

UdSSR erwartet „Großes“ vom Junkers-Kollektiv in der DDR

Die ständig steigenden Lasten des wahnwitzigen Rüstungswettlaufs zwischen den USA und der UdSSR auf der einen Seite, und die Forderung an die DDR, zukünftig mehr für die Sicherung ihrer eigenen Grenzen zu tun – auf der anderen Seite, kulminierten mit dem Machtwechsel im Kreml

1953 bei Nikita Chruschtschow zu der alten Lenin-schen Erkenntnis, daß die Zukunft des Sozialismus in Europa und der Welt von der Entwicklung in Deutschland abhängen werde. Dazu mußte die DDR wirtschaftlich gestärkt und zu einem Schau-fenster des Sozialismus ausgebaut werden.

Die DDR stand 1952 wirtschaftlich vor dem Kollaps. Die Löhne lagen 10-15 % höher als im Westen, die Arbeitsproduktivität dagegen um 30 % niedriger. Dieser Widerspruch führte zur II. Parteikonferenz der SED und zur Verkündung des beschleunigten Aufbaus des Sozialismus in der DDR.

Im Vorwärtsschreiten sollten die Probleme dynamisch überwunden werden. Eine Fehlerdiskussion – und damit ein Zweifeln an der Führungsfähigkeit der SED – sollte so erst gar nicht aufkommen. Die niedrigere Arbeitsproduktivität konnte entweder durch Erhöhung der Arbeitsnormen oder durch modernere Technik wettgemacht werden. Die SED-Führung entschied sich zunächst für höhere Arbeitsnormen. Das kostete nichts. Mit den Vorbildwirkungen von Adolf Hennecke und Frieda Hockauf war man zuvor nicht sehr weit gekommen.

Als im nächsten Frühjahr die Berliner Bauarbeiter wilde Streiks (ihr ureigenstes Recht) anzettelten, stand durch den



Sowj. Staatsaufträge auf Strahlflugzeuge 1954

Type	Junkers Ju-152 Kurzstreckenflugz.	Tupolew Tu-104 Mittelstreckenflugz.	Mjassitschew M-6 Langstreckenflugz.
Passagierzahl	25 Pass.	50 Pass.	100 Pass.
Reichweite	2.500 km	5.000 km	7.500 km
Reisegeschw.	750 km/h	800 km/h	850 km/h
Startrollstrecke	1.000 m	1.500 m	2.000 m

Alleinvertretungsanspruch der SED die Existenz der DDR auf dem Spiel. In ihrer höchsten Not appellierten SED und Staatsführung an die UdSSR, die jährlichen Reparationsleistungen zu stunden. In zähen Verhandlungen, die nicht nur um Reparationsfragen kreisten, sondern auch um die Kosten der Grenzsicherung und die Besatzungskosten, schälte sich schließlich ein Neuansatz in den zweiseitigen Beziehungen heraus, der nicht zuletzt durch den Sieg Chruschtschows über die Stalin-Fraktion im Herbst 1953 zustande kam. Die UdSSR erließ per 31. Dezember 1953 der DDR alle weiteren Reparationsleistungen. Das waren zwei Milliarden Mark jährlich und entsprach 1953 etwa 5 % des jährlichen Nettoeinkommens der DDR-Volkswirtschaft. Im Gegenzug mußte sich die DDR stärker

Bild oben: Deckblatt von der Projektmappe der allerersten 152.

Bild unten: Prototyp der Tu-104 im Mai 1955.

