

Berichte und Studien Nr. 1/95

Zur Geschichte der Luftfahrtindustrie in der DDR 1952-1961

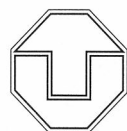
Gerhard Barkleit
Heinz Hartlepp



TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN



HANNAH-ARENDT-INSTITUT
FÜR TOTALITARISMUSFORSCHUNG



Berichte und Studien
Nr. 1/1995

2. korrigierte Auflage

Herausgegeben vom Hannah-Arendt-Institut für Totalitarismusforschung e. V.
an der TU Dresden

Mommsenstraße 13, 01062 Dresden

Tel. (0351) 463 2802, Fax (0351) 463 6079

Redaktion: Walter Heidenreich

Die Bilder wurden von Heinz Hartlepp zur Verfügung gestellt.

Abdruck und sonstige publizistische Nutzung – auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe gestattet. Belegexemplare erwünscht.

ISBN 3-931648-00-1

Zur Geschichte der Luftfahrtindustrie der DDR 1952 - 1961

Gerhard Barkleit

Die Spezialisten und die Parteibürokratie

Der gescheiterte Versuch des Aufbaus einer Luftfahrtindustrie in der Deutschen Demokratischen Republik

Heinz Hartlepp

Hatte die DDR-Luftfahrtindustrie 1954 und danach eine Chance?

Die heutige Sicht eines damals Beteiligten

Gerhard Barkleit

Die Luftfahrtindustrie der DDR – eine Chronik



Werbepostkarte der DDR-Luftfahrtindustrie mit der Darstellung eines Mittelstreckenverkehrsflugzeuges »152« über dem Dresdner Zwinger

Die Spezialisten und die Parteibürokratie

*Der gescheiterte Versuch des Aufbaus einer Luftfahrtindustrie
in der Deutschen Demokratischen Republik*

Wirtschaftliche Prestigevorhaben, von denen keines als wirklich erfolgreich zu bezeichnen ist, begleiteten die DDR von der Gründung als selbständiger Staat am 7. Oktober 1949 bis zum Zusammenbruch im November 1989. Ein solches Prestigeobjekt war der Aufbau einer Luftfahrtindustrie, deren Planungen bereits Anfang der fünfziger Jahre einsetzten und die im Februar 1961 durch einen Beschluß des Politbüros der SED aus noch immer nicht ganz geklärten Gründen eingestellt wurde. Weitere Prestigevorhaben waren die Mitte der fünfziger Jahre beginnenden Anstrengungen auf dem Gebiet der Kernenergetik, eigenständig Varianten thermischer Leistungsreaktoren zu entwickeln, und der Aufbau einer zu keiner Zeit auf Wirtschaftlichkeit orientierten mikroelektronischen Industrie in den achtziger Jahren. Kernenergetik und Mikroelektronik unterscheiden sich dadurch von der Luftfahrtindustrie, daß ihre Entwicklung nicht abrupt abgebrochen worden ist, sondern sie nach ideologisch aufgewertetem Start ihre Bedeutung zunehmend verloren und nahezu totgeschwiegen (Kernenergetik) oder gerade wegen ihrer wachsenden Bedeutung propagandistisch mißbraucht wurden (Mikroelektronik).

Der Glaube der SED-Führung, auf entscheidenden Gebieten der technologischen Entwicklung mit den führenden Ländern der Welt Schritt halten zu können, schien bis weit in die achtziger Jahre hinein unerschütterlich zu sein. Ein Glaube, der auf zwei Säulen ruhte, deren eine die Überzeugung war, im Besitz der einzig wahren, der wissenschaftlichen Weltanschauung zu sein, die sich ohnehin (gesetzmäßig) durchsetzen werde und das nicht nur hinsichtlich des politischen Systems, sondern auch auf wirtschaftlichem Gebiet, zumal – und das war die zweite Säule – die »vereinte Kraft des von der Sowjetunion geführten sozialistischen Weltsystems« auch ein überlegenes ökonomisches Reservoir darstelle. Die Tatsache, daß aus dem Scheitern eines Prestigevorhabens offensichtlich keine Lehren gezogen worden sind, sondern mit hohem Propagandaaufwand und unter Einsatz aller verfügbar zu machenden Reserven ein neues Projekt in Angriff genommen wurde, das dann allerdings auch nicht den erhofften Erfolg zeitigte, kann als permanente Selbstüberschät-

zung einer lernunfähigen Führungsschicht bezeichnet werden – möglicherweise ein generelles Charakteristikum totalitärer Systeme. Die politische Führung allein konnte jedoch nicht in der Lage sein, wirtschaftliche und technologische Prestigevorhaben zu formulieren, sondern war dabei immer auf die Beratung durch Fachleute angewiesen. Die Frage nach deren Mitwirkung und damit auch Mitverantwortung ist von Bedeutung für das Verständnis der Funktionsmechanismen der SED-Herrschaft. Ebenso bedeutsam ist die Frage nach dem Grad der Abhängigkeit der SED von Moskau bei ökonomischen Entscheidungen.

Das in der Außenstelle Potsdam des Bundesarchivs lagernde Schriftgut der Staatlichen Plankommission (SPK) der DDR, des wohl wichtigsten Regulierungs- und Kontrollorgans der Volkswirtschaft, die Protokolle der Sitzungen des Politbüros des Zentralkomitees der SED und das Schriftgut zur Luftfahrtindustrie im »Büro Ulbricht« der Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR im Bundesarchiv und in der Außenstelle Dresden des Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik bilden die Grundlage des folgenden Versuchs, am Beispiel der Luftfahrtindustrie das Verhältnis zwischen Fachleuten und Parteifunktionären sowie die Einflußnahme der Sowjetunion zu untersuchen. Akten aus russischen Archiven konnten bislang leider noch nicht zugänglich gemacht werden.

Die Gründe für den Aufbau einer Luftfahrtindustrie in der DDR

Die ersten Planungen zum Aufbau einer eigenständigen Luftfahrtindustrie der DDR erfolgten bereits Anfang 1952.¹ Allein die Verwendung des Begriffs »Aufbau« ist nicht ganz unproblematisch. Vielleicht sollte besser von »Wiederaufbau« gesprochen werden, hatten doch große Teile (etwa 60 %) der Flugzeugindustrie des »Dritten Reiches« ihren Sitz in jenem Teil Deutschlands gehabt, der gemäß den Festlegungen des sog.

1 Vgl. Werner, Jochen: Luftfahrtindustrie in der DDR (1952-1961). In: Michels, Jürgen/Werner, Jochen (Hg.): Luftfahrt Ost 1945-1990. Geschichte der deutschen Luftfahrt in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und der Deutschen Demokratischen Republik (DDR). (Die deutsche Luftfahrt. Buchreihe über die Entwicklung der deutschen Lufttechnik 22). Bonn 1994, S. 72.

Potsdamer Abkommens die sowjetisch besetzte Zone bildete. Diese Fabrikanlagen waren, beginnend am 22. Oktober 1946, zusammen mit den in ihren Werken verbliebenen Flugzeugbauern nach der Sowjetunion verbracht worden, wo sie entscheidend zu einer Modernisierung der Luftfahrtindustrie beitrugen. Die Rückkehr der deutschen Flugzeugbauer aus der Sowjetunion begann 1950 und erstreckte sich bis 1954.

Der Aufbau einer eigenständigen Luftfahrtindustrie in der DDR begann Anfang 1952 mit der Bildung der Hauptverwaltung (HV) 18 genannten Spezialabteilung des Ministeriums für Maschinenbau in Pirna, die sich mit Fragen des Wiederaufbaus der Flugzeugindustrie »entsprechend der Notwendigkeit der Verstärkung der Landesverteidigung«² beschäftigte. Etwa 40 Millionen Mark waren zur Schaffung von Einrichtungen und Anlagen vor allem in Dessau und Ludwigsfelde investiert worden,³ als im Juni 1953 der weitere Aufbau gestoppt wurde.⁴

Anhand der Organisations- und Leitungsstruktur der sich letztlich doch ausschließlich auf zivile Ziele orientierenden Luftfahrtindustrie der DDR sind im wesentlichen zwei Etappen beim Aufbau dieses Industriezweiges zu unterscheiden. Die erste begann mit der Bildung der »Verwaltung der Luftfahrtindustrie« (VLI) im »Amt für Technik der Deutschen Demokratischen Republik« (Leiter: Staatssekretär Wolf).⁵ Die Arbeit der VLI wurde von der politischen Führung der DDR überwiegend als unbefriedigend eingeschätzt. In einem undatierten, vermutlich Anfang 1955 verfaßten »Bericht über die Lage im Industriezweig 'Produktion von Flugzeug- und Geräte-Ersatzteilen für die Sowjetunion'«, der den handschriftlichen Vermerk »für Gen. Ulbricht, persönlich. Ziller« trägt,⁶ wird Karl Pätzold als neuer Leiter der VLI vorgeschlagen, da das »unkritische Verhalten« des

2 BStU AS DD - 2087/62, Objekt-Vg. 1894/61 »Ökonomik der Luftfahrtindustrie« Bd. 1, Bl. 47 - 49.

3 Ebd.

4 Sowohl Jochen Werner (vgl. Anm. 1) als auch Torsten Diedrich (in: Thoß, Bruno (Hg.): Volksarmee schaffen - ohne Geschrei. München 1994, S. 318) behaupten, daß die militärischen Planungen für die Flugzeugindustrie als Folge des Volksaufstandes vom 17. Juni 1953 aufgegeben worden seien. Andreas Kieselbach (in: Deutsche Gesellschaft für Zukunft und Raumfahrt Jahrbuch 1994 II, S. 1033) hingegen behauptet, daß die Einstellung des Militärflugzeugbaus in der DDR im Juni 1953 auf Drängen der UdSSR erfolgt sei.

5 Die aus der HV 18 hervorgegangene VLI wurde zwischenzeitlich als »Verwaltung für Industriebedarf« (Vfl) geführt.

6 SAPMO / J IV 2/202/56 (Büro Ulbricht).

amtierenden Leiters »zu seinen Fehlern keine kollektive Arbeit aufkommen läßt«. Allerdings besaß Karl Pätzold keinerlei fachliche Voraussetzungen zur Ausübung einer derart herausgehobenen Tätigkeit. Wie aus den Unterlagen der SPK hervorgeht, stellte diese Tatsache allein jedoch keinen entscheidenden Mangel dar.⁷ Die zweite Etappe begann 1958 mit der Bildung der »Vereinigung Volkseigener Betriebe Flugzeugbau« (VVB Flugzeugbau).⁸ Die Abteilung Maschinenbau der Staatlichen Plankommission, innerhalb derer der Sektor Luftfahrtindustrie⁹ (Leiter: Hans Cichy¹⁰) für den neuen Industriezweig zuständig war, stand unter der Leitung von Helmut Wunderlich, dem Stellvertretenden Vorsitzenden der SPK und Minister für Allgemeinen Maschinenbau. Die fachliche Leitung des Vorhabens wurde Brunolf Baade übertragen, der in den USA, in Deutschland und in der Sowjetunion erfolgreich als Flugzeugkonstrukteur tätig gewesen war.

Die Konzeption für den Aufbau einer eigenständigen zivilen Flugzeugindustrie in der DDR sah zunächst die Lizenzproduktion des sowjetischen Propellerflugzeuges »IL14« vor, das allerdings schon damals als veraltet angesehen wurde. Parallel zum Aufbau der Produktionsstätten für dieses Flugzeug liefen die Entwicklungsarbeiten für das strahlgetriebene Mittelstreckenpassagierflugzeug »152«, dessen erstes Versuchsmuster im III. Quartal 1956 flugfertig sein sollte, sowie für ein neues Strahltriebwerk, dessen Erprobung für das I. Quartal 1956 auf dem Prüfstand in Pirna vorgesehen war.¹¹ Für ein Land von der Größe der DDR, dessen Wirtschaft die Folgen des Zweiten Weltkrieges deutlich zu spüren bekommen hatte, war das eine ausgesprochen ehrgeizige Zielstellung, die in der damaligen DDR-Führung nicht nur Zustimmung fand.

Die eigentlichen Motive sowohl für den Versuch des Aufbaus einer eigenständigen Luftfahrtindustrie in der DDR als auch für deren überraschendes Ende sind nach Auffassung einiger damals beteiligter Spezialisten nicht in der DDR, sondern in der Sowjetunion zu suchen. Zwei Jahre nach der Auflösung der Luftfahrtindustrie im Jahre 1961 kommentierte einer der leitenden Konstrukteure in Dresden-Klotzsche,¹² der zu

7 Im Abschnitt III wird darauf genauer eingegangen.

8 Die VVB stellten als Vorläufer von Kombinatn »wirtschaftsleitende Organe zur allseitigen Entwicklung der Betriebe eines Industriezweiges« dar. Meyers Universallexikon. Leipzig 1982, Bd. IV S. 457.

9 Ab November 1959 »Gruppe Luftfahrtindustrie« unter Leitung von Heinz Stock.

10 Hans Cichy wurde 1960 zum Hauptdirektor der VVB Flugzeugbau berufen.

11 Vgl. Werner S. 78/79.

den aus der Sowjetunion nach Deutschland zurückgekehrten Spezialisten gehörte, diese Entscheidung nicht ohne Verbitterung: Nach seinen Informationen sei die DDR im Rahmen des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) mit der Entwicklung und Fertigung von Mittelstreckenflugzeugen beauftragt worden, weil die Sowjetunion als Folge ihrer immensen Anstrengungen im militärischen Bereich den zivilen Sektor im Flugzeugbau nicht mehr allein habe bewältigen können. Nachdem es den sowjetischen Spezialisten jedoch gelungen war, eine interkontinentale ballistische Rakete zu entwickeln und erfolgreich zu testen, habe in der Rüstungsindustrie der UdSSR eine Schwerpunktverschiebung stattgefunden. Die Folge seien freie Kapazitäten für die zivile Flugzeugindustrie gewesen. Auf Initiative, vielleicht sogar auf Drängen der Sowjetunion sei daraufhin im RGW der Beschluß gefaßt worden, die Flugzeugindustrie in der DDR zu liquidieren. Nur wenige Wochen nach der Demontage der Fertigungsstrecken für Flugzeuge vom Typ IL14 seien Anfragen aus dem asiatischen Raum eingegangen, ob die DDR eine größere Anzahl von Maschinen dieses Typs liefern könne. Dieser Auftrag habe jedoch nicht mehr angenommen werden können, da die DDR in ihrem Eifer, ein vorbildliches Mitglied des RGW sein zu wollen, die Fertigungsstrecken bereits demontiert hatte.

