiri tarifne skupine s po petimi plačilnimi razredi.

v RM

Tarifna skupina	Plačilni razredi				
	1	2	3	4	5
I. nad 21 let	0,80	0,90	1,00	1,10	1,20
II. nad 21 let	0,75	0,80	0,85	0,90	-
od 18-21 let	0,65	0,70	-	-	-
III. nad 21 let	0,69	0,72	0,75	0,80	-
od 18-21 let	0,60	0,70	-	-	-
IV. nad 21 let	0,60	0,64	0,66	0,70	-
od 18-21 let	0,49	0,54	-	-	-

V tarifni skupini I so bili visokokvalificirani, v tarifni skupini II kvalificirani, v tarifni skupini III priučeni in v tarifni skupini IV pomožni delavci.

Nekoliko slabše so bili plačani delavci mlajši od 18 let, in sicer: delavci v 18. letu starosti so dobivali 90%, v 17. letu 80%, v 16. letu 70% in v 15. letu starosti samo 60% plače IV. tarifne skupine. Ženske so dobivale 80% moške mezde, v posebnih primerih pa 90%. Dekleta mlajša od 18 let so dobivala enak procent mezde kot fantje, sorazmerno z ženskimi mezdami.

Delovni čas, ki so ga zaradi težav pri prihajanju na delo dolgo usklajevali, se je leta 1943 ustalil na 10 ur dnevno (oziroma 55 ur na teden). Delo ob nedeljah in

<sup>18</sup> PAM, Poročilo o motnjah v proizvodnji 29. 8. 1943, dopisi tvrdk, CdZ-BfA 1942-1945; AMNOM, fond VDM razni podatki; Karner, Bemühungen, str. 320, 329-330; Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 162-163.

<sup>19</sup> Karner, Bemühungen, str. 331; Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 163; AMNOM, fond VDM, poročilo Štajerske domovinske zveze o kontroli podjetja VDM-Steiermark Maribor od 9. do 18. 12. 1943.

<sup>20</sup> Gre za bruto zneske.



praznikih je bilo plačano z dodatkom. Vsakemu delavcu sta pripadali vsaj dve prosti nedelji na mesec. V proizvodnih obratih so delali v dveh izmenah. Delovni teden žensk je trajal 48 ur.

Okupator je pri nagrajevanju delavcev predvidel tudi dodatek za uspešnost, ki je lahko dosegel višino od 3 do 15% plače. Do nagrade za uspešnost so bili upravičeni delavci, ki so vsaj za 30% presejali povprečje svoje delovne sredine. Ravno tako od 3 do 15% je bil predviden dodatek za težje pogoje dela. Takšno oznako pa so dobila le redka opravila v tovarni. Posebej je bilo urejeno plačevanje obratne straže in tovarniških gasilcev. Obratni stražarji so tedensko prejeli od 40 do 45 RM, v primeru tako imenovanih celodnevnih dežurstev (24 ur v službi, 24 ur doma) pa so imeli še 10 RM dodatka in 5 RM dodatka za nevarnost. Delovni teden obratnih stražarjev je trajal 72 ur. Tovarniški gasilci so bili povprečno za 5 RM bolje plačani od obratnih stražarjev. Delovni čas je bil reguliran na izmenjavo 24-urnega delovnika in 24-urnega odmora.

Tudi mesečna nagrada, ki so jo prejeli vajenci, je bila točno določena, bila pa je diferencirana po starosti in vajeniškem stažu (od 25 do 70 RM) in to:

v RM

Vajeniška doba	Starost vajenca		
	do 16 let	od 16-18 let	od 18-21 let
1. letnik	25	30	40
2. letnik	35	40	50
3. letnik	45	50	60
4. letnik	55	60	70

