

Die Serienproduktion des Typs 152 läuft äußerst schleppend an

Die immer komplizierter werdende Lage bei den Versuchsmaschinen V4 und V5 erforderten außergewöhnliche Maßnahmen. Maßnahmen, die aus heutiger Sicht widersinnig erscheinen, weil sie vorangegangene Entscheidungen ad absurdum führten, ohne dass den Verantwortlichen das selbst bewusst geworden wäre. So wurde von der Leitung der VVB Flugzeugbau, Pätzold und Baade, angewiesen, den Ablauf der V-Maschinen unter tägliche Kontrolle zu nehmen. Und so mussten der Chefkonstrukteur Freytag, Werkleiter Niemand und Produktionsleiter Seidel zusammen mit den Hauptabteilungsleitern von Konstruktion, Technologie und Produktion täglich den Baufortschritt beziehungsweise die Ergebnisse der Bodenerprobung auswerten und entsprechende Sofortmaßnahmen auf organisatorischem, konstruktivem und technologischem Gebiet festlegen. So wurde im Grunde genommen die komplette Serienproduktion gehandhabt wie die Einzelfertigung von Prototypen und die 1958 erfolgte Fusion des Serien- und Entwicklungswerkes zugunsten einer zügigeren Fertigung der Entwicklungsmuster außer Kraft gesetzt. Weil "Fehlerdiskussionen" auf SED-Weisung nicht stattfinden durften, wurde auf diese eigenartige Weise die bewährte Trennung von Entwicklung und Serie aus Junkers- und Heinkelzeiten hin- und her wieder eingeführt.

Indes war die Organisation der Serienproduktion auf dem tiefsten Niveau seit 1956 angelangt. Nach den in Serie gebauten 80 IL-14 brauchte es ein halbes Jahr, um so etwas ähnliches wie eine Serienproduktion der 152 aufzuziehen. Noch bis Mai 1960 wurden in der Halle 22 ältere IL-



Halle und freundliche Hallen befördern zwar die Arbeitslust, das allein reicht aber nicht aus, um eine reibungs-freie kontinuierliche Produktion sicher zu stellen.

Es bewahrheitet sich immer wieder die alte technologische Regel: Je genauer der erste Arbeitsgang ausgeführt wird, desto leichter sind alle folgenden. Schon im Projekt "152" steckten Fehler wie der nicht genau genug berechnete Schwerpunkt oder die Kraftstoffversorgung aus Gummisackbehältern. In der Konstruktion traten weitere Fehler auf - Stichwort Hydraulikanlage. Fehler kamen bei der technologischen Vorbereitung hinzu - Stichwort Wurzelspante. Die Überwachung des Produktionsprozesses (damals ohne Computer) war nicht auf der Höhe der Zeit. All die Mängel sollten Kampfprogramme wieder wett machen. Manchmal gingen die Zellenbauer kollektiv in die Werkstätten, wo sie die Teile fertig bearbeitet fanden, auf die sie schon Wochen warteten. Von "Arbeiter zu Arbeiter" klappte die Kommunikation oft besser. Dieses Phänomen war in vielen DDR-Betrieben anzutreffen. Eine Erklärung dafür steht noch aus.

14 umgebaut oder überholt. Danach begann ein zaghafter Aufbau der Null-Serienfertigung der 152. Durch die Umkonstruktion der Serie ab Maschine V6 hatte sich ab Oktober 1959 ein gravierendes Zurückbleiben dieser Flugzeuge ergeben. Nicht einmal die Bruchzelle V6, die ja nur eine Blechbüchse darstellt, konnte im Jahr 1959 fertig gestellt werden. Als sich dann im Dezember 1959 die Anlagen in der V4 als nicht funktionstüchtig erwiesen, brachte dies den Serienanlauf der 152 vollends durcheinander. Um den Serien-Arbeitern nicht das Herumsitzen bezahlen zu müssen, wurde verstärkt Fremdproduktion ins Werk genommen. Artfremde Produktion aber erfordert zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Die Organisation des Werkes lag so schon im Argen. Zellenleiter Johannes Haseloff forderte deshalb, dass man sich im Werk "auf den Flugzeugbau" konzentrieren müsse und sich nicht "verzetteln" dürfe mit der Herstellung völlig anders gearteter Produktion. Besonders die Konsumgüterproduktion war ihm ein Dorn im Auge, weil sie einfach nicht zum Profil des Werkes passte.