Der ebenfalls in der Sowjetunion tätig gewesene Dresdner Hochschulprofessor Heinz Hartlepp erinnert sich daran,¹⁵ daß der sowjetische General Lukin ihm und seinen Kollegen Anfang der fünfziger Jahre seine Vorstellungen über eine Arbeitsteilung im Flugzeugbau erläuterte: Künftig sollte es Aufgabe der DDR sein, Zivilflugzeuge für das sozialistische Lager zu entwickeln und zu bauen, die UdSSR hingegen werde den Bedarf des militärischen Sektors befriedigen.

Daß derartige Absprachen die Entscheidungsgrundlage der DDR-Führung für den Aufbau einer eigenen Luftfahrtindustrie gewesen sind, ist sehr wahrscheinlich, wenn auch zur Zeit noch nicht hinreichend zu belegen. Ganz sicher ist ihr ein spektakuläres wirtschaftliches Prestigevorhaben, das darüber hinaus eine innovative Ausstrahlung auf die gesamte übrige Industrie versprach, alles andere als unangenehm gewesen. Sicher ist auch, daß die Aufgabe, in der DDR eine moderne Luftfahrtindustrie aufzubauen, entscheidender Grund für eine große Anzahl aus der Sowjetunion heimkehrender Spezialisten gewesen ist, ihren Wohnsitz in der

12 Mündliche Mitteilung an den Verfasser im Jahre 1963.

13 Diskussionsbeitrag Heinz Hartlepps auf einer Zusammenkunft der »Interesengemeinschaft 152« am 22.2.1994 in Dresden.

DDR und nicht in der Bundesrepublik Deutschland zu nehmen. Noch im November 1957 stellte die Bezirksleitung Dresden der SED fest, daß ihr keine Begründung für den Aufbau einer Luftfahrtindustrie bekannt sei, „diese wahrscheinlich sztl. [seinerzeit] aus Geheimhaltungsgründen nicht veröffentlicht“ worden sei.¹⁴

Vom 18. bis zum 21. Mai 1954 führte Fritz Zeiler, Abteilungsleiter Maschinenbau/Metallurgie im ZK der SED, in Moskau Gespräche über die »Rückführung der Spezialisten«, zu denen von sowjetischer Seite Prof. Baade hinzugezogen wurde. In seinem Reisebericht¹⁵ schreibt Zeiler, daß der Stellvertretende Minister für Flugzeugindustrie, Genosse Balandin, vorgeschlagen habe, die Regierung der DDR solle unverzüglich die Bitte an die Regierung der UdSSR richten, drei bis vier sowjetische Spezialisten unter Zuziehung des Professor Baade für ca. eine Woche nach Deutschland zu entsenden, um »möglichst vor Rückführung der deutschen Spezialisten mit den verantwortlichen Genossen in Deutschland alle Fragen zu beraten«. Bemerkenswert ist die Feststellung des Berichterstatters, daß er sich der Meinung der sowjetischen Genossen angeschlossen habe, daß »man diese Dinge persönlich besser beraten kann, als irgendwelche schriftlichen Mitteilungen zu geben«. Zu »diesen Dingen« gehörte die in einem Gespräch mit »einem gewissen Genossen Gutkow aus dem Ministerium für Flugzeugindustrie« erhaltene Zusage, die unter Leitung von Baade gemeinsam mit den sowjetischen Genossen fertiggestellte Grundkonzeption der »neu entwickelten Transportmaschine« nach Eintreffen der Spezialisten der DDR zu übergeben. Weiterhin wurde zugesagt, daß notwendige Forschungs- und Erprobungsarbeiten »für mindestens zwei Jahre in dafür eingerichteten Instituten in der SU« durchgeführt werden sollten.

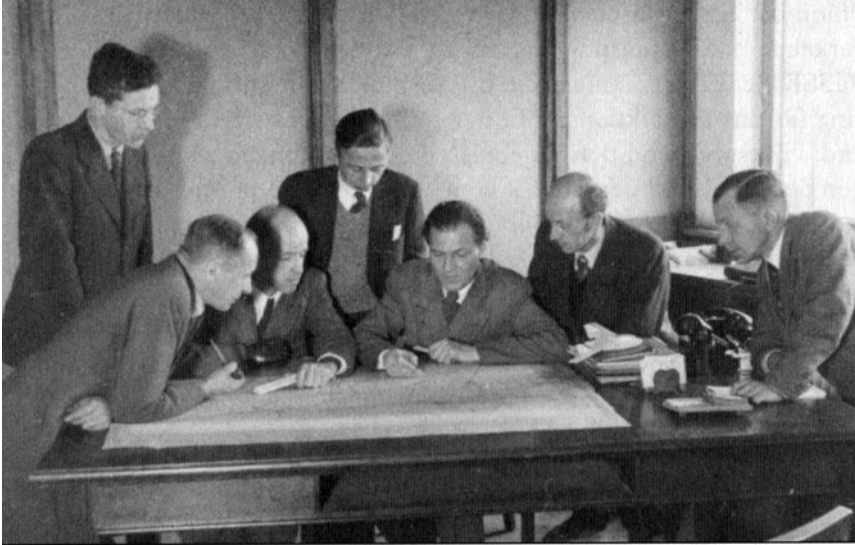
Am 28. Januar 1956 wurde ein Regierungsabkommen zwischen der UdSSR und der DDR unterzeichnet, das die Grundlage »der Entwicklung, des Baus und der Prüfung von Versuchs- und Serienflugzeugen für den zivilen Verkehr und den dazu gehörenden Triebwerken in der DDR« gewesen zu sein scheint. Das geht aus einem Vertrag vom 3. März 1956 hervor,¹⁶ der die »Schaffung und Tätigkeit des Sonderbüros beim Ministerium für Flugzeugindustrie der UdSSR« regelte.

Zu den spärlichen Belegen dafür, daß der Aufbau der Luftfahrtindustrie in der DDR zumindest in enger Abstimmung mit der UdSSR vorge-

14 BStU AS DD - 2087/62, Bd. IV, Bl. 172 - 190.

15 SAPMO / J IV 2/202/56 (Büro Ulbricht).

16 BAP / E - 1 / 14430, Bl. 1 - 6.



Führende Kräfte der Flugzeugentwicklung im Herbst 1946 noch in Dessau, am Tisch sitzend: Dipl.-Ing. Wolf, Dipl.-Ing. Wocke, Dipl.-Ing. Baade, Dipl.-Ing. Bohnin, Dipl.-Ing. Hoch, dahinter stehend: Dr.-Ing. Backhaus, Dipl.-Ing. Haseloff

nommen wurde, gehört ein vom Vorsitzenden der Staatlichen Plankommission, Bruno Leuschner, am 18. Dezember 1958 verfaßter Entwurf für einen Brief des 1. Sekretärs des ZK der SED, Walter Ulbricht, an den Generalsekretär des ZK der KPdSU, Nikita Sergejewitsch Chruschtschow.¹⁷ In diesem wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß der Aufbau einer Luftfahrtindustrie in der DDR für friedliche Zwecke »nach eingehenden Beratungen mit der UdSSR« vorgenommen wurde. Leider sei es innerhalb des RGW noch zu »keiner befriedigenden Abstimmung der Entwicklungs- und Produktionsprogramme sowie der Absatzpläne« gekommen. Auf die politische Bedeutung der Tätigkeit der Spezialisten wird mit der Bemerkung hingewiesen, daß man diese »vor den Abwerbungsversuchen des Gegners« schützen müsse.

Zu den gelegentlichen Hinweisen auf Abstimmungen der Produktionsziele mit der Sowjetunion gehört auch eine Bemerkung in einem Dokument vom 30. Oktober 1958.¹⁸ In diesem »Vorschlag für die Zweiseitige

17 BAP / E - 1 / 11584, Bl. 5 - 7.

18 BAP / E - 1 / 13263, Bl. 1 - 26.

Abstimmung zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken auf dem Gebiete des Zivilen Verkehrs- und Transportflugzeugbaues« wird auf Beratungen in der UdSSR Bezug genommen, die offensichtlich von entscheidender Bedeutung für das Produktionsprofil der Luftfahrtindustrie der DDR gewesen sind: »Entsprechend den Ergebnissen der Beratungen zwischen Spezialisten der DDR und der UdSSR vom 14.9. - 7.10.55 in Moskau wurde der Industriezweig auf die Größenordnung der Flugzeugtypen von 20 bis 60 t und der dazugehörigen Luftstrahltriebwerke und Propellerluftstrahltriebwerke ausgerichtet.«

Das Bemühen der Funktionäre der Staatlichen Plankommission, den Wünschen der Sowjetunion in jeder Weise zu entsprechen, kommt in einem Aktenvermerk des Amtes für Technik vom 12. Dezember 1957¹⁹ zum Ausdruck, der im folgenden auszugsweise wiedergegeben wird:

Aktenvermerk

über den telefonischen Anruf des Gen. Fratzter am
10.12.1957

Gen. Fratzter rief an und gab folgende Mitteilung:

"Außerdem müßten wir unsere Produktion reduzieren, wodurch sich der gesamte Plan verändert. Das ist dadurch begründet, weil wir durch die Moskauer Besprechung die 153²⁰ vorziehen müssen.

(Ich wies darauf hin, daß die Leitung des Amtes bereits im September gefordert habe, nur 30 Maschinen in den Plan aufzunehmen, daß aber von Seiten der VLI eigenmächtig 36 Maschinen geplant wurden.) Weiterhin sagte ich Gen. Fratzter, daß seine Begründung falsch sei, daß die 153 nicht in die Produktion aufgenommen wird, weil sie nach den Moskauer Beratungen vollkommen anders ausgelegt, also neu zu konstruieren ist."

Anacker²¹

Daß ökonomischen Entscheidungen auch auf höchster Ebene stets politische Erwägungen vorausgingen, letztere sogar absolute Priorität besaßen, wurde bei der Entscheidung über den Ankauf eines englischen

19 BAP / E - 1 / 14461, Bl. 25.

20 Gemeint ist das ebenfalls in der Planung befindliche Flugzeug mit der Bezeichnung »153«.

Triebwerks »Rolls-Royce PTL Tyne« für die ersten Maschinen des Typs 153 offensichtlich. In einer Beratung beim Vorsitzenden der SPK, Bruno Leuschner, am 22. November 1958²² war ein solcher Kauf erwogen worden, weil »das Triebwerk Pirna 018 zu spät kommt und das sowjetische Triebwerk NK 4 eine zu geringe Leistung hat«. Walter Ulbricht persönlich entschied in einem vertraulichen Brief an Leuschner,²³ derartige Überlegungen zu beenden: »Es ist politisch und technisch unmöglich, das englische Triebwerk zu übernehmen. Dadurch würde die ganze Produktion durcheinanderkommen und das Vertrauensverhältnis zwischen dem sowjetischen Flugzeugbau und der DDR ernsthaft gestört.« – ein Vertrauensverhältnis, das es in des Wortes Sinne zumindest im Bereich des Flugzeugbaus wohl niemals gegeben hat.

Schwierigkeiten und Probleme beim Aufbau des Industriezweiges

Die hohen quantitativen und qualitativen Anforderungen des neuen Industriezweiges erreichten und überschritten sehr schnell die Leistungsfähigkeit der DDR-Wirtschaft. Eine – möglicherweise sogar die entscheidende – Ursache für die rasch wachsenden Schwierigkeiten waren die Verzögerungen bei der Entwicklung und Erprobung der »152«, deren erste flugfähige Version beim zweiten Einsatz am 4. März 1959 abstürzte.

Diese Schwierigkeiten lagen nicht ausschließlich im Verantwortungsbereich der Luftfahrtindustrie der DDR. In dem bereits zitierten Bericht über die Lage im Industriezweig »Produktion von Flugzeug- und Geräte-Ersatzteilen für die Sowjetunion«²⁴ wird festgestellt, daß nach wie vor Konstruktions- und Berechnungsunterlagen fehlen, die vom Kollektiv in der Sowjetunion ausgearbeitet worden seien. Sicherheitsbedenken der UdSSR werden für möglich gehalten, da es sich bei dem Typ »152« um

21 In dieser in der originalen Orthographie wiedergegebenen Mitteilung des Planungsleiters in der VLI, Fratzer, an den Leiter der zentralen Planungsabteilung, Anacker, im Amt für Technik fällt neben dem Inhalt des Dokuments, der über die Bereitschaft, auf Wünsche der sowjetischen Seite einzugehen, hinaus auch Rückschlüsse auf Differenzen zwischen SPK und VLI ermöglicht, der Umgang mit der deutschen Sprache auf.

22 BAP / E - 1 / 14433, Bl. 106 - 111.

23 BAP / E - 1 / 11584, Bl. 3.

24 SAPMO / J IV 2/202/56 (Büro Ulbricht).

ein Flugzeug handele, dessen Ausgangsbasis das »militärische Muster 150« sei.

Ein erheblicher Teil der für die Serienproduktion des Typs »152« errichteten Produktionskapazitäten konnte auf Grund der Verzögerungen bei der Entwicklung nicht ausgelastet werden. In einer Vorlage zur Arbeitsbesprechung des Sektors Luftfahrtindustrie der SPK vom 30. Juni 1958 heißt es zum Beispiel, daß das Werk 801, der VEB Maschinen- und Apparatebau Dresden – Entwicklungs- und Versuchswerk für Flugzeuge und Geräte, im III. Quartal 1958 eine freie Kapazität von ca. 150 000, das Werk 806, der VEB Apparatebau Lommatzsch – Segelflugzeugbau, von 50 000 bis 60 000 Stunden habe.²⁵ Die Folge solcher nicht ausgelasteter Kapazitäten war die Übernahme von Produktionsaufgaben anderer Industriezweige.

Bereits zu Beginn des Aufbaus der Flugzeugindustrie wurden deren Zielstellungen zumindest von einigen staatlichen Stellen mit ziemlicher Skepsis aufgenommen. In einer »Stellungnahme zum Volkswirtschaftlichen Gutachten der VLI«²⁶ vom 19. Juni 1957 werden Zweifel an der Realisierbarkeit des Programms geäußert: »Das Programm erleidet mit Sicherheit im ersten Jahre bereits einen ganz erheblichen Einbruch, was auf die Folgejahre nicht ohne Einfluß sein wird.« In dieser Stellungnahme wird außerdem die Befürchtung geäußert, »daß das gesamte Potential der Volkswirtschaft in der DDR eine übermäßige weitere Inanspruchnahme durch den neu hinzugekommenen Industriezweig Flugzeugbau nicht gestatten wird«.