Delovni čas vajencev je bil 48 ur na teden. Če je vajenec imel hrano v tovarniški menzi in je stanoval v tovarniški baraki, je prejemal le simbolično žepnino med 4 in 14 RM tedensko (odvisno od starosti in vajeniške dobe). Da bi okupator zagotovil čimbolj redno prihajanje delavcev na delo, je delavcem, ki so bili oddaljeni več kot 12 kilometrov od delovnega mesta in so zaslužili manj kot 500 RM na mesec, zagotavljal nadomestilo za prevoz na delo v višini 6 RM za mesečno vozovnico (vlak, III. razred).<sup>21</sup>

Na delo tovarne je posredno, včasih pa tudi neposredno vplivalo slovensko narodnoosvobodilno gibanje. Zaradi pogostih partizanskih napadov na komunikacije (železnice in ceste) je bila večkrat motena ali celo prekinjena tekoča proizvodnja. Tako npr. zaradi miniranj proge pri Lipoglavu v noči od 16. na 17. julij 1944 kar 500 delavcev mariborske Tovarne letalskih motorjev ni moglo priti na delo. Takih izpadov delovne sile je bilo veliko. Enega najhujših udarcev je slovensko osvobodilno gibanje prizadejalo tezenski tovarni v noči od 28. na 29. september 1944, ko so borci Lackovega odreda napadli elektrarno Fala. Zaradi izpada električne energije se je za več kot teden dni popolnoma ustavila proizvodnja. Šele ko je tovarna dobila iz tekstilne tovarne Hutter električni parni agregat, je proizvodnja lahko postopoma spet stekla. Dne 1. oktobra 1944 so borci 2. bataljona Lackovega odreda med preskrbovalno akcijo v Breznu v Dravski dolini uničili dva osebna avtomobila Tovarne letalskih motorjev iz Maribora. Med

<sup>21</sup> AMNOM, fond VDM (tovarna letal), mapa 550, dopis vodstva podjetja pooblaščenca za delovna vprašanja pri šefu civilne uprave dr. Kurtu Henningerju 14. 3. 1943; Začasni statut podjetja, 15. 1. 1943.

partizanskim napadom na nemška avtomobila je bil ubit inženir tezenske tovarne.<sup>22</sup>

Precej preglavic je vodstvu podjetja povzročalo tudi odporniško gibanje delavcev v tovarni, ki so od pomladi 1942 do konca vojne bili organizirani v odporniške skupine. Prvo odporniško skupino v Tovarni letalskih motorjev v Mariboru je spomladi 1942 organiziral Martin Konšak. Člani te skupine so zbirali denarne prispevke za OF, povezani pa so bili s Savinjsko dolino, Rušami in Prlekijo. Leta 1943 je bila zelo aktivna odporniška skupina, v kateri so bili učenci kovinarske šole Tovarne letalskih motorjev Marjan in Stanko Vivod, Stanko Budja, Emil Tomažič, Ivan Pajek in Martin Poznič. Fantje so svoje nezadovoljstvo do okupatorja izražali predvsem s pisanjem protinacističnih gesel in z zbiranjem orožja, ki jim je je prišlo zelo prav, ko so se leta 1944 štirje od njih odločili za odhod v partizane. Dne 21. junija 1943 so nacisti aretirali Martina Konšaka in ga po nečloveškem mučenju januarja 1944 v Velenju ustrelili kot talca.

V začetku septembra 1943 je bila izvedena prva partizanska akcija v tovarni. Partizani Pohorskega odreda Hilda Turk, Stane Lenardon in Jože Berglez (prej je bil zaposlen v tovarni) so razorožili dva obratna stražarja in nato na domu še njunega komandirja. Nekaj dni pozneje so s tovornim avtomobilom, ki ga je vozil Franc Koradžija, odpeljali iz tovarne več vermanskih uniform in nekaj orožja. Ista skupina je v eni od akcij zažgala nekaj tovarniških barak, istočasno pa na drugi strani tovarne odpeljala stvari, ki so jih zbrali in pripravili njihovi sodelavci v tovarni.<sup>23</sup>