Nur mühsam begann der Serienanlauf ab Maschine 008. Die Nullserie lag mit 15,1 Prozent hinter dem Plan zurück. "Die entscheidenden Gründe hierfür sind ideologischer Art", stellte die Betriebsparteiorganisation im März 1960 fest. Da war Walter Ulbricht 1958 schon weiter, als er meinte, dass nicht mehr Ideologie, sondern Wirtschaft und Technik die Probleme lösen müsse. Von der "Acht-Wochen-Bewegung", die im Mai 1959 an der ideologischen Front gestartet wurde und dazu führen sollte, dass alle acht Wochen eine Zelle 152 fertig montiert wird, war schon im Herbst 1959 nichts mehr zu hören. Wenn man aber weiß, dass die Jahreskapazität des Werkes bei mindestens 30 Flugzeugen des Typs 152 lag, bei Ausschalten bestimmter Engpässe die Durchlasskapazität sogar auf 40 Flugzeuge gesteigert werden konnte, dann erweist sich die Acht-Wochen-Bewegung als ideologi-



Rumpf der Nullserienmaschine 010 im Juni 1960. Ab der 010 wurde der Schutzlack so beherrscht, dass die Präzisionsnietung gleich durch den Schutzlack erfolgen konnte. Das hatte den Vorteil, dass sich zwischen Niet und Blech fest eingepresster Schutzlack befand, der die interkristalline Korrosion verhinderte. Alle blau gestrichenen Teile (hier Verglasungsgerüst) sind Teile aus Stahl. Am Flugzeug sind das meist Beschläge, Einfassungen und Verstärkungen.

sche Scheuklappe, denn 54 Jahreswochen durch acht Wochen ergibt nur sechs Flugzeuge pro Jahr. Doch die Werksökonomie war geheim. Die Arbeiter erfuhren nichts von der tatsächlichen Kapazität. Hätten sie davon erfahren, wäre die Werkleitung samt VVB und Betriebsparteiorganisation mit all ihren scheinheiligen Wettbewerben, roten Treffs, roten Transparenten, Fahnen, Wimpeln, Abzeichen und ihrer doppelten Moral zum Teufel geschickt worden. So aber wussten sie nichts und wunderten sich nur, warum trotz aller Anstrengungen die 152 V4 im Herbst 1960 in ihrem Fertigungsstand hinter den des Herbstes 1959 zurückgefallen war.

Die Fehler in der Organisation des Werkes machten im Jahr 1960 alle Ansätze einer Serienproduktion zunichte. Als im Sommer 1960 die ersten beiden Null-Serienmaschinen aus dem Rohbaustadium heraus kamen, die V5 schon so gut wie

fertig war, hätte nun ein zügiges Nachrücken der nächsten Maschinen erfolgen können, aber die Ergebnisse der Boden- und Flugerprobung mit der V4 erforderten erneute Umkonstruktionen. Die Maschinen 008, 009 und 010 wurden bis zur Einstellung des Flugzeugbaus mehr umgebaut als weitergebaut. Das betraf im Grunde alle Anlagen. Die Kraftstoff- und Hydraulikanlage waren komplette Fehlkonstruktionen, einfach aus den "Erfahrungen vor 1945" interpolierend weiterentwickelt von einer selbst ernannten Elite ehemaliger Junkers-Konstrukteure und SU-Spezialisten, die aus "absoluten Geheimhaltungsgründen" voneinander isoliert arbeiten mussten, aber von ihren Konstruktionen so überzeugt waren, dass sie auf ihre "Gummisackbehälter mit Druckluftbeaufschlagung" bestanden und sich bei der Berechnung der Druckverluste in der Hydraulikanlage ganz auf ihre