Die Berechtigung dieser Skepsis zeigt sich daran, daß von Anfang an Planvorgaben durch die Luftfahrtindustrie nicht eingehalten worden sind. In den wirtschaftlichen Analysen der SPK wird diese Tatsache immer wieder erwähnt. Im »Bericht über die Entwicklung der Luftfahrtindustrie der Deutschen Demokratischen Republik« vom 4. September 1959²⁷ heißt es zur Lizenzproduktion der IL14, dem eigentlichen wirtschaftlichen Fundament des Industriezweiges: »Obwohl seitens der Volksrepublik China, der Volksrepublik Vietnam und in Südamerika Interesse an dem Kauf weiterer IL14P besteht, kann die Produktion 1960 nicht fortgesetzt werden, da die materialtechnischen Voraussetzungen fehlen.« Zum Entwicklungsrückstand der »152« findet sich die folgende Bemerkung: »Zu Beginn des Aufbaues der Luftfahrtindustrie im Jahre 1954 war vorgese-

25 BAP / E - 1 / 14431, Bl. 25 - 26.

26 BAP / E - 1 / 14433, Bl. 8 - 13.

27 BAP / E - 1 / 8049, Bl. 43 - 53.

hen, die Entwicklung der Type '152' so voranzutreiben, daß mit der Flug-erprobung der ersten Versuchsmaschine im I./57 begonnen werden sollte. Diese Aufgabenstellung beruhte im wesentlichen auf einer Überschätzung der eigenen Fähigkeiten des aus der Sowjetunion zurückgekehrten Kollektivs von Flugzeugbauern.«

In einem - im Original undatierten, vermutlich im Dezember 1959 vorgelegten - umfangreichen »Bericht über die Entwicklung der Luftfahrtindustrie«²⁸ werden zum einen die Schwierigkeiten und Probleme angesprochen, zum anderen wird aber auch Kritik an der Leitungs- und Führungstätigkeit innerhalb des Industriezweiges geübt. Die objektiven Schwierigkeiten werden wie folgt dargestellt: »Die Tatsache, daß gleichzeitig mit dem Aufbau der Entwicklungs- und Produktionsstätten die Serienproduktion des Flugzeuges IL14 organisiert und parallel zur Entwicklung eines modernen Düsen-Passagier-Flugzeuges die Voraussetzungen für die Serienproduktion eines solchen Flugzeugtyps geschaffen werden mußten, hat zu vielen außerordentlichen Schwierigkeiten geführt. Die Entwicklungsergebnisse machten häufige Umprojektierungen während des Aufbaues der Produktionsanlagen und laufende Umdispositionen in den Produktionsbereichen, auf dem Gebiet der materialtechnischen Versorgung und auf anderen Gebieten notwendig.«

Zu den Problemen der Leitungstätigkeit heißt es in dem Bericht: »Die Erfahrungen der letzten Jahre und der Flugunfall haben gezeigt, daß in den Leitungsorganen des Industriezweiges ernste ideologische Schwächen, Sorglosigkeit, mangelnde Disziplin und fehlende technische Ordnung bestanden, die die Erfüllung von Planaufgaben gefährden und noch nicht vollständig überwunden sind.« Aber auch die Probleme des fehlenden Vorlaufs in der Forschung werden benannt: »Auf dem Gebiet der Grundlagenforschung wurde nicht zielstrebig an der Erreichung des Weltniveaus gearbeitet. Disproportionen in der Entwicklung haben ihre Ursache in dem Fehlen einer einheitlichen wissenschaftlich-technischen Leitung und komplexen Lösung der Hauptaufgaben unter Einbeziehung aller wissenschaftlichen Kräfte des Industriezweiges und der übrigen Industrie.«

Das folgende Zitat aus diesem Bericht läßt die Grenzen der analytischen Möglichkeiten der Verantwortlichen innerhalb der SPK erkennen: »Um die Einheitlichkeit der Leitung und die Durchsetzung einer straffen Disziplin im Industriezweig zu festigen, wurde die VVB Flugzeugbau organisatorisch verstärkt und dem Stellvertreter des Vorsitzenden für

28 BAP / E - 1 / 8049, Bl. 157 - 174.

den Bereich Maschinenbau der Staatlichen Plankommission direkt unterstellt. In den vergangenen Monaten wurde in der Leitung des Industriezweiges begonnen, die vorhandenen Schwächen zu beseitigen und die Disziplin zu verbessern.«

Aufschlußreich sind diese Bemerkungen in zweierlei Hinsicht: Einerseits wird deutlich, daß die Größe der Aufgabe, eine DDR-eigene Flugzeugindustrie aufzubauen, durchaus begriffen worden war, andererseits jedoch ist ebenso offensichtlich, daß die Lösung der Probleme auf administrativem Wege für möglich gehalten wurde.

Vorbereitung der Einstellung der Flugzeugindustrie durch die Staatliche Plankommission

Der Gedanke, die Entwicklung und Serienproduktion von Flugzeugen einzustellen, taucht erstmalig in dem Bericht »Derzeitiger Stand in der Luftfahrtindustrie«²⁹ der Gruppe Luftfahrt der SPK vom 18. Juni 1960 auf. Die Ursachen für den unzureichenden Entwicklungsstand der Luftfahrtindustrie werden allerdings nicht im Verantwortungsbereich der SPK selbst gesucht, sondern die führenden Experten als Schuldige benannt. Zweifel an der eigenen Führungstätigkeit oder gar an der Wirtschaftskraft der DDR sind nicht erkennbar. In dem Bericht heißt es: »Die Ursachen für den ungenügenden technischen Stand der Produktion sind nicht auf materielle und finanzielle Fragen zurückzuführen. Dem Flugzeugbau wurden stets ausreichend Investitionen, Importmittel und F- und E-Mittel bereitgestellt. Die Situation muß auf die Qualität der leitenden technischen Kader (SU-Spezialisten)³⁰ zurückgeführt werden, wie der Techn. Direktor und Chefkonstrukteur, Dipl.-Ing. Freytag, der Institutsdirektor für Triebwerk und Hauptabteilungsleiter im VEB Entwicklungsbau Pirna, Prof. Dr. Cordes und der Techn. Direktor, Handke, im VEB Industrierwerk Karl-Marx-Stadt.

Wir sind nicht sicher, daß die genannten und andere leitende Kader die Entwicklung bewußt hemmen. Ein Beweis ist die Verhaftung des ehemaligen Techn. Direktors Gerlach von Pirna wegen Sabotage- und Spionagearbeit. Ein anderes Moment ist auch die verstärkte Republikflucht beispielsweise im Bereich des Koll. Cordes mit 4 maßgeblichen Ingenieuren innerhalb von 10 Wochen.³¹

29 BAP / E - 1 / 8050, Bl. 98 - 104.

30 Der Begriff »SU-Spezialisten« ist handschriftlich gestrichen.



Das Mittelstreckenverkehrsflugzeug 152-II (Aufnahme aus dem Jahr 1959)

Oder, Prof. Dr. Scheinost, Werkdirektor von Pirna wollte in Pirna ein Haus und Möbel kaufen. Alle Vorbereitungen waren getroffen. Er ist vor kurzem aus nicht bekannten Gründen vom Kauf zurückgetreten.³² Gen. Prof. Baade hat nach unserer Auffassung die Leitung der Forschung und Entwicklung nicht straff in den Händen.«

Anfänglich war nicht an eine vollständige Liquidierung der Luftfahrtindustrie gedacht; es wurde auch eine Reduzierung des Programmes in Betracht gezogen. Die Verantwortlichen hegten bis zur letzten Stunde die Hoffnung, mit Hilfe der UdSSR den Flugzeugbau, oder zumindest wesentliche Teile dieses Industriezweiges, am Leben erhalten zu können. In einer als »streng vertraulich« eingestuften »Niederschrift über die Beratung mit Gen. Chrunitschew - 1. Stellvertreter des Vorsitzenden der Staatlichen Plankommission der UdSSR - am 29.11.1960«³³ schreibt

- 31 Heinz Hartlepp erinnert sich an Abwerbungsversuche durch Ferdinand Brandner nach Ägypten. Brandner sei nach dem Aufenthalt in der Sowjetunion nicht in der DDR geblieben, sondern nach Österreich gegangen. 1960 habe er in Ägypten an der Entwicklung eines Triebwerkes für ein Kampfflugzeug gearbeitet.
- 32 Auch daran erinnert sich Heinz Hartlepp: »Der Grund für diese Entscheidung war ein ganz privater. Frau Scheinost war letztlich doch nicht zu bewegen, ihren Wohnsitz von Westberlin nach Pirna zu verlegen.«

Helmut Wunderlich, Chrunitschew habe nochmals darauf hingewiesen, daß die UdSSR in den nächsten Jahren keine Flugzeuge aus der DDR benötige. Chrunitschew habe jedoch zugesagt, zumindest die Übergabe von Aufträgen zur Triebwerksentwicklung nach Pirna prüfen zu lassen, »obwohl die Kapazitäten für die Entwicklung von Triebwerken in der UdSSR auf Grund der forcierten Entwicklung und Produktion der Raketentechnik ebenfalls nicht voll ausgelastet seien«. Der Hinweis Chrunitschews auf die forcierte Entwicklung der Raketentechnik als Ursache freier Kapazitäten im sowjetischen Flugzeugbau ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil damit das (noch zu belegende) Abrücken der UdSSR von ursprünglichen Zusagen an die DDR zu erklären wäre.

In der erwähnten Beratung erfolgte auch eine Bewertung der Arbeit und der Person von Brunolf Baade, des führenden Flugzeugkonstruktors der DDR. Wunderlich zitiert Chrunitschew: »Daß man Baade in der UdSSR und auch in der DDR erst zu spät richtig eingeschätzt habe, liegt zu einem großen Teil an den sowjetischen Genossen, die während seines Aufenthaltes in der UdSSR für ihn verantwortlich waren. Sie hätten B. Fähigkeiten überbetont und zu wenig auf die Beseitigung seiner Schwächen eingewirkt.« Weiter heißt es: »Gen. Chrunitschew legte mir nochmals seine persönliche Meinung über die Fähigkeiten und Eigenschaften von Prof. Baade dar, der ein sehr temperament- und energievoller Mensch sei und große Erfahrungen auf dem Gebiet des Flugzeugbaus besitze... Er besitze jedoch auch sehr große Schwächen, die die Entwicklung unseres Flugzeugbaues zweifellos gehindert hätten.«

Brunolf Baade, zu jener Zeit Kandidat des ZK der SED, bemühte sich intensiv darum, das Ende der Flugzeugindustrie abzuwenden. In einem persönlichen Brief an den Vorsitzenden der Staatlichen Plankommission³⁴, Bruno Leuschner, schrieb er am 4. November 1960: »Bekanntlich sind zur Erfüllung der Aufgaben des Siebenjahrplanes, für den Aufbau der Chemie, zur Durchsetzung der Standardisierung und Automatisierung sowie zur Unterstützung der Landwirtschaft für den Maschinenbau so große Aufgaben entstanden, daß sie sicher nur unter Einsatz aller Kräfte und durch Einschaltung zusätzlicher Kapazitäten gelöst werden können... Wenn ich mich heute als Genosse und nicht in meiner Eigenschaft als Generalkonstrukteur an Dich wende, so deshalb, weil ich Dir als Genosse einige Hinweise geben möchte, damit es bei der Durchführung dieser Aufgabe nicht zu Fehlentscheidungen kommt.

33 BAP / E - 1 / 13861, Bl. 1 - 8.

34 BAP / E - 1 / 8050, Bl. 176 - 187.

Es gibt gewisse Tendenzen, nicht nur in der Plankommission, sondern auch an anderen Stellen, die, ausgehend von den in der Luftfahrtindustrie jetzt vorhandenen Schwierigkeiten, dafür plädieren, die Luftfahrtindustrie restlos zu liquidieren und voll für die Aufgaben der Mechanisierung und Automatisierung und für andere Aufgaben einzusetzen. Ich halte eine solche Entscheidung für falsch.« Baade fährt mit einer detaillierten Analyse des Zustandes und der Ursachen der aufgetretenen Mängel fort. Dabei räumt er ein, daß ein Großteil der Fehler der Vergangenheit auf die Überschätzung der eigenen Kräfte, auf unklare Dispositionen und auch auf Disziplinlosigkeit zurückzuführen sei. Es seien aber auch objektive Schwierigkeiten aufgetreten. So habe die übrige Industrie der DDR, insbesondere die Geräteindustrie, fast keinen Beitrag für die Entwicklung geleistet: »Durch fehlende Flugzeugwerkstoffe wurde der Betrieb oft viele Monate aufgehalten, da die in der Sowjetunion und im übrigen Ausland bestellten Werkstoffe und Geräte nicht rechtzeitig eintrafen.« Baade macht auch konkrete Vorschläge zu »Umstellungen und Einschränkungen« und nennt das den »z.Zt. einzig gangbaren Weg«.

Trotz aller Bemühungen der führenden Experten faßte das Politbüro am 28. Februar 1961 den Beschluß, den Flugzeugbau in der DDR einzustellen.

Das für diese Arbeit ausgewertete Schriftgut liefert Hinweise darauf, daß die Gründe, die zur Einstellung der Flugzeugproduktion in der DDR führten, nicht ausschließlich interne waren, sondern daß Entwicklungen in der Rüstungsindustrie der UdSSR eine zumindest nicht unerhebliche Rolle gespielt haben. In einem Brief an Walter Ulbricht zur »Analyse über den Aufbau, die Entwicklung und die Perspektive der Luftfahrtindustrie in der DDR« vom 30. Januar 1961³⁵ gebraucht Heinz Roessing, Technischer Direktor und Chefkonstrukteur des VEB Maschinen- und Apparatebau Schkeuditz und zu den sogenannten SU-Spezialisten gehörend, die schon zitierten Argumente seiner Kollegen: »Aufgrund der Umstellung auf militärischem Gebiet, nämlich der Produktion von schweren militärischen Flugzeugen und zum Teil auch von Jägern auf Raketen ist in der SU eine umfangreiche Kapazität im orthodoxen Flugzeugbau nicht mehr gebunden. Das heißt, die SU ist ihrerseits gezwungen, die ehemals notwendige Kapazität des Flugzeugbaues (hier ist immer Zellenbau gemeint) auf andere Produktion umzustellen bzw. für den Verkehrsflugzeugbau auszuwerten, da der Anteil der Zelle in der Raketenfertigung nur noch sehr klein ist.«