Delavci Tovarne letalskih motorjev na Teznu so sodelovali v OF tudi leta 1944. Med najbolj aktivnimi so bili Avgust Gajšt, Marija Malec, Stane Kelc, Julij Levačič in Franc Hlupič. Med sodelavci odporniškega gibanja v tovarni je bil tudi Karel Kladnik, poznejši sekretar Okrožnega komiteja KPS Maribor, ki je kmalu začel sodelovati z okupatorjem. Avgusta Gajšta so gestapovci zaprli že 22. marca 1944 in ga maja istega leta v Zagorju ustrelili kot talca, v drugi polovici aprila so aretirali in poslali v koncentracijsko taborišče Ravensbrück delavko Marijo Malec, Stane Kelc in Julij Levačič pa sta se pravočasno umaknila v partizane. Že julija 1943 je iz tovarne pobegnil aktivist OF Franc Vrbnjak, ki je oktobra 1944 odšel v Lackov odred. Franc Hlupič je do marca 1944 tesno sodeloval s Karlom Kladnikom. Hlupič je tudi prvi posumil, da Kladnik sodeluje z gestapom. Dne 18. avgusta 1944 je Hlupič postal ena od Kladnikovih žrtev. Nacisti so ga poslali v koncentracijsko taborišče Dachau.<sup>24</sup>

Tudi v drugi polovici leta 1944 je nekaj slovenskih delavcev nadaljevalo z odporniškimi delovanjem v tezenski tovarni. V posameznih oddelkih so bile organizirane skupine OF, ki so v zadnjih mesecih vojne prerasle v odbore OF. Na srečo te skupine med seboj niso bile povezane, zato Kladnik, ki je do avgusta 1944 delal v tovarni, za večino ni vedel. Med najaktivnejšimi sodelavci OF v tovarni v tem obdobju so bili Franc Recer, Lojze Rosenfeld, Ana Razborčan, Antonija Fras, Nika Novak in Rada Rapoc. Izvajali so predvsem drobne sabotaže in skrbeli za pomoč političnim kaznjencem in vojnim ujetnikom, zlasti Francozom in Angležem, ki so

<sup>22</sup> Marjan Žnidarič: *Železničarji in železnice v času okupacije in narodnoosvobodilnega boja na slovenskem Štajerskem*. Ljubljana 1990, str. 390; Milan Ževart: *Lackov odred*. Maribor 1988, str. 186-197, 200-201; Karner, Bemühungen, str. 334.

<sup>23</sup> Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 226, 224, 250, 263.

<sup>24</sup> Prav tam, str. 245, 280, 281, 308.

delali v tovarni. Delavce so tudi opozarjali na grozeče mobilizacije v nemško vojsko in na aretacije. Tako so se mnogi pravočasno umaknili v ilegalo ali odšli v partizane (npr. Recer, Rosenfeld, Razborčanova...).<sup>25</sup>

Eden glavnih ciljev zavezniških letal med bombardiranji Maribora v letih 1944 in 1945 je bila Tovarna letalskih motorjev na Teznem. Tako je že ob prvem bombnem napadu na Maribor 7. januarja 1944 29 ameriških bombnikov odvrгло na širšem območju Tezna 276 bomb. Na ožje območje tovarne je padlo 37 bomb. Štiri bombe so zadele severni del upravnega poslopja, s tremi polnimi zadetki je bila popolnoma porušena ena baraka in ena hudo poškodovana. Močno porušeno je bilo tudi poslopje tovarniške gasilske enote in obratne straže. Pri tem je bil uničen del tovarniške opreme za protiletalsko obrambo. Dva polna zadetka sta močno poškodovala obratno ambulanto. Nekaj škode so povzročile bombe še na nekaterih drugih tovarniških objektih. Na območju bivše tekstilne tovarne Texta, v kateri so bile tedaj vajeniške delavnice Tovarne letalskih motorjev, je padlo šest bomb. Močno porušeni sta bili tovarniška menza in ena vajeniška delavnica. Med bombardiranjem 7. januarja 1944 je bilo ubitih 41 in hudo ranjenih 40 delavcev tezenske tovarne.

