

Warum das SED-Politbüro den Flugzeugbau einstellen läßt

Die Existenz des Flugzeugbaus in der DDR lag genau zwischen dem vom Westen als Arbeiteraufstand apostrophierten 17. Juni 1953 und der Abriegelung der DDR-Staatsgrenze vom 13. August 1961. Das war kein Zufall! Denn es bestand zwischen beiden ein wirtschaftspolitischer Zusammenhang, der kurz zusammengefaßt so lautete: Da Lohnkürzungen im Sozialismus gegen „faule“ Arbeiter nicht durchsetzbar waren, sollte mit dem Flugzeugbau als wissenschaftlich-technisches Zugferd eine erhöhte Arbeitsproduktivität auch in andere Industrien getragen werden.

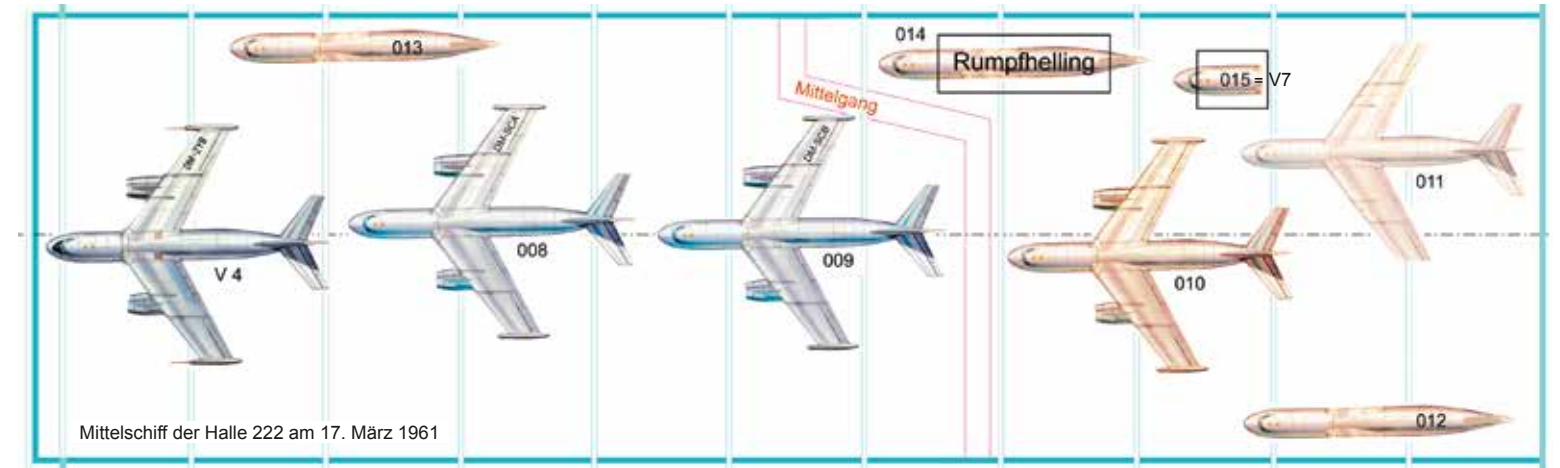


Junkers-Flugzeuge waren von 1915 bis 1945 ein Synonym für hochmodernen Metallflugzeugbau, für strategische Zukunftsplanung, für absolute Zuverlässigkeit und kommerziellen Erfolg. Prof. Hugo Junkers hatte ab 1915 einen Konzern geschaffen, der der Welt bis 1932 immer wieder vor Augen geführt hat, daß sich auch mit rein zivilen Flugzeugen Geld verdienen läßt, wenn klug in die Zukunft hinein geplant wird. Dafür war die Junkersforschung speziell geschaffen worden. Die Vereinigung von Forschung, aufklärender Werbung und Vermarktung prägte den Junkerskonzern von Anfang an. Alles Trachten von Prof. Junkers war darauf gerichtet, seine Forschungsergebnisse mit eignen Mitteln in verkaufsfähige Produkte umzusetzen. Als die Nazis im Januar 1933 von Hochfinanz und Industrieadel die Macht geschenkt bekamen, änderte sich

Ein echtes Junkersflugzeug rollt hier aus der Halle. Das ehemalige Junkers-Entwicklungskollektiv war es, das in der DDR die neue deutsche Luftfahrtindustrie nach dem technischen und organisatorischen Vorbild des Junkers-Konzerns aufbaute und die Tradition von Junkers und dem „Fliegenden Menschen“ nahezu bruchlos fortführte. Ein neues Gesellschaftsmodell mit Namen Sozialismus forderte jedoch in der Verwaltung des Großkonzerns seinen Tribut: Die zielorientierte Arbeitsweise von Junkers wurde durch eine verknöcherte bürokratische Arbeitsweise ersetzt, die den Sozialismus selbst zerstörte.