35 BAP / E - 1 / 8050, Bl. 195 - 202.

Auf bereits im Jahre 1953 geäußerte Bedenken zur Konzeption der Luftfahrtindustrie der DDR weist Roessing in seiner Analyse ebenfalls hin, wenn er schreibt, »nur dadurch, daß in den damaligen leitenden Funktionen keine Fachleute saßen«, sei ein »falscher Weg« beschritten worden. Der »richtige Weg« beim Aufbau einer Luftfahrtindustrie in der DDR wäre nach Roessings Auffassung dadurch gekennzeichnet gewesen, »daß der damaligen Lage entsprechend in der DDR vorerst nur solche Flugzeuge gebaut werden sollten, die mit DDR-eigenen Mitteln im wesentlichen zu erstellen waren, d.h. also ganz einfach, Kleinflugzeuge«. Zum Großflugzeugbau hätte die DDR nach seiner Überzeugung erst nach Schaffung der »entwicklungs- und materialmäßigen Grundlagen« übergehen dürfen. Roessing schreibt: »Mit dieser Analyse dürfte eigentlich klar sein, daß der Zustand, in den wir im Industriezweig Luftfahrt geraten sind, logisch ist und nicht anders sein konnte.« Er glaubte allerdings offenbar daran, daß die Probleme des Flugzeugbaus der DDR gelöst werden könnten, »wenn man DDR und sozialistisches Lager, insbesondere die SU, als eine Einheit auf dem Gebiet des Flugzeugbaues betrachtet«. Abschließend äußert er sich noch einmal zu den Hauptursachen des Scheiterns: »Zum Schluß möchte ich betonen, daß an dem jetzigen Zustand nicht die Qualität der Spezialisten die Schuld trägt, sondern einfach die Unmöglichkeit des ganzen Vorhabens auf der bisherigen Basis... Ein wesentlicher Punkt, der zu diesem Zustand geführt hat, liegt in der Tatsache begründet, daß in höheren Ebenen des Staatsapparates keine Fachleute vorhanden waren.«

Obwohl die führenden Experten der Luftfahrtindustrie der DDR ihre Fähigkeiten nicht nur bereits im »Dritten Reich«, sondern auch durch ihre erfolgreiche Tätigkeit in der Sowjetunion hinreichend bewiesen hatten, sieht sich Roessing veranlaßt, eben diese Spezialisten in Schutz zu nehmen. Sein Vorwurf, die leitenden Funktionäre in der Staatlichen Plankommission und in der VVB Flugzeugbau seien fachlich nicht genügend qualifiziert gewesen, läßt sich anhand einiger Beurteilungen belegen, die sich in den Akten der SPK befinden. So heißt es über den Leiter der VLI, Karl Pätzold, in einer Aktennotiz der SPK³⁶: »Soweit bekannt, verfügt der Gen. Pätzold über keinen Abschluß.« Daß der Parteiführung politische Zuverlässigkeit wichtiger war als fachliche Fähigkeiten, geht aus der folgenden Bemerkung hervor: »Ursache nicht immer parteimäßigen Verhaltens ist seine ungenügende politische Qualifikation. Er wurde deshalb für den Besuch der Bezirksparteischule vorgeschlagen. Auch hier

36 BAP / E - 1 / 14448, Bl. 9.

bedurfte es längerer Zeit, ihn von der Notwendigkeit zu überzeugen, da er der Meinung war, er müßte sich erst einen wissenschaftlichen Abschluß auf fachlichem Gebiet erarbeiten.«³⁷ In dieser Akte finden sich auch Aussagen über weitere maßgebliche Mitarbeiter. Über Joachim Ernst Kühnel, zeitweise Stellvertreter des Hauptdirektors der VVB Flugzeugbau Dresden, heißt es: »Offensichtlich besitzt der Gen. Kühnel die für seine Funktion notwendige Qualifikation nicht.« Dem als Planungsleiter der VVB Flugzeugbau tätigen Erich Max Lange wird bescheinigt, daß er sich auf dem Gebiet der finanziellen Planungsarbeit noch festigen müsse. Bei der Einsetzung von Hans Ramm, 1958 Leiter der Gruppe Produktion und Technik der Staatlichen Plankommission, in eine neue Funktion heißt es in der Beurteilung: »...wird von uns die Bestätigung seiner Funktion, trotz der nicht umfassenden praktischen Erfahrungen im Flugzeugbau, befürwortet«. In einer Beurteilung von Heinz Stock, ab November 1959 Leiter der Gruppe Luftfahrtindustrie der Staatlichen Plankommission, ist zu lesen: »Durch Aufnahme eines Fernstudiums wird ihm die Möglichkeit gegeben, noch fehlende theoretische Kenntnisse sich anzueignen.« Seine mangelnde fachliche Qualifikation wird in dieser Beurteilung deutlich angesprochen.

Daß auch in der Staatlichen Plankommission ein Zusammenhang zwischen der plötzlichen Weigerung der UdSSR, jemals Flugzeuge aus der DDR zu importieren, und der sowjetischen Raketentechnik gesehen wurde, zeigt der erste Entwurf einer »Disposition zur Vorlage Luftfahrtindustrie«.³⁸ In diesem undatierten Entwurf, dessen Verfasser nicht ersichtlich ist, heißt es: »Warum tun wir diesen Schritt?

Die Erfolge in der Raketentechnik haben den technischen Stand nicht nur beschleunigt, sondern auch große Kapazitäten für den zivilen Flugzeugbau frei werden lassen. Die UdSSR ist das führende Land.

Diesem schnellen Aufstieg der Flugzeugtechnik konnten wir nicht Schritt halten... Der Aufbau der Luftfahrtindustrie erfolgte unter dem Gesichtspunkt einer engen wtZ (wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit, d. Verf.) mit der UdSSR. Alle Bemühungen einer engeren Zusammenarbeit und Arbeitsteilung auf dem Gebiet der Entwicklung, der Produktion und des Absatzes sind fehlgeschlagen.«

Offenbar fällt die Sowjetunion auf Grund der erfolgreichen Entwicklung der militärischen Raketentechnik im Laufe des Jahres 1959 die Entscheidung, die frei werdenden Kapazitäten der Flugzeugindustrie auf

37 BAP / E - 1 / 14447, Bl. 19 - 47.

38 BAP / E - 1 / 14439, Bl. 17 - 25.

zivile Produktion umzustellen und keine Flugzeuge von der DDR zu kaufen. In der Disposition heißt es dazu: »Regierungsverhandlungen 1959: Erst Zusage für Abnahme von Flugzeugen, dann prinzipielle Ablehnung – verständlich, da SU selbst große freie Kapazitäten hat und Betriebe umstellte.«³⁹

Das Verständnis des Verfassers dieser Disposition für eine Haltung, die letztlich das endgültige »Aus« für einen ganzen Industriezweig bedeutete, ist wohl nicht allein darauf zurückzuführen, daß nunmehr eine einleuchtende Begründung dafür gegeben schien, sich von dem Sorgenkind »Luftfahrtindustrie« zu verabschieden, sondern auch darauf, daß es absolut unüblich war, Entscheidungen der Sowjetunion kritisch zu hinterfragen. Anstatt Bedauern darüber zu empfinden, daß die DDR einen wirtschaftlichen Mißerfolg erlitten hat, äußert er seinen Stolz auf die Leistungsfähigkeit des »großen Bruders«: »Die UdSSR ist in der Lage und beweist das ständig, den Bedarf des sozial. Weltmarktes und den der jungen Nationalstaaten abzudecken.«

Das ebenfalls in dieser Disposition gebrauchte Argument, ein Land werde nicht danach eingeschätzt, ob und welche Flugzeuge es baue, sondern welches Niveau die Produktion habe und wie der Lebensstandard des Volkes sei, deutet darauf hin, daß der Mißerfolg der Flugzeugindustrie den Glauben der Funktionäre an die überlegene Leistungs- und Koordinierungsfähigkeit des Sozialismus nicht zu erschüttern vermochte. Im Gegenteil heißt es: »Das Bestehen des sozial. Weltmarktes, die neuen Verhältnisse in den Beziehungen der Länder zueinander und schließlich die ausreichenden Kapazitäten des Flugzeugbaues in der SU gestatten uns, auf die eigene Entwicklung und Produktion von Flugzeugen zu verzichten.«

Dieser erste Entwurf wurde offenbar für sehr wenig geeignet gehalten, den Mitarbeitern der Luftfahrtindustrie den Politbürobeschluß zu erläutern. In einer überarbeiteten Version⁴⁰ werden am Anfang zunächst einmal die großen Erfolge des Industriezweiges aufgezählt. Zu den Entwicklungen in der Luftfahrtindustrie der Sowjetunion, die im ersten Entwurf auf die Erfolge der Raketentechnik zurückgeführt werden, heißt es dann hinreichend unpräzise: »Der wissenschaftliche Fortschritt im Flugzeugbau

39 Diese Argumentation überrascht, da bereits 1957 in einem bestätigten Protokoll der Sektion I [des RGW] festgehalten wurde, daß die UdSSR über alle Klassen von Flugzeugen verfüge und deshalb kein Bedarf für die Typen 152 und 153 bestehe (in: BStU AS DD - 2087/62, Bd. I, Bl. 13 - 20).

40 BAP / E - 1 / 14439, Bl. 26 -36.

wurde beschleunigt durch die grossen Erfolge in der Raketentechnik. Zweifellos hat die UdSSR durch die Entwicklung der Raketentechnik, der Elektronik und der Meß-, Steuer- und Regeltechnik die grössten Schritte in den letzten Jahren nach vorn gemacht.« Die sich aus der Haltung der UdSSR für die DDR ergebenden Konsequenzen werden wie folgt umschrieben: »Wenn wir die Lage real einschätzen, dann müssen wir feststellen, dass auch in absehbarer Zeit mit einem ökonomischen Ergebnis für die DDR nicht gerechnet werden kann... Die UdSSR verfügt heute über umfangreiche Forschungseinrichtungen und ist dadurch in der Lage, den Bedarf des gesamten sozialistischen Lagers an zivilen Verkehrsflugzeugen voll abzudecken.«

Im abschließenden Teil dieser Disposition wird die neue Aufgabenstellung des abzuwickelnden Industriezweiges begründet: »Andererseits gibt es in der DDR eine große Anzahl von Aufgaben im Maschinenbau, die bisher nicht oder nur ungenügend auf Grund fehlender technischer Kader und Kapazitäten gelöst werden konnten... Bei der Lösung aller dieser Aufgaben hat ein jeder Wissenschaftler, Ingenieur, Techniker und Arbeiter eine klare Perspektive.«

Wie viele der Flugzeugbauer auf diese »klare Perspektive« verzichtet hätten, wäre ihnen nicht wenige Monate später, am 13. August 1961, mit dem Mauerbau und der damit verbundenen Schließung der innerdeutschen Grenze die Entscheidung abgenommen worden, läßt sich heute nicht mehr feststellen.

In der Beschlußvorlage für die entscheidende Sitzung des Politbüros am 28. Februar 1961⁴¹ werden die Ursachen für das Scheitern des Vorhabens »Luftfahrtindustrie« durchaus deutlicher benannt. So wird zunächst einmal sachlich festgestellt, daß sich der Rückstand zu den führenden Ländern vergrößert habe. »Ein Aufholen des technischen Rückstandes würde einen nicht vertretbaren hohen Aufwand erfordern, da hierfür die Grundlagen in der Forschung fehlen.« Aber auch die Schwierigkeiten auf Grund mangelnder Zuverlässigkeit der Sowjetunion werden nicht verschwiegen, sondern deutlicher ausgesprochen, als das auf den unteren Ebenen der SPK gewagt wurde: »Anlässlich eines Besuches von Flugzeugspezialisten der UdSSR unter Leitung des Stellvertreters des Vorsitzenden der Plankommission, Genossen Chrunitschew, im März 1959 wurde der DDR empfohlen, ein Kurzstreckenflugzeug zu entwickeln, dessen Absatz in wirtschaftlicher Stückzahl an die UdSSR gesichert sei. Darüber hinaus wurde eine Abnahme von etwa 100 Stück 152 in

41 SAPMO J IV / 2 / 2 / A - 805.

Aussicht gestellt. Im Ergebnis der im Juni 1959 folgenden Beratung der Regierungsdelegationen beider Länder wurde seitens der Regierung der UdSSR mitgeteilt, daß - entgegen der im März 1959 in Aussicht gestellten Perspektive für die Luftfahrt der DDR - die UdSSR auf Grund der eigenen freien Kapazitäten auch in Zukunft keine Flugzeuge aus der DDR kaufen wird. Auch die Übernahme eines Lizenzbaues durch die DDR wurde abgelehnt.« Helmut Wunderlich, Berichterstatter vor dem Politbüro, bezeichnet diese Haltung der UdSSR ebenfalls als »verständlich«. Gleichzeitig findet er eine Sprachregelung, die das Scheitern auf dem Gebiet der Flugzeugindustrie nicht als solches einzuschätzen für notwendig erscheinen läßt. Er erklärt dem Politbüro: »In diesem Zusammenhang ist es wichtig, daß zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr die Flugzeugindustrie das Charakteristikum für den Stand der Technik eines Landes ist, sondern die Frage der Automatisierung der Produktion.« In dieser Bemerkung offenbart sich erneut das Motiv der politischen Führung der DDR zum Aufbau der Luftfahrtindustrie als einem Prestigeobjekt, dessen politisch-ideologische Wirkung nach außen wichtiger war als der ökonomische Effekt. Natürlich rechnete das Politbüro auch mit politischen Auswirkungen dieses Beschlusses. In der Vorlage heißt es dazu: »Trotz guter politischer Arbeit ist damit zu rechnen, daß eine Anzahl von Wissenschaftlern und Technikern auf Grund ihrer engen Bindung zum Flugzeugbau die DDR verläßt und nach Westdeutschland geht.« Auf einen nicht unwesentlichen Unterschied in der Argumentation innerhalb der SPK und derjenigen im Politbüro soll an dieser Stelle hingewiesen werden. Die in zahlreichen Berichten und Analysen der SPK auftauchenden Hinweise auf Spionage und Sabotage werden von Wunderlich gegenüber dem Politbüro nicht erwähnt.

Reaktionen auf die Einstellung der Flugzeugproduktion

Zu den Gepflogenheiten der SED-Führung gehörte es, Fehlschläge, so sie denn als solche überhaupt empfunden worden sind, unter keinen Umständen öffentlich einzugestehen. Der Politbürobeschluß zur Einstellung des Flugzeugbaus vom 28. Februar 1961 wurde erstmals am 19. März im »Neuen Deutschland«, dem Zentralorgan der SED, erwähnt. In der Begründung des Entwurfs des Volkswirtschaftsplanes 1961 auf der 12. Tagung des ZK sagt Bruno Leuschner, Mitglied des Politbüros, nach einer Aufzählung der für 1961 geplanten Produktionssteigerungen im Maschinenbau: »Das sind hohe Produktionsziele. Aber

ich muß hier sagen, daß wir einen viel höheren Bedarf an hochproduktiven modernen Maschinen und Mechanisierungsmitteln, also Werkzeugmaschinen, Meß- und Regelgeräten, modernen Transport- sowie Automatisierungsmitteln, haben. Um diesen Bedarf zu decken, reichen die Kapazitäten bei weitem nicht aus. Neue Kapazitäten aber würden gewaltige Investitionsmittel erfordern, vor allem auch hochmoderne Maschinen und Ausrüstungen. Deshalb hat das Politbüro beschlossen, dafür die Kapazitäten unserer Flugzeugindustrie einzusetzen.«

Daß es sich dabei um einen Industriezweig mit 25 000 Beschäftigten handelte, für dessen Aufbau in den Jahren von 1955 bis 1960 aus dem Staatshaushalt ein Gesamtzuschuß von 1 602 Millionen Mark bereitgestellt worden war⁴², erwähnte Leuschner nicht.