Tovarna letalskih motorjev je bila ponovno zadeta v osmem bombnem napadu 6. novembra 1944, ko je bilo popolnoma porušeni šest barak (delavnic obrata II) in garaža, precej poškodovano je bilo upravno poslopje, 32 barak pa je bilo le lažje poškodovanih. Do tal je pogorelo skladišče z živili. Bombe so poškodovale tudi visokonapetostni električni vod k tovarni. Naslednji dan, 7. novembra 1944, je prišlo do novega bombardiranja tezenske tovarne. Na območju tovarne je padlo 78 bomb, ki so močno poškodovale halo III. Ogenj je uničil skladišče materiala, porušene so bile štiri barake taborišča za vojne ujetnike, poškodovani pa so bili tudi vsi ostali objekti. Popoln izpad proizvodnje je trajal pet dni. Tudi vsi objekti Texte so bili precej prizadeti, saj je na njenem območju padlo 50 bomb, kar je tudi tukaj pomenilo za nekaj časa popoln izpad proizvodnje.

Tudi v desetem bombnem napadu na Maribor, 17. novembra 1944, so se zavezniška letala lotila predvsem tovarn na Teznem. Najbolj prizadeta je bila zopet Tovarna letalskih motorjev, ravno tako pa tudi visokonapetostni električni vod k tovarni.

V petnajstem bombardiranju Maribora, ki je bilo 19. decembra 1944, je bil ponovno poškodovan električni daljnovod k Tovarni letalskih motorjev. Tudi v naslednjem bombnem napadu, 27. decembra 1944, je bil na več mestih pretrgan električni daljnovod k tovarni, poškodovana je bila vodovodna črpalka, tako da je tovarna dva dni bila brez vode.

Zaradi bombnega napada 14. februarja 1945 je prišlo v tezenski tovarni do enodnevnega izpada proizvodnje. Tudi med bombnim napadom 1. marca 1945, ko je bila glavni cilj napada glavna železniška postaja, je bila v tezenski tovarni močno poškodovana ena proizvodna hala. V napadu 8. marca 1945 je bila med zadetimi industrijskimi objekti tudi predilnica in tkalnica v bližini studenške železniške postaje, ki je v tem času delno služila za vajeniško delavnico Tovarne letalskih motorjev. Skupno je Tovarna letalskih motorjev v Mariboru od januarja 1944 do marca 1945 doživela devet bombnih napadov, ki so okupatorju

<sup>25</sup> Prav tam, str. 310, 319.

povzročili veliko gmotno škodo.<sup>26</sup>

V začetku leta 1945 so se v tovarni na Teznu začele velike težave tudi pri dobavi reprodukcijskega materiala, tako da je bila proizvodnja v veliki meri odvisna od starih zalog. Že januarja 1945 se je del vodstva podjetja umaknil v Nemčijo, aprila pa so nacisti skušali rešiti in evakuirati v notranjost nemškega rajha del strojev in opreme. Poskus se ni posrečil, saj so partizani dva tovorna vlaka pred Dravogradom ustavili in ju vrnili v Maribor. Poleg poskusa evakuacije strojev in opreme je v zadnjih tednih okupacije pomenilo veliko nevarnost za mariborsko Tovarno letalskih motorjev tudi Hitlerjevo povelje z dne 19. marca 1945 o uničenju vseh gospodarskih obratov in prometnih naprav, predno bi prišle v roke sovražniku (Nero Befehl). Ministru za oboroževanje in strelivo Albertu Speeru je uspelo v izvedbeni odredbi, ki je sledila, ostrino Hitlerjevega povelja precej ublažiti. Speer je formulacijo uničenje spremenil v onesposobitev. V tolmačenju odredbe na dr. Uiberreitherjev telegram dne 3. aprila 1945 je Speer na Štajerskem ukazal uničiti objekte samo v primeru, če jih ne bi bilo možno onesposobiti. Poleg tega je Speer ukazal, da smejo industrijske obrate onesposabljeni samo strokovnjaki. Še posebej se je to nanašalo na tovarni Steyr-Daimler-Puch v Gradcu in Tovarno letalskih motorjev v Mariboru, ki sta bili za nacistično Nemčijo do zadnjih dni vojne velikega strateškega pomena.