der Charakter des Junkerskonzerns in Gänze. Eines jedoch blieb: die führende Rolle weltweit, weil die Forschung auch in diesen Jahren akribisch fortgeführt wurde. Doch es waren von 1933-1945 ausschließlich Militärflugzeuge, die Junkers entwickelte und baute. Die jungen Junkersingenieure kannten bald nichts anderes mehr als Bomber oder Transporter. Diese junge Generation erarbeitete sich mit der Ju 287 das Wissen für das Fliegen an der Schallgrenze. Dieses Wissen allein war es, das zum Wiederaufbau des Junkerskonzerns in der Sowjetunion 1946 führte. Als dieses Wissen sich 1952 in den Flugzeugen Tu-16 und M-4 materialisiert hatte, hörte der Junkerskonzern in der Sowjetunion auf zu existieren. Es war Brunolf Baade, der in seiner Eigenschaft als Junkers-Entwicklungschef Walter Ulbricht davon überzeugen konnte, von nun an für die DDR

strahlgetriebene Verkehrsflugzeuge zu bauen, mit denen sich gute Devisenschäfte machen ließen. Für ein rohstoffarmes Land wie die DDR eine Verlockung ohnegleichen. Ulbricht gab Baade freie Hand für den Aufbau einer neuen deutschen Luftfahrtindustrie in den bewährten Junkersstrukturen. Baade und seine Mannen planten den Aufbau eines neuen Großkonzerns bis ins Detail, und sie schufen in kurzer Zeit neue erfolgversprechende Flugzeug-Entwürfe wie die 153 und 154 mit PTL-Antrieb. Doch das Prestige-Projekt „152“ begann alsbald hinter dem Zeitplan zurückzubleiben. Die Gründe hierfür waren mannigfaltig. Als die Sowjetunion als Hauptkunde für die DDR-Flugzeugindustrie im Juni 1959 absprang, wurde allen Beteiligten klar, daß der Industriezweig in so einer Größe wie bisher nicht fortbestehen konnte. Erste Überlegungen im Po-



Mittelschiff der Halle 222 am 17. März 1961

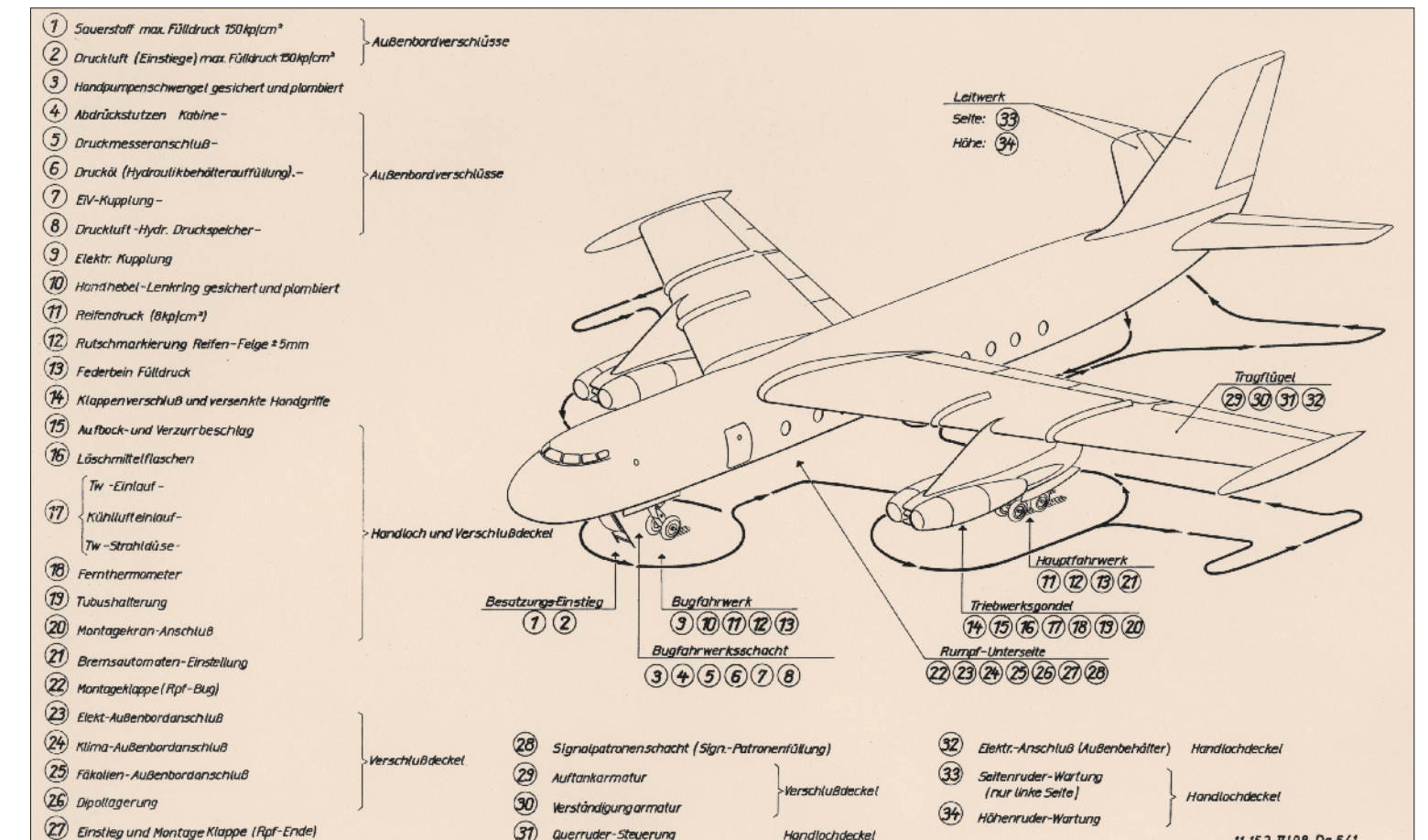
Bis zum Abbruch am 17. März 1961 waren gebaut worden: 152/I V1, 152/I V2, 152/II V4, V5, V6, 152/008 und 009. Im Bau befanden sich die Maschinen 152/010 bis 013. In der Großmontage standen die Flugzeuge 152/014, V7, 016 bis 020. Im Zugschnitt befanden sich die Maschinen 020 bis 024. Die folgenden bereits angearbeiteten Flugzeuge bis 152/039 waren gestoppt worden.