Das Bemühen der politischen Führung, die Einstellung des Prestigevorhabens »Flugzeugbau« möglichst unbemerkt von der Öffentlichkeit ablaufen zu lassen, äußert sich darin, daß keine weiteren Veröffentlichungen erfolgten.

In der Ausgabe vom 21. März veröffentlichte das »Neue Deutschland« auf Seite 1 unter der Überschrift »Gedanken und Taten zum Volkswirtschaftsplan 1961« Zustimmungserklärungen zu den Beschlüssen des 12. Plenums. Aus dem Dresdner Raum werden Bauarbeiter des Wohnungsbaukombinates und Arbeiter aus dem »Dresdner Transformatoren- und Röntgenwerk« zitiert. In der gleichen Ausgabe wird unter der Überschrift »Planmäßig vorwärts« der Entwurf des Volkswirtschaftsplanes 1961 ausführlich kommentiert. Weder unter den Äußerungen der Arbeiter noch in diesem Kommentar findet sich ein Wort zum Thema »Flugzeugindustrie«.

In seiner Ausgabe vom 25. März 1961 brachte das »Neue Deutschland« Auszüge aus der Rede von Bruno Leuschner, diesmal in seiner Funktion als Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates, auf der 16. Tagung der Volkskammer. In der Passage über den Maschinenbau wird die Einstellung des Flugzeugbaues mit keinem Wort erwähnt.

Wie aus den Protokollen der Direktionsberatungen der VVB Flugzeugbau hervorgeht, stand dieses Thema dort erstmals am 10. April 1961 auf der Tagesordnung.⁴³ Es wurde darauf orientiert, keine Fehlerdiskussionen zuzulassen, vielmehr sollten »alle Genossen der VVB Flugzeugbau« nach wie vor »in ihrer operativen Arbeit das 12. Plenum, insbesondere

42 SAPMO J IV 2/2/A-805.

43 BAP / E - 1 / 14450, Bl. 213 - 217.

den Diskussionsbeitrag des Genossen Dr. Erich Apel, vor den Brigaden, Abteilungen und Bereichen erläutern«.

In diesem zu erläuternden Diskussionsbeitrag⁴⁴ wird die Luftfahrtindustrie jedoch mit keinem Wort erwähnt.

Die Berichte an die SPK, in denen u.a. auch zu Reaktionen der Beschäftigten der Luftfahrtindustrie auf den Politbürobeschuß vom 28. Februar 1961 zur Einstellung des Flugzeugbaus Stellung genommen wird, sind nicht frei von Widersprüchen. In einer »Analyse über den Planablauf im 1. Halbjahr 1961« der Vereinigung Volkseigener Betriebe vom 31. Juli 1961⁴⁵ heißt es: »Von den Wirtschaftsfunktionären, Angehörigen der Intelligenz, Angestellten und Arbeitern wurde der Beschluß der Partei und Regierung begrüßt und als richtig befunden.« Auch im »Bericht der zentralen Kommission über die Umstellung der Betriebe und Entwicklungseinrichtungen der VVB Flugzeugbau und Vorschlag über den Einsatz der Kapazitäten der Luftfahrtindustrie«⁴⁶ vom 6. Juni 1961 heißt es auf Seite 1, »daß von den Werktätigen des Industriezweiges der Beschluß begrüßt wird und bei der technischen Intelligenz volles Verständnis findet. Es kann festgestellt werden, daß bisher durch den Beschluß keine erhöhte Republikflucht eingetreten ist und auch kein maßgeblicher Angehöriger der Intelligenz des Flugzeugbaues die Republik verlassen hat.«⁴⁷

In einem weiteren »Bericht über die Umstellung der Betriebe und Entwicklungseinrichtungen der VVB Flugzeugbau«⁴⁸ heißt es hingegen auf Seite 2: »Es traten ideologische Fragen auf, wie

- haben die alten Flugzeugbauer in der DDR eine Perspektive
- das Suchen nach einer Schuldfrage bei den erfahrenen Flugzeugspezialisten
- sektiererische Haltung eines Teiles der jungen Intelligenz
- feindliche Auffassungen zum Verhältnis zur UdSSR in bezug auf die Arbeitsteilung im Flugzeugbau

44 Neues Deutschland vom 22. März 1961, S. 5.

45 BAP / E - 1 / 14463, Bl. 88 - 148.

46 BAP / E - 1 / 8055, Bl. 3 - 31.

47 In der Akte BAP / E - 1 / 8122 sind Analysen zur Republikflucht zusammengestellt. Eine Analyse der Kaderabteilung der VVB Flugzeugbau vom 21.6.1961 registriert in der Zeit vom 17.3.1961 bis zum 20.6.1961 insgesamt 82 Fälle von Republikflucht (43 Arbeiter, 14 Angestellte, 7 technische Mitarbeiter, 12 Ingenieure, 1 SU-Spezialist und 5 Studenten der Fakultät Luftfahrtwesen der TH Dresden).

48 BAP / E - 1 / 8055, Bl. 44 - 62.

- Zweifel an der Planwirtschaft und damit am Sieg des Sozialismus in der DDR.«

In einer Lageeinschätzung der Zentralen Kommission vom März 1961⁴⁹ wird festgestellt, »daß in den letzten Tagen besonders heftige Angriffe gegen Vertreter der alten Intelligenz und SU-Spezialisten geführt werden. Es ist erforderlich, daß die Mitglieder der zentralen Kommission mehr in den Betrieben auftreten, unversöhnlich gegen solche Diskussionen vorgehen ... und wo es notwendig ist, Ordnung schaffen.« Die Befürchtung, die Stimmung unter Teilen der Beschäftigten könne eine politische Dimension erreichen, kommt in der folgenden Äußerung eines Mitgliedes der Kommission zum Ausdruck: »Gen. Zeiler⁵⁰ führte aus: Der gezielte Angriff auf die SU-Spezialisten muß sofort zurückgeschlagen werden, um zu verhindern, daß diese falschen Diskussionen in eine anti-sowjetische Haltung ausarten.«

In der Politbürositzung am 8. August 1961 wurde der Bericht der »Partei- und Regierungskommission zur Umstellung der Betriebe und Einrichtungen der Luftfahrtindustrie« vorgetragen.⁵¹ In diesem Bericht wird beschönigend festgestellt: »Die offene Darlegung der Notwendigkeit der Umstellung und die volkswirtschaftliche Begründung der künftigen Aufgaben verhinderte weitgehendst die Fehlerdiskussion und den Pessimismus und führte in allen Aussprachen zu einem optimistischen Meinungsstreit um die neuen Aufgaben.« An anderer Stelle heißt es: »Von den Flugzeugspezialisten wurde die Umstellung der Luftfahrtindustrie schmerzlich empfunden. Trotzdem gab es bei ihnen eine große Einsicht in die Notwendigkeit und Bereitschaft zur Mitarbeit an den neuen Aufgaben.« Einige der führenden Mitarbeiter werden namentlich erwähnt: »Das positive Auftreten und die Haltung solcher Spezialisten, wie Gen. Prof. Baade, Kollege Haseloff, Kollege Besinger, Prof. Scheinost, Kollege Handtke, Kollege Roessing haben dazu beigetragen, daß das gesamte Kollektiv vorbildlich an der Lösung der neuen Aufgaben arbeitet.« Daß zu den so gelobten Männern auch Heinz Roessing gehört, der in seinem bereits zitierten Brief vom 30. Januar 1961 an Walter Ulbricht eine sehr kritische Haltung erkennen ließ, erscheint zumindest merkwürdig. Merkwürdig erscheinen auch die Angaben des Berichtes über die Anzahl der Beschäftigten der Luftfahrtindustrie, die die DDR verließen. Im Bericht steht, daß »bisher, wie die Analyse der Republikfluchten zeigt, 8 Kader

49 BAP / E - 1 / 8051, Bl. 92 - 99.

50 Leiter der Abteilung Maschinenbau/Metallurgie beim ZK der SED.

51 SAPMO J IV / 2 A / 843.

(davon 5 von der TH) auf Grund der Umstellung republikflüchtig wurden. Eine Republikflucht von leitenden Kadern trat nicht ein.

Viel mehr Kopflosigkeit gab es bei einem Teil der jungen Intelligenz, insbesondere bei den Studenten der Fachschule und Fakultät für Luftfahrtwesen an der TH Dresden.«

Daß der »optimistische Meinungsstreit um die neuen Aufgaben« durchaus besorgniserregende Züge annahm, kommt in der Bemerkung zum Ausdruck, daß die Kraft der Parteiorganisationen und Werkleitungen auf »die Beseitigung einer sich in großem Umfang entwickelten unkontrollierten Initiative« habe gerichtet werden müssen: »Es zeigte sich, daß entgegen klaren Festlegungen Arbeiten abgebrochen, Material verschrottet und Kader- und Strukturdiskussionen von unten begonnen wurden.«

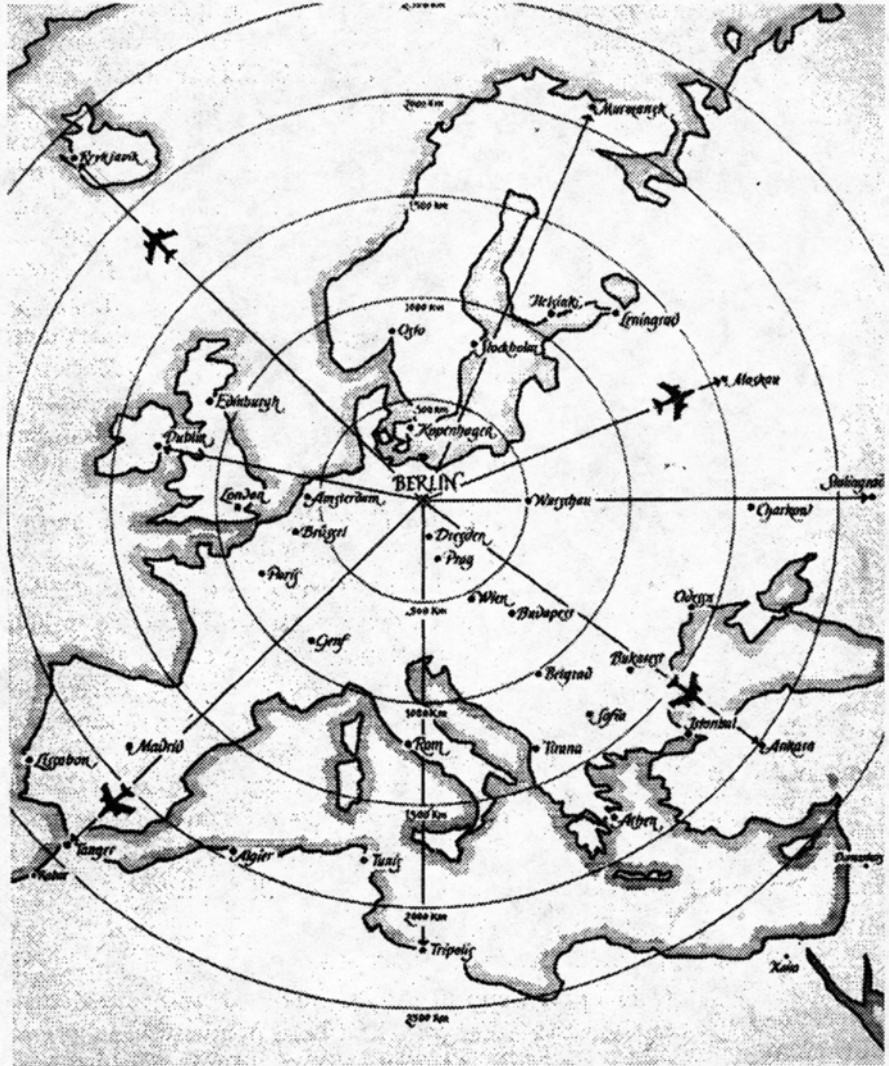
Wenn auch aus der Distanz von einigen Jahrzehnten heute so mancher der damals Beteiligten zu der Auffassung gekommen ist, daß der Aufbau einer rein zivilen Luftfahrtindustrie die Wirtschaftskraft der DDR überforderte, ohne die starke Basis einer Rüstungsindustrie nahezu unmöglich war, so sind nicht allein die Überschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit der Experten und die mangelnde Führungsfähigkeit der verantwortlichen Funktionäre als Ursachen für die Einstellung der Flugzeugproduktion im Jahre 1961 und damit für das Scheitern des ersten großen volkswirtschaftlichen Prestigevorhabens in der Geschichte der DDR anzusehen. Zumindest der Zeitpunkt ist in nicht unerheblichem Maße auf Entscheidungen der UdSSR zurückzuführen. Im Interesse ihrer eigenen Volkswirtschaft hat sich die Sowjetunion offenbar nicht an bestehende Absprachen gehalten. Sie hat auf eine Arbeitsteilung mit der DDR im Flugzeugbau verzichtet. Daß die Funktionäre der SED darauf bedacht waren, diese für die DDR folgenreiche Entscheidung der UdSSR zu verschweigen und nicht über Fehler in der eigenen Planungs- und Führungstätigkeit nachzudenken, mag eine der Ursachen dafür sein, daß es nicht möglich war, aus dem Dilemma in der Luftfahrtindustrie Lehren für die Zukunft zu ziehen. Noch kurz vor dem Zusammenbruch der DDR wurde in einer Monographie zur Industriegeschichte der DDR⁵² der Absturz der »152« in der Weise umschrieben, daß die unzureichende Berücksichtigung der »Hinweise sowjetischer Spezialisten bei der Konstruktion des Mittelstreckenflugzeuges vom Typ 152 ... zum Verlust des Prototyps« geführt hatte.⁵³ Der auf einer »eingehenden volkswirtschaftlichen Ana-

52 Mühlfriedel, Wolfgang/Wießner, Klaus: Die Geschichte der Industrie der DDR bis 1965. Berlin 1989.

lyse aller Faktoren« basierende Politbürobeschuß zur Einstellung der Luftfahrtindustrie stand nach Auffassung der Autoren, und deren Auffassung entsprach ja der Lesart der SED, »mit der politischen und ökonomischen Notwendigkeit, in kurzer Zeit die Volkswirtschaft der DDR von störenden Einflüssen aus der BRD und aus anderen kapitalistischen Ländern unabhängig zu machen, im Zusammenhang«. ⁵⁴ Darüber hinaus zeigte sich bereits im Falle »Flugzeugbau« eine in der Geschichte der DDR typische Erscheinung der Mitwirkung, und damit auch der Mitverantwortung, von Fachleuten an der Formulierung unrealistischer wirtschaftlicher Zielstellungen. Zu oft konnten sich diejenigen Experten durchsetzen, die dem Wunschdenken der politischen Führung eine scheinbar solide wissenschaftliche und ökonomische Grundlage zu geben vermochten, deren Fähigkeiten zu realistischer Analyse entweder nicht hinreichend entwickelt waren oder aus Gründen der Opportunität bewußt nicht benutzt worden sind. Weitere auf die Luftfahrtindustrie folgende Prestigevorhaben, die – wie eingangs erwähnt – allesamt nicht den gewünschten Erfolg brachten, wären sonst wohl kaum möglich gewesen.