Po trditvah inž. Labnerja iz Gradca, ki je bil v zadnjih tednih vojne vodja gradnje tezenske tovarne, je bila proizvodnja v Tovarni letalskih motorjev ustavljena šele 8. maja 1945 popoldne, ko so enote 12. in 16. divizije prve bolgarske armade zasedle tovarno. Dva dni pozneje so kontrolo nad tovarno prevzele enote slovenskega osvobodilnega gibanja.<sup>27</sup>

---

Marjan Žnidarič

FLUGMOTORENWERKE IN MARIBOR - EIN BEITRAG ZU DER GESCHICHTE DER WERKE

Z u s a m m e n f a s s u n g

---

Während des zweiten Weltkrieges waren eines der wichtigsten Industriebetriebe der Okkupationsmächte in Maribor die Flugmotorenwerke. Ihre Anfänge reichen bis zum April 1941; mit den Bauarbeiten begann man im Juli 1941, nach den Plänen, die schon vor der Besetzung vorbereitet wurden. Die Bauarbeiten wurden von den Experten aus dem deutschen Reich geleitet. Bei der Planung der Werke zählte man auf die billigen Arbeitskräfte, den Strom aus dem Wasserkraftwerk Fala und die günstige Verkehrsverbindung entlang der Strecke Wien - Triest. Den ersten Plänen nach sollten die Werke in Maribor alle Arten von Flugzeugteilen und Motoren produzieren, spezialisierte sich aber schon am Anfang für die Produktion der Propeller und Drehzahlregulatoren für Flugzeugmotoren. Der erste Teil der Werkseinrichtung nahm ihren Betrieb im November 1941 auf, regelmäßige Produktion begann dann im März 1942 und wurde erst am 8. Mai 1945 eingestellt.

Bis August 1942 produzierten die Flugmotorenwerke Maribor nach der Lizenz von Junkers im Konzern Flugmotorenwerke - Ostmark in Wiener Neudorf; später aber nach der Lizenz Daimler Benz im Konzern Die Vereinigten Deutschen Metallwerke aus Frankfurt am Main. Seit Februar 1944 waren die Werke in Maribor völlig selbständig. Im Januar 1945, als die Werke mit völliger Leistung produzierten, sollen dort sogar 5300 Arbeiter beschäftigt sein. Sonst verfügten die Werke über die höchste Zahl der Arbeiter (4664) im Juli 1944.

<sup>26</sup> Marjan Žnidarič: Bombni napadi na Maribor in druge kraje slovenske Štajerske. Borec 1976, št. 6-7, 8-9, 10.

<sup>27</sup> Karner, *Steiermark*, str. 251-253, 418; Žnidarič, *Do pekla in nazaj*, str. 163-164; *Zbornik 25-let Tovarne avtomobilov in motorjev Maribor 1946-1971*. Maribor 1971.

Die Führung der Werke wurde die ganze Zeit mit zahlreichen Problemen konfrontiert. Zu den größten zählten die Arbeitsdisziplin der Beschäftigten, die Nichtanwendung der deutschen Sprache und schlechte Arbeits- und Wohnverhältnisse der Arbeiter. Hinzu kamen seit 1944 noch die Bombenangriffe der Alliierten, die den Werken großen Schaden angerichtet haben. Viele Schwierigkeiten wurden auch von der slowenischen Befreiungsbewegung verursacht (Angriffe auf Kommunikation und Energieobjekte), sowie von der Widerstandsbewegung der Arbeiter in den Werken. In den letzten Monaten des Krieges gab es auch große Engpässe in der Versorgung mit dem Reproduktionsmaterial. Der Versuch einer Evakuierung der wichtigsten Maschinenausrüstung nach Deutschland kurz vor dem Ende des Krieges blieb ohne Erfolg. Die Werke wurden am 8. Mai 1945 von den bulgarischen Truppen besetzt; zwei Tage danach wurde die Kontrolle darüber von den Einheiten der slowenischen Befreiungsbewegung übernommen.