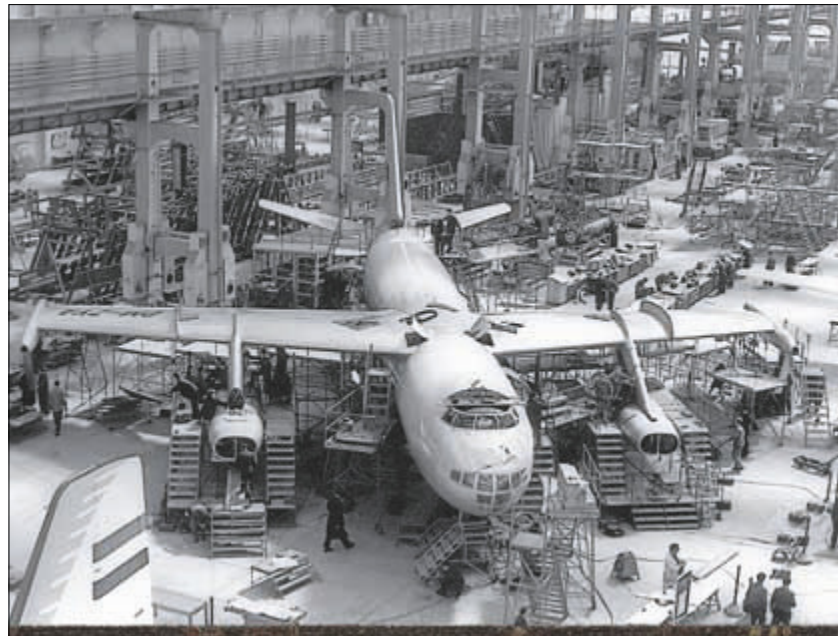


Banale Probleme behindern hehre Ziele

Walter Ulbricht und Erich Apel werden von Brunolf Baade vor dem Mittagessen zu einer Diskussion mit der Intelligenz der VVB gebeten. Die Themenbreite reicht von der Zukunft der Flugzeugindustrie in der DDR, über Zulieferfragen, Abstimmungen mit anderen Ländern bis hin zu Fragen der Wohnraumversorgung und des Berufsverkehrs. Nachdem Baade einen Überblick über die Perspektiven der Luftfahrtindustrie gegeben hat, will Ulbricht wissen, wie die Kostenverhältnisse zwischen Flugzeug und Eisenbahn je Kilometer sind. Eine Antwort scheint Baade nicht zu haben, denn er bringt nur Vergleiche mit anderen Flugzeugen. Dafür dreht sich die Diskussion um so tiefgründiger um die Geräteindustrie, die

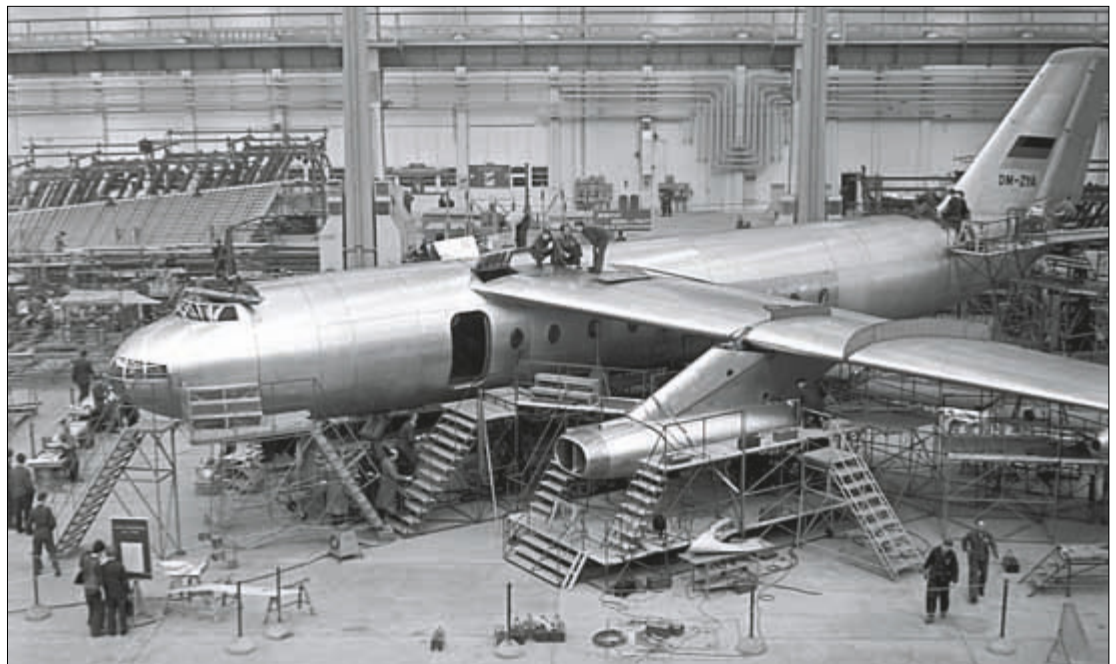


Hier hieß es "Ohren spitzen" - wenn Chefkonstrukteur Freytag gegenüber Walter Ulbricht aus dem "Nähkästchen plauderte". VLI-Chef Karl Pätzold (li.), Brunolf Baade (ganz rechts) der Technische Direktor Fritz Freundel (re. neben Ulbricht) lassen sich kein Wort entgehen. Zuviel hängt davon für die Zukunft ab.