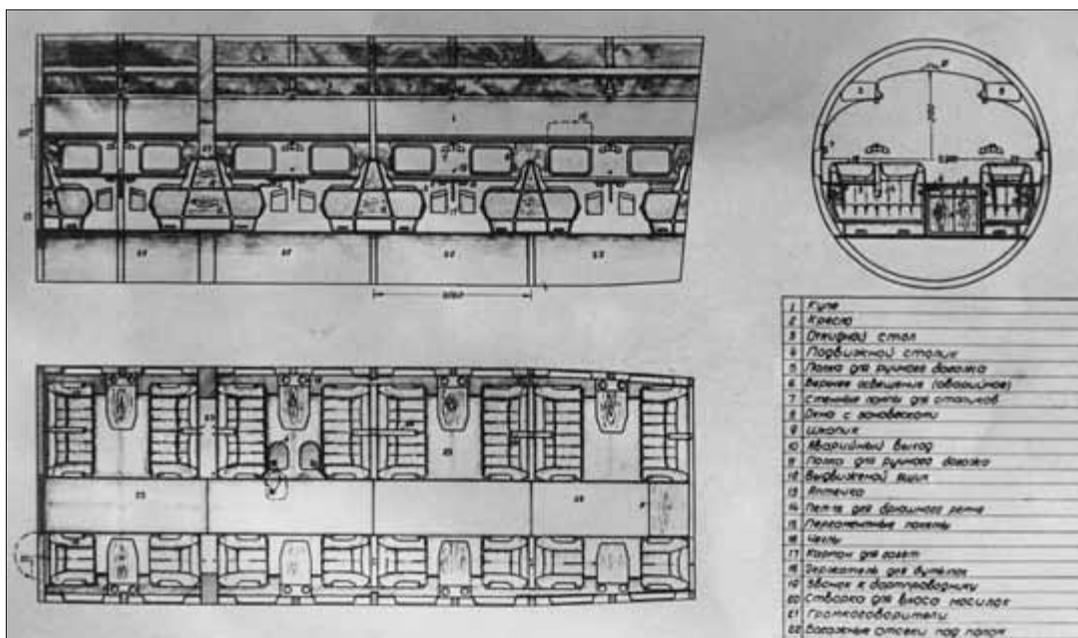
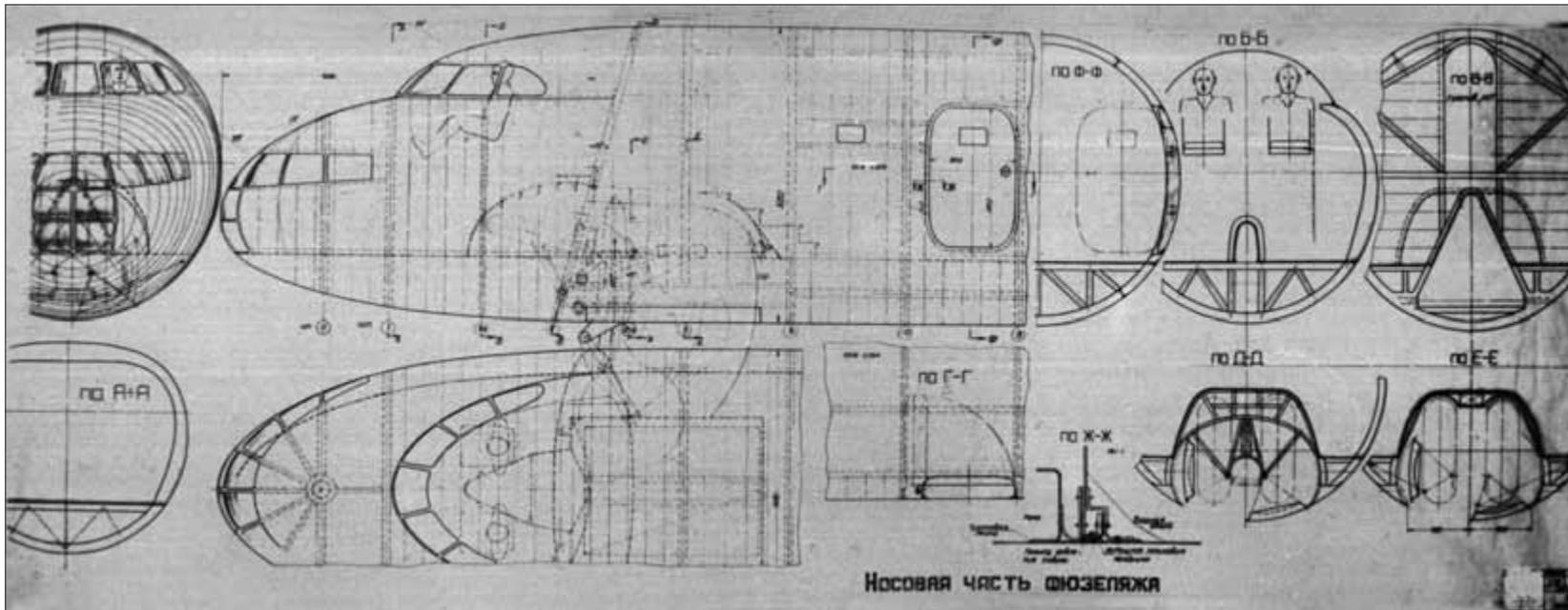
am Ausbau der Objekte für die Besatzungstruppen und an der Sicherung der Staatsgrenze beteiligen.