53 Ebd. S. 302.

54 Ebd. S. 302 - 303.



Diese Karte wurde 1952 von Brunolf Baade in einem Vortrag über die Luftfahrtindustrie der DDR verwendet. Baade illustrierte damit die besondere Bedeutung Berlins als wichtiger europäischer Verkehrsknotenpunkt.

Hatte die DDR-Luftfahrtindustrie 1954 und danach eine Chance?

Die heutige Sicht eines damals Beteiligten

Oft wird die Frage gestellt: Was waren die Ursachen für den plötzlichen Abbruch der Luftfahrtindustrie? Die Antworten darauf sind sehr unterschiedlich. Häufig wird versucht, nur anhand von Dokumenten zu recherchieren, ohne das jeweilige Umfeld genau zu kennen. Die Gespräche mit Insidern führen teils zu anderen, subjektiv beeinflussten Antworten. Die Ursachen liegen zeitlich schon weit vor der Aufbauphase der DDR-Luftfahrtindustrie seit 1954.

Bedenkt man die Situation im Jahre 1954, so gab es natürlich eine wirtschaftliche und politische Chance auf deutschem Boden, sowohl im Westen als auch im Osten, eine zivile Luftfahrt aufzubauen.

Natürlich waren dazu einige Voraussetzungen erforderlich. Diese waren z.B.:

- die wirtschaftliche und ökonomische Notwendigkeit,
- die politische Unterstützung und Akzeptanz durch Staat und Regierung,
- das Vorhandensein von Initiatoren, von Startkapital, von erfahrenen Managern und natürlich von Fachleuten und Erfahrungsträgern,
- ein Gesamtkonzept mit ökonomischen Bedingungen, technischen Voraussetzungen und wirtschaftspolitischen Forderungen,
- ein Netz von internationalen Kooperationsbeziehungen zur Realisierung von Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsleistungen,
- eine vertragliche Basis mit potentiellen Kunden und
- schließlich eine geeignete Öffentlichkeitsarbeit.

Das Gesamtkonzept eines solchen Vorhabens mußte sich in den Wiederaufbau des Landes einordnen. Demgegenüber war die frühere Rüstungsindustrie im »Dritten Reich« hingegen wirtschaftlich und politisch getragen von den machtpolitischen Zielen der Staatsführung. Alle ökonomischen Fragen wurden damit vom Staat getragen. Es ging nicht um die Entwicklung und die Rentabilität eines Industriezweiges unter ökonomischen Zwängen, sondern um die Erfüllung einer staatlichen, das heißt rüstungspolitischen Zielstellung, und dafür wurden die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung gestellt. Somit entfielen natürlich schon

verschiedene der oben genannten Voraussetzungen und Bedingungen. Demzufolge konnten in dieser Zeit weder marktwirtschaftliche noch wirtschaftspolitische Erfahrungen gesammelt werden. Das Ergebnis war in Deutschland ein technischer Entwicklungsstand auf dem Gebiet des Flugzeug- und Motorenbaus, der den der Alliierten übertraf.

Die Situation nach 1945

Der Krieg war verloren. Die Siegermächte versuchten nun, meist nach Ermessen und Wissen der Militärs der jeweiligen Besatzungsmacht, aus Deutschland herauszuholen, was sich bot. In Einzelfällen geschah das auch zielgerichtet nach vorgegebenem Plan. Schwerpunkt bildete dabei die ehemalige Rüstungsindustrie einschließlich der noch vorhandenen Fachspezialisten. So kam es, daß ein relativ kleiner Teil dieser Fachkräfte von englischen, amerikanischen und französischen Firmen abgeworben wurde.

Die Fachspezialisten der Raketentechnik unter Wernher von Braun wurden als geschlossenes Team in einem gesonderten Camp in Amerika zusammengefaßt und im wahrsten Sinne des Wortes zunächst nur beschäftigt, um sie als potentielle Konkurrenz auszuschalten.

In der damaligen Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) hatte die Sowjetische Militäradministration unmittelbar nach Veränderung der Demarkationslinie im Juli 1945 begonnen, die ehemaligen Junkerswerke in Dessau, die im mitteldeutschen Staßfurt befindlichen Strukturen der Bayerischen Motorenwerke (BMW) sowie die Askaniawerke Berlin und weitere Betriebe der Flugzeug- und Flugmotorenindustrie wieder arbeitsfähig zu machen. Gleiches erfolgte mit den Raketenspezialisten von Peenemünde und den Atomforschern.¹

Alle noch in der SBZ verfügbaren Fachspezialisten wurden angeworben mit der Aufgabenstellung, an den bisherigen Aufgaben, jedoch nunmehr für die Sowjetunion, weiterzuarbeiten. Das widersprach jedoch zweifellos dem Potsdamer Abkommen der alliierten Siegermächte. Es wurden Sowjetische Aktiengesellschaften (SAG) gebildet. Die eingestellten deutschen Arbeitskräfte aus den ehemaligen Betrieben glaubten damals den Beteuerungen der leitenden sowjetischen Offiziere, daß an eine Verlagerung dieser Betriebe in die Sowjetunion nicht zu denken sei.

1 Albring, Werner: Gorodomlia. Deutsche Raketenforscher in Rußland. Hamburg, Zürich 1991.

Das Anliegen der sowjetischen Besatzungsmacht war darauf gerichtet, möglichst viele ehemalige Fachkräfte der Flugzeugindustrie durch die Arbeit im bisherigen beruflichen Umfeld zu konzentrieren und sie damit dem Zugriff der westlichen Alliierten zu entziehen. Dennoch erfolgte am 22. Oktober 1946 die generalstabsmäßig vorbereitete Aktion der Verlagerung dieser SAG-Betriebe mit ausgewählten Fachkräften und deren Familien in die Sowjetunion.

Mit dieser Aktion hatte die Sowjetunion nicht nur die technischen Dokumentationen des neuesten technischen Standes der Entwicklung auf dem Gebiet des Flugzeug- und Motorenbaus, sondern auch die zur Realisierung erforderlichen Spezialisten sowie die Maschinen und Einrichtungen in Besitz genommen. Somit konnten die Entwicklungsarbeiten nahezu nahtlos in der Sowjetunion fortgeführt werden.

Für die in der Sowjetunion tätigen Arbeitskräfte bedeutete das die Weiterentwicklung des in vielen Berufsjahren erreichten Erfahrungsschatzes. Daß diese Tätigkeit von Erfolg gekrönt war, zeigen viele Ergebnisse der sowjetischen Flugzeug- und Triebwerksentwicklung in der Folgezeit.

Als Beispiele für eine anerkannte Arbeit seien allein aus der Triebwerksentwicklung genannt:

- die Ausrüstung des Verkehrsflugzeuges IL18, das mit dem im deutschen Team unter dem sowjetischen Hauptkonstrukteur N.D. Kusnezow im damaligen Kuibyschew (heute Samara) entwickelten PTL NK-4 mit 4 000 bzw. 5 000 PS sowie auch
- die Ausrüstung der TU114 und anderer Großflugzeuge mit je vier Propeller-Turbinen-Luftstrahltriebwerken (PTL) vom Typ NK-12 mit 12 000 PS, mit deren Weiterentwicklung durch sowjetische Ingenieure 15 000 PS erreicht wurden.

Über die Raketenspezialisten von Peenemünde, die ebenfalls in die Sowjetunion geholt worden waren, wurde gleichermaßen in der Literatur berichtet. Ebenso sei auf die Erfolge der Askania-Geräte- und Reglerwerke auf dem Gebiet der Fernlenkung und Steuerung von Raketen in der Sowjetunion verwiesen.

Anders erging es den von den westlichen Alliierten angeworbenen Fachspezialisten. Sie bildeten keine konzentrierte Struktur, sondern wurden in verschiedene Luftfahrtfirmen eingegliedert. Die Raketenspezialisten unter Wernher von Braun, die in Amerika arbeiteten, waren in den ersten Jahren kaum fachlich gefordert. Sie wurden nicht in aktuelle Aufgaben einbezogen – offensichtlich aus Gründen der Geheimhaltung oder aber aus dem eigenen Stolz oder auch einer Überheblichkeit der Amerikaner, sich von den Verlierern nicht unterstützen zu lassen. Das änderte

sich erst nach dem erfolgreichen Start des Sputnik in der Sowjetunion. Danach wurde das Team von Wernher von Braun aktiv in die amerikanische Raumfahrt einbezogen, wonach dann sichtbare Erfolge eintraten.

Die Situation in Deutschland 1954

In der Bundesrepublik Deutschland befand sich die Wirtschaft im Aufbruch. Die Aktivitäten der ehemaligen Fachspezialisten auf dem Gebiet der Luftfahrttechnik erstreckten sich auf die Mitwirkung in großen ausländischen Firmen, die sich zwischenzeitlich in der Bundesrepublik niedergelassen hatten, sowie auf den Lizenzbau. Die Deutsche Lufthansa realisierte das Streckennetz mit Flugzeugen fremder Unternehmen.

In der DDR wurden bereits 1952 im Ministerium für Maschinenbau erste Pläne und Aktivitäten zum Aufbau einer eigenen Luftfahrtindustrie unter Einbeziehung einer kleinen Gruppe ehemaliger Angehöriger der früheren Flugzeugfirmen unternommen. So entstand bereits in Pirna-Sonnenstein Anfang 1952 eine mit Sonderaufgaben betraute Abteilung der Hauptverwaltung 18 (HV 18) des Ministeriums für Maschinenbau (später Materialamt Pirna) zur Vorbereitung der Konstruktion und des Baus von kleineren Flugzeugen und Flugmotoren insbesondere zur Dokumentation sowjetischer und deutscher Flugzeug- und Triebwerksentwicklungen.² Offensichtlich war man an einem Nachbau von Flugzeugen und Flugmotoren interessiert.

Auch wurde noch 1953 die Bildung einer neuen Hochschule für Luftfahrtwesen vorbereitet, die dann in die Technische Hochschule Dresden eingegliedert wurde. Die Regierung Grotewohl/Ulbricht versuchte damit, die Wirtschaft voranzubringen. Die Abwanderung von Fachkräften in die Bundesrepublik jedoch ging weiter. Auch einige der zwischenzeitlich aus der Sowjetunion zurückgekehrten Flugzeug- und Triebwerkspezialisten versuchten ihr Heil im Westen.

Nach dem Volksaufstand vom 17. Juni 1953 wurden die Aktivitäten zum Aufbau einer ostdeutschen Luftfahrtindustrie zunächst eingestellt. Auch wurde das ursprüngliche Vorhaben, eine spezielle Technische Hochschule für Luftfahrtwesen zu verwirklichen, wie aus der Nieder-

2 Michels, Jürgen/Werner, Jochen (Hg.): Luftfahrt Ost 1945-1990. Geschichte der deutschen Luftfahrt in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und der Deutschen Demokratischen Republik (DDR). (Die deutsche Luftfahrt. Buchreihe über die Entwicklung der deutschen Lufttechnik 22). Bonn 1994, S. 72.

schrift einer vom Stellvertreter des Staatssekretärs für das Hochschulwesen, Herrn Goßens, geleiteten Besprechung am 5. August 1953 an der TH Dresden hervorgeht, noch in der Aufbauphase kurzfristig abgebrochen.

In dem Dokument heißt es u.a.: »Die Regierung sei zu dem Entschluß gekommen, daß in der Deutschen Demokratischen Republik kein Luftfahrtwesen und keine Flugzeugindustrie bestehen soll. Im Hinblick auf die internationalen Zusammenhänge sei man zu der Überzeugung gekommen, daß sich eine Flugzeugindustrie in der Deutschen Demokratischen Republik mit 18 Millionen Einwohnern nicht lohne, sondern daß man das ganze Gewicht auf die Entwicklung des Wohlstandes lenken müsse. Alle bisherigen Maßnahmen in dieser Richtung müßten deshalb liquidiert werden. Andererseits müsse aber das Erbe des Flugwesens bewahrt und weiter gepflegt werden. Deshalb sei vorgesehen, daß ein Kern von Spezialisten auf diesem Gebiete arbeite, der sich auf dem laufenden halte und Forschungsarbeit durchzuführen habe, damit möglichst wenig verlorengelange.«³

Die Einordnung der Kapazitäten in die damalige Technische Hochschule (TH) Dresden erfolgte unter der vorläufigen Bezeichnung »Fakultät für Maschinenwesen – Leichtbau«.

Vom Staatssekretär für Hochschulwesen, Prof. Dr. Harig, wurden für die Erstbesetzung mit Wirkung ab 1. Januar 1954 auch verschiedene Berufungen ausgesprochen.⁴ Diese Maßnahme zeigt, daß sich die Partei- und Staatsführung noch ein kleines Hintertürchen für eine eventuelle Luftfahrtindustrie offenhielt. Es bringt aber auch die Spontanität dieser Entscheidung zum Ausdruck. Denn wieso hat man kurze Zeit vorher erst die Bildung einer solchen Hochschule ins Auge gefaßt? In einem totalitären Staat und seiner Zentralisation konnte das ja nicht allein auf Initiative der Hochschule und ohne staatliche Weisung erfolgt sein.

3 Niederschrift vom 8.8.1953 über die Besprechung am 5.8.1953 an der Technischen Hochschule über die Eingliederung der geplanten Hochschule für Luftfahrtwesen in die Technische Hochschule Dresden. Vgl. Technische Universität Dresden, Universitätsarchiv, Bestand Rektorat 515. In dem Dokument kommt die Unkenntnis zum Ausdruck, daß sich eine Forschungsarbeit über Luftfahrttechnik mit einer Handvoll Menschen ohne kostspielige Laboreinrichtungen nicht verwirklichen läßt.

4 Schreiben des Staatssekretärs Prof. Dr. Harig vom 4.2.1954 an den Rektor der Technischen Hochschule Dresden über die Gründung einer Fachrichtung für Leichtbau an der Fakultät für Maschinenwesen an der Technischen Hochschule Dresden. Vgl. Technische Universität Dresden, Universitätsarchiv, Bestand Rektorat 515.

Mit der für 1954 angekündigten Rückkehr der Luftfahrtspezialisten aus der Sowjetunion hat sich die Partei- und Staatsführung entgegen der 1953 getroffenen Aussage, keine Luftfahrtindustrie aufzubauen, doch für den Aufbau einer Luftfahrtindustrie in der Deutschen Demokratischen Republik entschieden. Oder war dafür vielleicht die Überzeugung von Regierungskreisen durch den Leiter des deutschen Teams Dipl.-Ing. Brunolf Baade anlässlich seines Besuchs im Januar 1954 in Berlin die Ursache?