Die alte Junkers-Elite unter Führung Prof. Baades hatte alle wichtigen technischen Leitungsposten besetzt.

Für die späteren Nutzer wurden Wartungshefte mit sinnhaften Zeichnungen für die Vorflug- und Nachflugkontrolle rund um das Flugzeug 152 zusammengestellt.



litbüro wie in der Staatlichen Plankommission im Sommer 1960 schwankten noch zwischen deutlicher Verkleinerung und komplettem Abbruch. Als sich aber nach dem zweiten Flug der V4 im September 1960 die technischen Mängel in den Anlagen der 152 offenbarten, nahmen die Abbruchüberlegungen schnell immer konkretere Gestalt an. Die neue technische Konzeption Baades vom Januar 1961 konnte das Umschwenken in Richtung Abbruch nicht mehr aufhalten. Am 28. Februar 1961 beschloß das Politbüro des ZK der SED die Auflösung der Luftfahrtindustrie bis 1. Juli 1961. Am 15. März 1961 stimmte die Volkskammer diesem Beschluß zu. Ab dem 17. März 1961 erhielten die Ingenieure, Arbeiter und Angestellten über ihre Leiter Kenntnis von der Auflösung. An diesem Tag endeten alle Arbeiten an den Serienflugzeugen. Es endete zugleich die 45-jährige Tradition des Junkers-Flugzeugbaus. Das Junkers-Wissen dagegen blieb (vor allem in der UdSSR) erhalten.



Die Abbruchentscheidung war aus politischer Sicht insofern nicht mehr überraschend, weil es erstens nicht gelungen war, durch den Flugzeugbau befruchtend im Sinne von arbeitsproduktivitätssteigernd auf die übrigen Industriezweige zu wirken, zweitens, weil das „Zugpferd“ selbst in der Krise steckte, und drittens, weil das Problem „offene Grenze“ offensichtlich bald einer „Lösung“ zugeführt werden sollte.