Die Montageschlosser bauten im April weitgehend eine "Blechbüchse" zusammen, um das geplante Rollout am 1. Mai 1958 zu halten.

Die 152 V1 hatte sowjetische Triebwerke vom Typ RD-9B, wie sie auch in der MiG-19 verwendet wurden. Diese Triebwerke zeichneten sich durch absolute Zuverlässigkeit in allen Fluglagen aus. Für zivile Zwecke waren sie jedoch wenig geeignet. Die Triebwerksgondeln sind auf diesen Fotos vom April 1958 noch leer, auch fehlen alle Kabel und Anschlüsse. Der geplante Fertigstellungstermin war der 13. August 1958.



von Jahr zu Jahr mehr hinter dem kapitalistischen Ausland zurück bleibe. Man könne zwar in der DDR moderne Flugzeugzellen und Triebwerke bauen, aber ohne moderne Geräte könne kein Flugzeug ins westliche Ausland verkauft werden. Aufholen könne man nur, wenn innerhalb der sozialistischen Länder eine Spezialisierung einsetze. Ulbricht schlägt daraufhin vor, dass präzise Kooperationswünsche an die UdSSR und die CSR formuliert werden und dass in der DDR diese Kooperationen vorbereitet werden. Der Direktor der Kooperationszentrale wirft ein, dass der Eigenbau von Geräten an sich nicht das Problem sei, sondern die Beschaffung moderner Bauelemente (Röhren, Transistoren, Relais, Schalter). Erich Apel als ZK-Wirtschaftssekretär weiß, dass die Elektrotechnik in der DDR hinterher hinkt. Doch es solle in Frankfurt/Oder bald ein neues Halbleiterwerk gebaut werden. Außerdem müsse die ganze Mess- und Regeltechnik föderativer organisiert werden.

Walter Ulbricht lässt durchblicken, dass innerhalb der SED-Spitze ein Umdenken erfolgen müsse. Bisher habe man in der Ideologie die Hauptaufgabe zur Durchsetzung der zu lösenden Aufgaben gesehen, jetzt sei es an der Zeit, "mit Wirtschaft und Technik die Aufgaben zu lösen". "Wir sind nicht nur Politiker, sondern auch Geschäftsleute."

Ein ganz anderes Problem spricht der Direktor des Instituts für Werkstoffe, Eitner, an. Wenn man in der DDR die Stahlsorte C-45 bestelle, werde der Stahl trotz Zusage in nicht normalisiertem Zustand angeliefert. Es könne nicht angehen, dass sich jeder Abnehmer deshalb eine eigene Warmbehandlungsanlage zulegen müsse, das Stahlwerk selbst müsse qualitätsgerecht ausliefern. Erich Apel meint dazu, die DDR müsse sich auf hochwertige Stahlsorten umstellen und die einfachen Sorten importieren.

Direktor Künzel kommt dann auf die Stornierung von 17 Flugzeugen IL-14 durch die Armee zu sprechen. Der Chef



Trotz des Terminverzugs ist die "Neue" beeindruckend in ihrer Größe und Modernität. Jugendliche aus der ganzen DDR strebten nach Dresden, um an dem neuen Flugzeug mit zu bauen. Eine breite Facharbeiterausbildung sorgte für den Nachschub an tüchtigen Arbeitern. Bei den Studiengängen an der TH Dresden kam der numerus clausus zur Anwendung.

Hauptfahrwerk der V1 aus der Nähe betrachtet: Deutlich ist die feste Stahlattrappe der Einzugsfederstrebe zu sehen, die beim Rollout die Originalstrebe ersetzen musste. Noch fehlen auch alle Hydraulikleitungen zum Maxaret und den Bremsen.

der Luftstreitkräfte Kefler habe nicht einmal einen Grund angegeben. Die Absatzfrage sei so unmöglich zu lösen.

Zum Wohnungsproblem, das Baade anschnidet, sagt Ulbricht, in Zukunft müssten die Wohnungen verstärkt ins Eigentum der größeren Betriebe übergehen. Die Stadt Dresden werde von Dessau das Baukontingent bekommen, das durch den



Wegzug Dessauer Spezialisten nach Dresden dort frei geworden sei. Dann kommt Baade auf den Berufsverkehr zu sprechen. Der sei in Dresden und Karl-Marx-Stadt sehr schlecht. Walter Ulbricht sieht eine Lösungsmöglichkeit darin, durch aktiven Einsatz der Reichsbahn Entlastung zu schaffen: "Die gebauten Anlagen müssen benutzt werden."

Am Ende kommt das heikelste Thema auf die Tagesordnung. Das heißt "Westabgänge von Jugendlichen". Ulbricht: "Die große Fluktuation Jugendlicher ist ein Versagen der Partei-Organisationen. Westabgänge, West-Dienstreisen Jugendlicher dürfen in keinem Falle geduldet werden." Es kommt die Frage auf, wie man sich bei Post aus dem Westen verhalten soll. Konkret fällt der Name des ehemaligen Chefprojektanten Hans Wocke. Ulbricht dazu: "Die Korrespondenz mit Kollegen, die nach dem Westen gegangen sind, wird nicht gestattet." Und weiter: "Es werden Maßnahmen eingeleitet, solche Kollegen wieder in die DDR zurückzuführen."