

# Letzte Rettungsversuche und erste Achtungserfolge

Die "Aufklärungsarbeit" der Staatssicherheit war bestens im Betrieb. "Man" wusste einfach alles, tat aber nichts. Je größer die Krise wurde, desto mehr "Geheime Informanten" konnten angeworben werden - durch eigene Einsicht oder durch Erpressung. Wäre das Wissen der Staatssicherheit in den

Dienst der Ökonomen in der Staatlichen Plankommission gestellt worden, dann wäre der Umschwung sicherlich zwei Jahre früher eingeleitet worden. Kurz: Nichts ist überflüssiger als Geheimniskrämerei. Sie hilft höchstens einfältigen Menschen, sich klüger zu fühlen.

Unter den scharfen Augen der Staatlichen Plankommission fühlten sich einige Verantwortliche der Luftfahrtindustrie äußerst unwohl. Hinzu kam ein gegenseitiges "Bespitzeln". Fast alle wichtigen Leute schrieben Berichte für die Staatssicherheit, alle Direktoren, auch Freytag, die Piloten, auch Kurt Bemme, die Mechaniker bis hinunter zum Koch. Die einen aus dem Glauben, dass "die da ganz oben" auf direktem Wege und ungeschminkt die Wahrheit erfahren würden, die anderen, weil sie es auf Grund ihrer Stellung sowieso mussten, manche sicher auch, um sich wichtig zu fühlen. In manchen Berichten waren detailliert die Gründe aufgeführt, warum es in der Luftfahrtindustrie nicht vorwärts ging. Die Plankommission hätte das sicherlich sehr interessiert. Doch die bekam die Berichte nicht. Die Staatssicherheit bekam sie, aber die interessierten wiederum die Gründe nicht. Das einzige, was die interessierte war, wenn etwas über andere Personen drin stand, so dass diese erpressbar wurden und als weitere Informanten angeworben werden konnten. Wenn ein Informant über längere Zeit nur die Belange im Werk schilderte, aber nicht konkret über andere Leute her



Nach den beiden Flügen vom 26. August und 4. September 1960 ahnte noch niemand, dass das die letzten Flüge sein würden. Als die 152 V5 am 7. September aus der Montagehalle rollte, standen sogar zwei Versuchsflugzeuge zur Verfügung. Die Freude darüber hielt nur wenige Tage. Dann kam das Flugverbot für alle 152. Die Kraftstoffanlage hatte sich als nicht flugtauglich erwiesen. Allerdings glaubte man bis in den Oktober hinein, dass schon bald beide Flugzeuge wieder für die Flugerprobung frei gegeben würden.

zog, wurde er uninteressant und nach einer Weile abgeschaltet.

Heinz Roessing, Chefkonstrukteur und Technischer Direktor in Schkeuditz, brauchte keine Stasi. Er nahm nie ein Blatt vor den Mund und schrieb Klartext an seinen Vorgesetzten Hans Cichy. In einem Schreiben vom 24. November 1959

wie zur Perspektive der Luftfahrtindustrie überhaupt. Nachdem er die wichtigsten Mängel der 152/II aufgezählt hat, kommt er zu folgenden Schlüssen: "Der Rumpf muss um 1 Meter verlängert und das Leitwerk durch Neukonstruktion um 200 kg erleichtert werden, weil die Schwerpunktslage des Flugzeuges nicht in Ord-

del - ist nicht erprobt, deshalb Änderungen nicht ausgeschlossen. Die räumlichen Verhältnisse im Flugzeug sind, wie der simulierte Flug bewiesen hat, außerordentlich beschränkt und entsprechen nicht dem internationalen Niveau. Zusammenfassend kann man nur zu einem Ergebnis kommen: Wenn die 152 aus politischen



heißt es: "Nach Kenntnis meiner dargelegten Ansichten bitte ich Sie zu verstehen, dass ich nicht in der Lage bin, die technische Verantwortung für die dargelegten Projekte zu übernehmen. Als Bürger der DDR und Spezialist im Flugzeugbau kann ich es nicht verantworten, dass weiter Hunderte Millionen verwandt werden, ohne dass auch nur der geringste Erfolg abzusehen ist."

Roessing nimmt im Bericht Stellung zu den Flugzeugprojekten 152/II und 155 so-

nung ist. Die Hydraulikanlage muss völlig neu konstruiert werden. Das gleiche gilt für die Klimaanlage. Da die gesamte Behälteranlage unmöglich ist, kann man wählen zwischen der Umkonstruktion der Fläche einschließlich Fertigungsänderung oder Neukonstruktion. Das Leitwerk muss völlig neu werden. Das Triebwerk muss überarbeitet und dabei der Verdichter völlig neu werden. Die konstruktive Anordnung der Triebwerke - 2 Triebwerke zusammen mit Fahrwerk in einer Kombigon-

Gründen und wegen der bereits verbrauchten Mittel weiter gebaut werden muss, ist die Behebung der oben angeführten Mängel sofort in Angriff zu nehmen, und zwar in solch einem Umfang, dass die Maschine verkaufsfähig wird. Da die Änderungen praktisch das gesamte Flugzeug umfassen, sind die Kosten selbstverständlich erheblich."

Im Hinblick auf die Perspektive der DDR-Luftfahrtindustrie schlussfolgert Roessing: "Technisch-sachlich gesehen

**Wenn Zweifel an irgend einer Anlage eines solch komplexen Erzeugnisses, wie es ein Flugzeug nun mal ist, auftreten, dann müssten eigentlich sofort die Alarmglocken schrillen. Denn im Nachhinein einen gravierenden Fehler ausmerzen zu wollen, kostet unendliche Mühen und wertvolle Zeit.**