Unabhängig davon wurde, beginnend 1953 in Pirna-Sonnenstein, eine Wohnsiedlung aufgebaut, die mit der Rückkehr der Heimkehrer aus der Sowjetunion zur Verfügung stand. Das war offensichtlich längere Zeit vorbereitet worden, denn ein anderer Verwendungszweck lag nicht auf der Hand. Zumindest hat Herr Baade nach seiner Rückkehr aus Berlin berichtet, daß in der DDR der Aufbau einer DDR-Luftfahrtindustrie in Vorbereitung sei.⁵ Wegen der grenznahen Lage von Dessau und unter dem Luftkorridor nach Westberlin könne der Aufbau der Luftfahrtindustrie nicht wieder in Dessau, sondern müsse im Raum Dresden (Klotzsche und Pirna) erfolgen. Damit sei für jeden Arbeit und Wohnung gewährleistet. Dieser Entscheidungswandel auf Regierungsebene läßt offen, ob er auf der Basis wissenschaftlich begründeter Untersuchungen oder als spontane Reaktion zu werten ist.

Hier fehlte offensichtlich eine überzeugende wirtschaftspolitische Begründung und die konzeptionelle Vorleistung in Form von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sowie die Ausarbeitung von Bedingungen, Restriktionen und exakten Zielstellungen.

Das einzige Kapital, mit dem potentiell gerechnet werden konnte, waren die bereits vorher in die Heimat entlassenen sowie die noch in der Sowjetunion festgehaltenen etwa 200 Fachspezialisten des Flugzeug- und Motorenbaus mit ihren technischen Erfahrungen und das von diesen aufgrund einer sowjetischen Aufgabenstellung ausgearbeitete Vorprojekt für ein Mittelstreckenverkehrsflugzeug, das den damaligen technischen und wirtschaftlichen Forderungen der sowjetischen Luftfahrt entsprach.

Sollte diese Aufgabe nun als geistige Quarantäne aufgefaßt werden, oder verbarg sich dahinter eine zeitliche Überbrückung zur Entscheidungsvorbereitung darüber, was mit den deutschen Spezialisten gesche-

5 Der Kern der Flugzeug- und Triebwerkspezialisten war im September 1953 in Sawjelowo, Kreis Kimri, nordöstlich von Moskau, zusammengeführt worden, um, wie es hieß, eine letzte Aufgabe für die Sowjetunion zu lösen. Danach sollte dann die Rückführung in die Heimat erfolgen, was dann auch im Juni 1954 geschah.

hen sollte? Die sowjetische Seite wollte ja verhindern, daß sich, wie durchaus anzunehmen war, diese Fachkräfte in den Westen absetzen würden und so den Entwicklungsstand der Sowjetunion übermitteln könnten.

Offensichtlich wurde dann auf politischer Ebene entschieden, diese Fachspezialisten an eine sie begeisterte Aufgabe in der DDR zu binden, wobei aber jedem freigestellt war, sich auch in die Bundesrepublik entlassen zu lassen, dafür jedoch dann keine Arbeitsplatzvermittlung erfolgen würde. Nur ein verschwindend kleiner Teil übersiedelte, zumeist aus privaten Gründen, dann in den Westen.

Startbedingungen für die Luftfahrtindustrie

Der Start war nahezu dem Selbstlauf überlassen. Die Unterstützung von staatlicher Seite war sehr großzügig. Mit jedem Rückkehrer wurden Arbeitsverträge geschlossen. Im nachhinein muß jedoch eingeschätzt werden, daß es eine irrige Vorstellung war, ein solches Vorhaben in Angriff zu nehmen ohne das notwendige Management, ohne eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit und ohne kapitalkräftige Auftraggeber, ohne Marktanalyse und ohne eine Prüfung der notwendigen Investitionen. Wenn auch das wissenschaftlich technische Potential vorhanden war, lagen doch keinerlei ökonomische Erfahrungen für ein derartig komplexes Projekt vor. Die Heimkehrer machten sich darüber keine Gedanken, sie waren froh, endlich wieder in der Heimat zu sein und auf ihrem Fachgebiet weiterarbeiten zu können.

Darüber hinaus lag es auf der Hand, daß die doch kleine DDR nicht in der Lage sein konnte, mit einer schlagartigen Strukturierung die speziellen Kapazitäten auf dem Gebiet der Geräteindustrie, der Metallurgie und der anderen Zulieferbereiche für eine Luftfahrtindustrie in kurzer Zeit zu schaffen, zumal das Land grundsätzliche Wirtschaftsprobleme zu bewältigen hatte und eine Kooperation mit westlichen Industrieländern nicht in Betracht kam. Dafür wären in größerem Maße Devisen notwendig gewesen. Ebenso konnte »der große Bruder« Sowjetunion nur wenig helfen, weil der Ausstattungsstand sowjetischer Verkehrsflugzeuge zur damaligen Zeit noch nicht dem Niveau westlicher Maschinen entsprach. Wie wollte man da eine Einstiegschance in den westlichen und fernöstlichen Markt erreichen? Die Voraussetzungen waren also sehr ungünstig, insbesondere weil:

- die Partei- und Staatsführung im Innersten sehr skeptisch zu dem Vorhaben stand und es offensichtlich auch in keiner Weise objektiv bewerten konnte, aber auch nicht bemüht war, sich durch neutrale Experten beraten zu lassen,
- die Partei- und Staatsführung über die tatsächlichen Erfordernisse und zu erwartende Probleme nicht informiert war und aber auch keine sachlich objektive und konsequente Bewertung der Möglichkeiten eingefordert hat, was teils auf Unvermögen, teils auf blindes Vertrauen und unwissenschaftliche Risikobereitschaft zurückzuführen war,
- kein tatsächliches Konzept für den komplexen Aufbau und die für mehrere Jahre gebundenen Kosten einer aufzubauenden Luftfahrtindustrie vorlag,
- keine Erfahrungsträger und Manager mit einschlägigen wirtschaftspolitischen Fähigkeiten vorhanden waren, denn alle Fachspezialisten galten zweifellos als hervorragende Wissenschaftler, Ingenieure, Techniker und Facharbeiter, aber mit dem wirtschaftspolitischen Management oder der komplexen volkswirtschaftlichen Planung hatte sich bis zu diesem Zeitpunkt niemand befaßt und auch in keiner Weise befassen müssen,
- die von der Partei- und Staatsführung eingesetzten Führungskräfte ihren Aufgaben in Ermangelung von speziellem Fachwissen in keiner Weise gewachsen waren; sie konnten nur politisch führen, aber keine wirtschaftspolitischen Entscheidungen treffen,
- die Parteiführung glaubte, mit der entsprechenden politischen Propaganda und Agitation objektive Probleme wegdiskutieren zu können,
- ein langfristiges Finanzierungskonzept einschließlich kreditpolitischer Maßnahmen fehlte, weil man glaubte, die entstehenden Kosten aus dem laufenden Haushalt finanzieren zu können,
- keine Wirtschaftsexperten und Manager zur Verfügung standen und man den nicht überschaubaren Forderungen der Techniker ausgeliefert war und demzufolge nach Ermessen einzelner politischer Funktionäre Entscheidungen und technologische Eingriffe vornahm, damit teilweise spätere Verluste verursachte, und
- die Betriebskosten der Betriebe der Luftfahrtindustrie zu hoch waren, weil die Betriebsstrukturen einerseits durch Einführung der VEB-Struktur mit den vielen hauptamtlichen Funktionärsstellen aufgebläht und andererseits durch eine Lohnpolitik, die eine Abwerbung durch den Westen verhindern sollte, in die Höhe getrieben wurden;

die Löhne und Gehälter lagen zu dieser Zeit deutlich über denen in der Bundesrepublik.

Einige willkürlich herausgegriffene Beispiele sollen diese thesenartigen Feststellungen veranschaulichen: So wurde in einer ersten Beratung über die Betriebsstruktur beim Technischen Direktor Dipl.-Ing. Baade etwa im Januar 1955 vom Werkdirektor und Chefkonstrukteur Dr.-Ing. Scheinost der Strukturplan des Entwicklungswerkes Pirna zur Entscheidung vorgelegt. Dieser Strukturplan des Pirnaer Entwicklungsbetriebes war unter dem Gesichtspunkt strengster Sparsamkeit von den leitenden Mitarbeitern aufgestellt worden. Er umfaßte gerade eine DIN A4-Seite. In der Beratung wurde darüber nur gelächelt, denn er sah nur einige Hauptabteilungen mit Abteilungen und Gruppen vor. Diese Struktur entsprach in etwa der, die sich in der achtjährigen Tätigkeit in der Sowjetunion bewährt hatte. Demgegenüber umfaßte der Plan des Flugzeugentwicklungswerkes mehrere DIN A0-Blätter mit einer Einteilung in Sektoren, Bereiche, Hauptabteilungen, Abteilungen und Gruppen. Der Plan des Pirnaer Betriebes mußte dann in ähnlicher Art erweitert werden. Aus der zuerst angenommenen Größenordnung von etwa 1 000 Mitarbeitern wurden dann ca. 2 000 Mitarbeiter! Solche Veränderungen waren durchaus möglich, da ja keine finanziellen Limite gesetzt waren.⁶

Ein Sonderfall sei hier noch erwähnt. Anlässlich der Eröffnung der Leipziger Frühjahrsmesse 1956 war auch im Rahmen des traditionellen Rundgangs der Staatsführung ein zeitlich disponierter Besuch des obersten Staatsfunktionärs Walter Ulbricht in der Messehalle der Luftfahrtindustrie angesagt, zu dem natürlich auch die Führungsspitze der Luftfahrtindustrie anwesend war. Doch plötzlich betrat, weit vor der avisierten Zeit, Walter Ulbricht ohne jegliche Begleitung die Messehalle. Es war natürlich auch kein Empfangskomitee bereit. Da ich als Betreuer des Messestandes zufällig im Eingangsbereich der Halle stand, begrüßte er mich mit etwa folgenden Bemerkungen: »Die Luftfahrt ist ja eine feine Sache, aber eine sehr teure Angelegenheit. Lohnt sich das für uns? Wir müssen doch auch die speziellen Werkstoffe beschaffen und das kostet viel Geld.« Ehe ich verwundert darauf eine Antwort geben konnte, war ich plötzlich zusammen mit Walter Ulbricht von seinen in Ledermäntel

6 Die Einstellungen wurden zuerst vorgenommen; die Mitarbeiter, die für eine leitende Funktion vorgesehen waren, erhielten einen Einstellungsvertrag als »Leitender Mitarbeiter«, erst danach wurden Struktur- und Stellenplan ausgearbeitet. Die den Spezialisten angebotenen Gehälter lagen weit über dem damaligen DDR-Durchschnitt, um damit ein Verbleiben in der DDR zu sichern.

gekleideten Begleitern umringt, die dann ihren »Chef« sofort mit Argumenten wie etwa »Belebung der Wirtschaft, Nutzung der Ergebnisse der Luftfahrt durch andere Industriezweige usw.« überschütteten. Das waren die bekannten Agitationsreden, aber dann kamen auch schon die Herren Baade, Dr. Scheinost und die anderen Spitzen. Der Kreis öffnete sich, ich trat an die Seite und hörte die Diskussion, in der man den »störrischen« Ulbricht mit viel Worten während des Rundganges durch die Messehalle eines Besseren belehren wollte. Von Prof. Baade wurde argumentiert, daß ein kg Flugzeug auf dem Weltmarkt mit ca. 450 Mark, ein kg Radio bzw. Funktechnik hingegen nur mit 250 Mark bewertet wird. Zum Abschied sagte Walter Ulbricht: »Viel Erfolg; nun, wir werden sehen.« Mich stimmte diese Begebenheit nachdenklich. Wieso spricht der höchste Mann im Staat einen für ihn völlig unbekanntem jungen Mann an, um über die ökonomischen Probleme der Luftfahrtindustrie zu diskutieren?

Der Aufbau von Betrieben der Luftfahrtindustrie in Dresden, Pirna, Karl-Marx-Stadt (heute wieder Chemnitz) und Lommatzsch schritt zügig voran. Die Mitarbeiter arbeiteten begeistert an den neuen Aufgaben. Es wurden neue, moderne Werkanlagen und auch Wohnungen für die Mitarbeiter gebaut.

Durch eine zielgerichtete Propaganda der Partei- und Staatsführung wurden, wie man damals zu sagen pflegte, »die Massen mobilisiert«. Die junge Generation nahm die Herausforderung an und wandte sich begeistert den gebotenen Chancen der Berufsausbildung im neuen Industriezweig Luftfahrtindustrie sowie dem Studium an der Technischen Hochschule Dresden und an der Ingenieurschule für Flugzeugbau in Dresden sowie der beruflichen Weiterbildung an den verschiedenen Berufsschulen zu. Es bestand ein blindes Vertrauen in die Sache der Luftfahrtindustrie. Man sah eine Chance in der Stärkung der Wirtschaftskraft der DDR. Auch in internationaler Hinsicht sah man den Einstieg in das große Geschäft optimistisch. Die auf dem Weltmarkt angebotenen strahlgetriebenen modernen Verkehrsflugzeuge beschränkten sich auf nur wenige Typen. Die Chancen schienen somit günstig.

Doch schon 1957 begann die ökonomische Bremse zu wirken, zunächst an der Fakultät für Luftfahrtwesen der Technischen Hochschule. In einem Schreiben des Dekans der Fakultät vom 2.1.1957 an alle Institutsdirektoren sowie an die Fakultätsparteileitung und Gewerkschaftsleitung heißt es: »Aufgrund von Maßnahmen der Staatlichen Plankommission mußten die für 1957 vorgesehenen Investmittel der Technischen Hochschule um 33 % gekürzt werden. Einem Vorschlag des Rektors folgend, hat das Staatssekretariat für Hochschulwesen daraufhin

sämtliche Investitionen in Höhe von mehreren Millionen Mark für unsere Fakultät im Rechnungsjahr 1957 gestrichen.«⁷

Demzufolge begann die kostenpflichtige Beräumung der Baustellen weisungsgemäß am 7.1.1957. Die bis zu dieser Zeit angelaufenen Investitionskosten beliefen sich auf ca. 7 Millionen Mark. Zur Fertigstellung wären noch knapp zwei Millionen Mark notwendig gewesen; es hätten dann die erforderlichen Versuchsstände zur Verfügung gestanden.