Auf der Tagesordnung des Politbüros der SED stand als 12. Tagesordnungspunkt von 16 Punkten der Bericht von Minister Helmut Wunderlich zum Thema „Bericht über die Lage und die weiteren Maßnahmen in der Luftfahrtindustrie“. Es wurden folgende Beschlüsse gefaßt: 1.) Der Bericht (Anlage Nr. 5) wird zur Kenntnis genommen. 2.) Das Politbüro beschließt: Der Flugzeug-

Prof. Baades größter Kritiker

Der ehemalige Chefkonstrukteur der Siebel-Werke, **Heinz Roessing** (27.12.1913-13.5.72), übte schon früh Kritik an den Ideen Brunolf Baades. 1951 war Roessing Baades Kommando in der UdSSR unterstellt worden, nachdem sich die von Siebel gebaute „DFS 346“ als nicht überschallfähig erwiesen hatte (Entwurfsproblem von der DFS stammend). Im Herbst 1959 verfaßte Roessing ein mehrseitiges Memorandum an Hans Cichy, wo er die gesamte Ausrichtung der Luftfahrtindustrie scharf kritisierte und den Standpunkt vertrat, daß man 1954 hätte „klein“ anfangen und den Industriezweig hätte langsam wachsen lassen müssen, um das Kollektiv nicht zu überdehnen, anstatt sofort riesige Hallen zu bauen und sich so unter einen ökonomischen Zugzwang zu setzen.



25.000 Beschäftigten sind 11.143 Produktionsarbeiter, rd. 7.000 technisches Personal, darunter 3.010 Ingenieure, Diplomingenieure und 395 Spezialisten. Im Verlaufe von fünf Jahren konnte ein guter Stamm Facharbeiter ausgebildet werden. Hierzu diente der Lizenzbau der IL-14P, der mit 80 Flugzeugen 1959 abgeschlossen wurde. 48 Flugzeuge wurden hiervon in 7 soz. Staaten exportiert. In den Jahren 1955 – 1960 beträgt der Gesamtzuschuß aus dem Staatshaushalt ca. 1.602 Mio. DM. Für Forschung und Entwicklung entfallen davon 773 Mio. DM.

Die nach dem Absturz der 152 V1 am 4.3.59 im 3. Quartal 1960 der Flugerprobung übergebenen Versuchsmuster V4 und V5 mußten nach zwei Flügen der V4 gesperrt werden. In Auswertung der ersten Flüge ergaben sich zusätzlich zu

