

Die 152 V1 rollt aus der Montagehalle

Die Feierstunde aus Anlass des 1. Mai begann um 14.30 Uhr vor der Montagehalle: Zu diesem Zeitpunkt säumen Tausende Flugzeugbauer die Absperrungen entlang des Rolltores. Kampfgruppeneinheiten sind aufmarschiert. Zwei Fernsehkameras sind vor der Halle aufgebaut, eine steht auf dem Dach. Rechts neben der Halle 22 eine eindrucksvolle Tribüne: Sie ist mit rotem Tuch ausgeschlagen. Als Hintergrund trägt sie eine Grafik, so groß wie die Tribüne selbst. Sie zeigt eine klobige Hand, in der - einem Vogel gleich - die 152 liegt und geschwungen wird, auf dass sie davon fliege.

Als sich das Rolltor öffnet und die Kapselle zu spielen beginnt, kommt Stück für Stück das neue Flugzeug zum Vorschein. Die meisten der Flugzeugbauer sehen an diesem 30. April 1958 die 152 zum ersten Mal. Das Flugzeug wird von einem Traktor gezogen, aus Ermangelung einer modernen Zugmaschine. Erst nach dem Rollout fließen wieder Gelder für den Ankauf moderner geländegängiger Lkw vom Typ G5 aus Werdau. Aber aller Augen sind sowieso auf die 152 gerichtet. Ihre hohe aerodynamische Güte wird unterstrichen von den Pfeilflügeln und den weit nach vorn ragenden Triebwerken. Langsam rollt das Flugzeug auf die Absperrung und die Menschen zu. Als sie vollständig aus der Halle gerollt ist, geht das Tor wieder lautlos zu. Die Arbeiter der Halle 22 stellen sich vor das Tor. Die 152 wendet ihnen ihr fast zehn Meter hohes Heckleitwerk zu.

Nun beginnt der feierliche Akt: Alles, was Rang und Namen hat, ist auf der Tribüne. An ihr steht geschrieben "Ehre den Erbauern der 152". Und diese Ehre wird nach den üblichen Ansprachen handgreiflich. Direkt aus den Händen von Walter Ulbricht erhalten die Besten der Flugzeugwerke ihre Aktivistenmadeln.

Prominenz auf der Tribüne: Links neben Ulbricht steht Betriebsparteiensekretär Walter Janke. Rechts neben Baade ist SED-Wirtschaftssekretär Erich Apel zu sehen. Fritz Freytag als parteiloser Führungskader war in politischen Dingen stets zurückhaltend und wusste Abstand zu wahren. Als Walter Ulbricht in seiner Rede auf das Datum der Einführung der 152 in den Liniendienst zu sprechen kam, dürfte ihm sicher ein wenig mulmig geworden sein.

30. April 1958 gegen 15 Uhr: Die 152 V1 steht vor der Montagehalle.





Eine "schnittige Maschine" nannte die DEFA-Wochenschau "Der Augenzeuge" den großen Silbervogel aus Dresden. Es sollten aber noch sieben Monate bis zu seinem Erstflug vergehen.



Andere verdienstvolle Mitarbeiter werden mit der Goldenen Ehrennadel der Luftfahrtindustrie ausgezeichnet. Und das alles noch vor laufenden Fernsehkameras des DDR-Fernsehens und des "Augenzeugen".

Es ist wirklich ein großer Tag für alle Flugzeugbauer. Dass dabei ein wenig von Baade und Freytag geschummelt wird, gehört zu so einem Groß-Ereignis dazu wie ein zerbrochenes Glas. Allein die Macht der Bilder der anwesenden Presse hatte eine so gewaltige Nachwirkung, dass bis heute der 1. Mai 1958 als der Fertigstellungstermin der 152 V1 gilt und sie anschließend in eine "siebenmonatige überaus gründliche Bodenerprobung" ging. In Wirklichkeit hatten die Ingenieure nicht mal fünf Wochen für die Bodenerprobung Zeit, weil noch bis 24. Oktober 1958 an der 152 V1 in der Einfloghalle montiert wurde.