Chruschtschows Bruch mit dem Stalin-schen System orientierte auf mehr Verantwortung vor Ort und weniger Vorgaben. Das Lebensniveau der Bevölkerung sollte schneller angehoben werden. Dazu benötigte man in der Breite mehr ingenieurtechnische Anwendungen.

In dieses Chruschtschowsche Tauwetter stieß schließlich noch Junkerschef Bruno Baade hinein, der sich seit einem

guten Jahr mit seiner Truppe in der sogenannten „Abkühlungsphase“ befand, in der alle vergessen sollten, woran sie in der UdSSR gearbeitet hatten. Um schnell nach Dessau zurückkehren und darüberhinaus sein Entwicklerkollektiv zusammenhalten zu können, brauchte Baade eine Aufgabe, die sowohl für das Kollektiv, als auch für die UdSSR und die DDR lukrativ sein würde. Er sah sie in einem Düsenflugzeug basierend auf dem sehr ökonomischen Bomber EF-150. Und auf Ökonomie kam es ja im





Zivilflugzeugbau an. Durch die Abwandlung eines bereits erprobten Flugzeuges wollte Baade die Entwicklungszeit radikal abkürzen und innerhalb eines Jahres der UdSSR und der DDR ein modernes Düsen-Passagierflugzeug zur Verfügung stellen. Das mit der Nummer 152 bezeichnete Flugzeug hätte also günstigenfalls Ende 1954 fliegen können.

In der Kurzformel „Anhebung der Arbeitsproduktivität durch stärkeren Einsatz wissenschaftlich-technischer Methoden“ trafen sich die Interessen von Chruschtschow, Ulbricht und Brunolf Baade. Dabei sah Chruschtschow besonders die DDR in einer führenden Rolle: „Ich erwarte Großes von Ihnen, Herr Professor Baade, von Ihrem Kollektiv und der DDR. Nur wenn der Sozialismus seine Überlegenheit auch ökonomisch unter Beweis stellen kann, wird er siegreich bleiben“, erinnerte sich später Baade.



Zwei Zeichnungen oben: Gegenüber dem Bomber 150 ist die 15.2 im Prinzip nur beim Rumpf geändert worden.

Bild links: Die Mjassitschew M-6 war das anspruchsvollste Projekt und ein echtes Langstreckenflugzeug in der Größe über der DC-8-30 und Boeing 707-320 liegend. Allerdings hätte sie wegen ihres Tandemfahrwerks wahrscheinlich nicht im Ausland landen dürfen. Und selbst zu Hause benötigte sie 80 m breite Startbahnen, weil die Stützfahrwerke einen Abstand von 52 m aufwiesen. Der Doppelblasenrumpf maß oben 3,70 m und unten 3,50 m. In 6er-Reihen konnten bequem 150 Passagiere untergebracht werden. Es hätten auch 200 Passagiere Platz gefunden. Das Projekt wurde 1956 zugunsten der Tu-114 storniert.