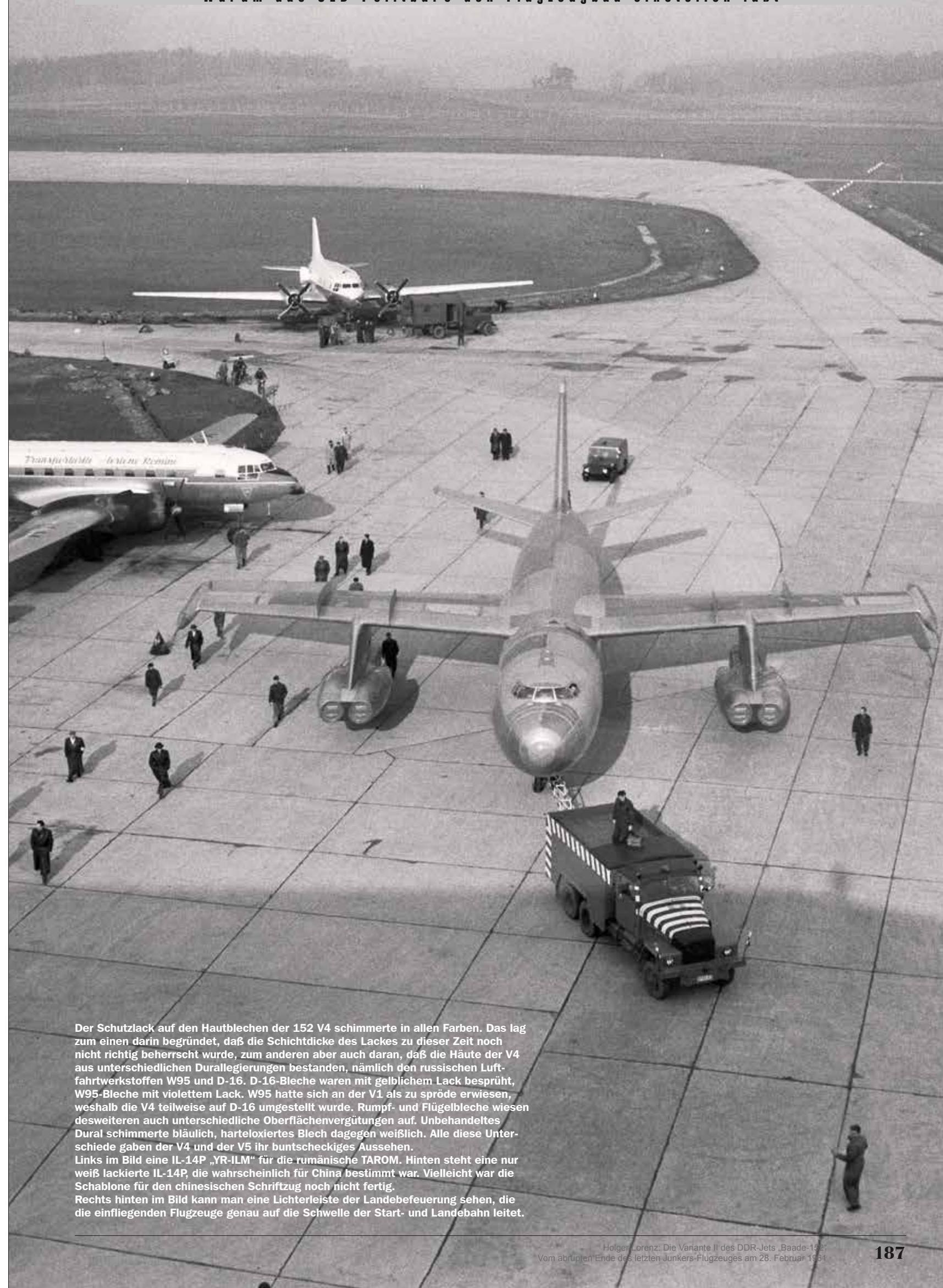


Die 152 V4 aus einer attraktiven Perspektive schräg von oben. Da wirkt das Flugzeug gleich wesentlich schlanker und zeigt seine aerodynamischen Vorzüge. Links dahinter steht der fertige Rumpf der 152/008. Anstelle der Pilotensichtschiben und dem Ausstellfenster trägt die 008 Stahlplatten, um den Rumpf abdrücken zu können. Mit diesen Stahlplatten wurde auch die „011“ 1990 aufgefunden.

bau wird eingestellt. 3.) Die Vorschläge über die künftigen Aufgaben werden zur Kenntnis genommen (Anlage 6) ... 8.) die personengebundenen Gehälter der wiss.-techn. Intelligenz werden beibehalten. (Damit sie nicht abwandert / H.L.) Hier nun der volle Wortlaut der Anlage Nr. 5: 1. Stand der Entwicklung der Luftfahrtindustrie: Seit dem Beginn des Aufbaus 1955 wurden

in der Luftfahrtindustrie moderne Produktionsstätten und Einrichtungen für die Forschung und Entwicklung geschaffen. Insgesamt wurden bis einschließlich 1960 573 Mio. DM investiert. Die vorhandene Produktionsfläche beträgt 248.000 Quadratmeter. Die Betriebe verfügen über einen Maschinenpark von rund 6.050 Werkzeugmaschinen, die zu 80 % jünger als 5 Jahre sind. Von den

den bereits festgelegten Konstruktionsänderungen eine erhebliche Anzahl von Änderungsfakten, die sich auf alle wichtigen Baugruppen erstreckten. Schwerpunkte sind die Kraftstoffanlage, die Hydraulikanlage, Steuerung, Fahrwerke, Triebwerksgondeln, Leitwerke, Klimaanlage, Druckhalte- und Enteisungsanlage. Die letzten Berechnungen im Dezember 1960 ergaben, daß



Der Schutzlack auf den Hautblechen der 152 V4 schimmerte in allen Farben. Das lag zum einen darin begründet, daß die Schichtdicke des Lackes zu dieser Zeit noch nicht richtig beherrscht wurde, zum anderen aber auch daran, daß die Häute der V4 aus unterschiedlichen Durallegierungen bestanden, nämlich den russischen Luftfahrtwerkstoffen W95 und D-16. D-16-Bleche waren mit gelblichem Lack besprüht, W95-Bleche mit violetter Lack. W95 hatte sich an der V1 als zu spröde erwiesen, weshalb die V4 teilweise auf D-16 umgestellt wurde. Rumpf- und Flügelbleche wiesen desweiteren auch unterschiedliche Oberflächenvergütungen auf. Unbehandeltes Dural schimmerte bläulich, harteloxiertes Blech dagegen weißlich. Alle diese Unterschiede gaben der V4 und der V5 ihr buntscheckiges Aussehen. Links im Bild eine IL-14P „YR-ILM“ für die rumänische TAROM. Hinten steht eine nur weiß lackierte IL-14P, die wahrscheinlich für China bestimmt war. Vielleicht war die Schablone für den chinesischen Schriftzug noch nicht fertig. Rechts hinten im Bild kann man eine Lichterleiste der Landebefeuerung sehen, die die einfliegenden Flugzeuge genau auf die Schwelle der Start- und Landebahn leitet.