Die potentiellen Absatzchancen

Zunächst sollte die DDR-Luftfahrtindustrie natürlich den zu erwartenden Bedarf für die eigene Luftverkehrsgesellschaft Lufthansa bzw. INTERFLUG und den Bedarf der RGW-Länder einschließlich Sowjetunion decken. Für die Interflug sollten wenigstens zwanzig Maschinen gebaut und 1962 auf der Linie Berlin-Moskau-Peking eingesetzt werden. Darüber hinaus galten als potentielle Interessenten die ungarische Gesellschaft MALEV, die polnische LOT sowie die südamerikanische PANAIR do BRASIL. Noch 1960 war daran gedacht, in Buenos Aires eine Verkaufsniederlassung einzurichten, nachdem den Aerolineas Argentinas und kleineren Inlandsgesellschaften die 152 zum Verkauf angeboten worden war. Der damalige Direktor der Außenhandelsgesellschaft TECHNO-COMMERZ, Herr Künzel, hatte dazu bereits auf einer Südamerikareise entsprechende Vorverhandlungen geführt.⁸

Der Valuta-Verkaufspreis für eine Strahltriebwerke Pirna 014 lag bei etwa 600 000 Mark; der Verkaufspreis für eine komplette 152 belief sich auf etwas über 20 Millionen Mark.

Das Grobkonzept der Produktion sah die Fertigung von 100 Maschinen vor, von denen 60 für den Export in das sogenannte nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet vorgesehen waren. Der Einstieg in das Flugzeuggeschäft sollte mit dem Nachbau der russischen IL14P mit dem Doppelsternmotor Asch 82 T erfolgen. Die Bauunterlagen dafür wurden von den Sowjets zur Verfügung gestellt. Der Motor sowie weitgehendst auch die Geräte wurden in Karl-Marx-Stadt und die Flugzeugzellen in

7 Rundsreiben des Dekans der Fakultät für Luftfahrtwesen Prof. Dr.-Ing. W. Richter vom 2.1.57 über die Streichung sämtlicher Investitionen in Höhe von mehreren Millionen Mark für die Fakultät. Vgl. Technische Universität Dresden, Universitätsarchiv, Bestand Fakultät für Luftfahrtwesen, XX/Nr. 2.

8 Vgl. VDI-Nachrichten vom 18. August 1971, S. 13.

Dresden gebaut. Der Export erfolgte tatsächlich in größeren Stückzahlen in das sozialistische Wirtschaftsgebiet.

Wie in jeder Entwicklungsindustrie war auch an eine Perspektive gedacht. Zunächst war mit dem Projekt 153 ein mit zwei PTL Pirna 018 mit je 5 000 PS ausgerüstetes Verkehrsflugzeug für den Kurz- und Mittelstreckeneinsatz vorgesehen. Denn hierbei konnte wiederum auf die in der Sowjetunion von den Triebwerkspezialisten gesammelten Erfahrungen mit den PTL NK-4 und NK-12 aufgebaut werden. Ein weiteres Projekt stellte die 155 dar. Dieses Flugzeug sollte mit zwei Zweistromtriebwerken in Zweiwellenbauweise mit einem Startschub von 3 700 kp ausgerüstet werden. Die erst etwa 1959 zu beginnende Triebwerksentwicklung unter der Typenbezeichnung Pirna 020 stellte zu jener Zeit völliges Neuland dar. Auch war hierfür eine Schubumkehrvorrichtung zur Verkürzung der Landebahn vorgesehen. Die Abhebegeschwindigkeit der 155 sollte 200 km/h betragen. Da diese Entwicklungen dem internationalen Entwicklungstrend entsprachen, konnte bei zügiger Entwicklung durchaus mit Absatzchancen auf dem internationalen Markt gerechnet werden.

Es darf in diesem Zusammenhang auch nicht übersehen werden, daß sich auch die ausländische Fachpresse für die Ostluftfahrtindustrie interessierte und des öfteren Beiträge über die entstehende Luftfahrtindustrie brachte, wie u.a. die Fachzeitschriften INTERAVIA, AVIATION WEEK, FLIGHT sowie die VDI-Zeitschrift. Das ausländische Interesse wurde auch nicht zuletzt durch die zunächst von der Verwaltung der Luftfahrtindustrie und später von der Kammer der Technik (Fachverband Fahrzeugbau und Verkehr, Fachausschuß Luftfahrt) bis 1962 herausgegebene Fachzeitschrift »Deutsche Flugtechnik« geweckt.

Die Erfolge

Ein internationaler Vergleich bekannter Flugzeugtypen zeigt die technischen Chancen der DDR-Luftfahrtindustrie zu jener Zeit. Als ein sehr großer Erfolg muß zunächst die Tatsache gewertet werden, daß es gelungen war, wesentliche materiell-technische und soziale Voraussetzungen für eine erfolgreiche Arbeit zu schaffen; diese waren vor allem

- der strukturelle Aufbau eines funktionierenden Industriezweiges mit etwa 25 000 Beschäftigten (in der Endphase),
- die zahlreichen Bauten für die Konstruktionsbüros sowie Werkhallen, Labors und Prüfstände mit Schwerpunkt in Dresden-Klotzsche

und Pirna-Sonnenstein im Zeitraum von etwa 2 Jahren, ebenso die Sanierung des Flugplatzes Klotzsche sowie weitere Ausbauten der Betriebe in Chemnitz (zu DDR-Zeiten Karl-Marx-Stadt genannt), Ludwigsfelde, Industriegelände Dresden, Lommatzsch (Segelflugzeugbau),

- der Bau des Windkanals in Klotzsche, der noch heute für verschiedene Forschungsaufgaben genutzt wird,
- die Schaffung von Wohnraum für die Betriebsangehörigen, zum großen Teil durch Neubauten,
- die Schaffung von Ausbildungsstätten für eine spezielle Hoch- und Fachschulbildung sowie für die Meister- und Facharbeiterausbildung an Betriebsberufsschulen.

All diese Investitionen werden von den Kritikern allzu häufig mit der Bemerkung »Die Luftfahrtindustrie hat dem Staat mehrere Milliarden Mark gekostet« als Fehlinvestitionen bezeichnet, ohne jedoch dabei zu berücksichtigen, daß zumindest die baulichen Aufwendungen nicht mit der Luftfahrtindustrie abgeschrieben werden können, sondern daß diese Bauten noch heute als Betriebsstätten bzw. als Wohnungen genutzt werden. Der Flugplatz in Klotzsche wäre heute total verfallen.

Unter marktwirtschaftlichen Produktionsverhältnissen wären sehr wohl diese Kosten säuberlich erfaßt und den Folgenutzern angelastet worden. Hier kommt auch ein Mangel sozialistischer Zentralverwaltung sehr deutlich zum Ausdruck; es ging ja ohnehin alles aus einem Topf. Auf dem Gebiet des Flugzeugbaus sind folgende Ergebnisse zu verzeichnen:

- die im Segelflugzeugwerk Lommatzsch entwickelten und in Serie gebauten Segelflugzeugtypen wie z.B. die Lom 57 »Libelle« oder der Schuldoppelsitzer »Lehrmeister« u.a., wobei Absatzchancen, z.B. nach Ägypten, vergeben wurden, weil Marketing und operatives Reagieren auf Anfragen wegen der bestehenden Bürokratie und umständlicher Ausreisegenehmigungen für die Kundendienstingenieure nicht möglich waren,
- die Modernisierung der in Lizenz nachgebauten IL14P mit dem Doppelsternmotor Asch 82 T, wovon 80 Stück gebaut und neben geringen Stückzahlen für den Bedarf der NVA und der DLH an die Gesellschaften LOT, MALEV, TABSO, TAROM sowie nach China und Vietnam verkauft wurden. Danach ist die Produktion eingestellt worden, weil die Produktionsflächen für die 152 benötigt wurden. Eine sichere Geldquelle ist somit verschenkt worden, denn es hätten noch weitere IL14P exportiert werden können; der Kundendienst wurde von den Abnehmern als gut eingeschätzt,

- die Entwicklung des Mittelstreckenverkehrsflugzeuges Typ 152 mit vier an jeweils zwei Stielen aufgehängten Strahltriebwerken vom Typ Pirna 014 mit je 3 150 kp Startschub bis zur Flugerprobung,
- das Projekt für ein Mittelstreckenverkehrsflugzeug Typ 153 mit zwei PTL-Triebwerken vom Typ Pirna 018 mit je 5 000 PS sowie noch weiteren Projekten,
- das Projekt des Kurz- bis Mittelstreckenverkehrsflugzeuges 155 mit zwei Zweistrom-Turbinen-Luftstrahltriebwerken (ZTL) Pirna 020.

Auf dem Gebiet der Triebwerksentwicklung sind zu nennen⁹:

- die Entwicklung und der Serienbau der Strahltriebwerke Pirna 014 mit einem Startschub von 3 150 kp und einem spezifischen Kraftstoffverbrauch von 0,85 kg/kph und einem Trockengewicht von 1060 kg einschließlich aller Geräte; die Flugerprobung erfolgte an einer IL28 und danach der Einbau in die 152 II, mit der bereits zwei Flüge erfolgreich durchgeführt werden konnten,
- die Entwicklung und der Serienbau einer Kleingasturbine Typ Pirna 017 mit einer Dauerleistung von 130 PS und deren Weiterentwicklung zum Typ Pirna 027 mit einer Leistung von 237 PS; diese Kleingasturbine wurde in mehr als 3000 Exemplaren als Antrieb für Notstromaggregate und Feuerlöschpumpen gebaut und verkauft,
- die Entwicklung einer Schiffsgasturbinenanlage Typ S-1, die bereits erfolgreich auf See erprobt wurde; sie diente als Antrieb für Schnellboote der damaligen Volksmarine,
- die Entwicklung einer stationären 25 MW Spitzenlastgasturbinenanlage Typ E-1; diese Anlage war mehrere Jahre auf Abruf der Energieversorgung Pirna im Einsatz,
- die Entwicklung eines PTL Typ Pirna 018 mit einer Wellenleistung von 5000 PS bis zur Prüfstandserprobung,
- die Projektierung und Entwicklung eines ZTL Pirna 020 in Zweiwelenausführung mit einem Startschub von 3 700 kp und einem spezifischen Kraftstoffverbrauch von 0,577 kg/kph bis zur Bauteil- und Baugruppenerprobung,
- eine Reihe von Patenten.

Zahlreiche Ergebnisse der Forschungsarbeiten konnten in anderen Industriezweigen genutzt werden. Damit war eine Ausstrahlung auf andere Bereiche der Wirtschaft unverkennbar. Als Beispiele seien hier

9 Heinz Hartlepp: Entwicklung des Turbostrahltriebwerkes Pirna 014 und des Verkehrsflugzeuges 152. Vortrag im Deutschen Museum München am 1. Februar 1991 aus Anlaß der Übergabe eines Pirna 014 als Exponat an das Deutsche Museum München.

stellvertretend für viele die Metallurgie und Werkstoffkunde, Festigkeits- und Schwinguntersuchungen, Strömungstechnik, Meßtechnik und Feingußtechnik (Schaufelherstellung) genannt.

Diese Auflistung der wesentlichen technischen Ergebnisse, die durchaus dem internationalen Stand der Technik entsprachen, zeigt die Vielfalt der Entwicklungsarbeiten, die bei einer freien Vermarktung zu hohen Erträgen hätte führen können.

Probleme

Die Darstellung der Ergebnisse der Luftfahrtindustrie zeigt, daß die Arbeit in technischer Hinsicht von Erfolg gekrönt war. Dennoch ergab sich eine Reihe von Problemen, die zweifellos die Arbeit erschwerten, aber nicht in Frage stellten.

Ein großes Handikap bildete die Tatsache, daß das Flugzeug 152 zunächst entsprechend den Wünschen, Forderungen und Standards des potentiellen Auftraggebers zu gestalten war. Das bedeutete die Ableitung aus dem Bomber 150, um damit einen gewissen Entwicklungsvorlauf zu nutzen. Weiterhin waren Reichweite, Fluggeschwindigkeit und Flughöhe sowie die Ausstattung als Luxusvariante für 24 Passagiere vorgegeben. Die Wirtschaftlichkeit galt dabei als sekundär. Diese Vorgaben für eine reine Verkehrsmaschine erzeugten in Fachkreisen einen gewissen Unmut. Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit erfolgte dann im Verlaufe der weiteren Projektbearbeitung eine Erhöhung der Passagierzahl auf 48 für die Touristenklasse.

Erst bei den folgenden Projekten für die 153, 155 und 160 konnten die eigenen Vorstellungen der Flugzeugkonstruktoren verwirklicht werden. Leider war es aber dann schon zu spät, um diese Typen zu realisieren. Die neuen Projekte waren auch aus gegenwärtiger Sicht so angelegt, daß diese bei Realisierung noch heute im Einsatz bestehen könnten.

Darüber hinaus wirkten sich insbesondere solche Probleme negativ auf die Entwicklungsarbeiten aus wie

- die Beschränkungen im Reiseverkehr; es konnten deshalb, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, keine fachbezogenen internationalen Tagungen besucht werden; eine Information über den neuesten Stand der Technik war nur über die Literatur möglich, zur Literaturbeschaffung standen jedoch in angemessenem Umfang Valuta zur Verfügung,

- der Mangel an Devisen; so war der Import von Werkstoffen oder Geräten kaum möglich; es mußten faktisch alle Geräte selbst entwickelt werden,
- eine Beteiligung an internationalen Messen, um u.a. eine realistische Marktanalyse durchführen und für die Erzeugnisse auf dem internationalen Markt werben zu können, war nicht möglich,
- die fehlende Möglichkeit, bei der Forschung, Entwicklung und beim Flugzeug- und Triebwerksbau international kooperieren zu können, dadurch mußte alles selbst entwickelt und gebaut werden, auch dann, wenn es auf dem Weltmarkt, allerdings nur gegen Devisen, rationeller hätte beschafft werden können,
- der fehlende wissenschaftliche Vorlauf; das Forschungszentrum konnte, nicht zuletzt aus den vorgenannten Gründen, den notwendigen wissenschaftlichen Vorlauf nicht schaffen,
- der propagandistische Druck; Entwicklungsstapen waren um jeden Preis nach Staatsfeiertagen oder politischen Ereignissen auszurichten, z.B. Beschluß der Parteiführung über den Rollout der 152 am Vortag des 1. Mai 1958, den Termin des ersten Fluges oder den vorgesehenen Überflug der Leipziger Frühjahrsmesse 1959 u.v.a.m, und
- Eingriffe in die technologische Planung durch höhere Wirtschaftsfunktionäre, z.B. der Baustopp der 152 V4, der nach dem Absturz der Maschine V1 dazu führte, daß keine weitere Maschine zur Fortführung der Flugversuche zur Verfügung stand und dadurch ein Zeitverlust in der Flugerprobung von mehreren Monaten eintrat.

Neben den technischen Problemen gab es eine Reihe schwerwiegender wirtschaftspolitischer Mängel, die entscheidend für die kritische ökonomische Situation waren:

- Die Basis für das Vorhaben, eine Luftfahrtindustrie in der DDR aufzubauen, beruhte auf der Beteuerung von sowjetischer Seite, die DDR möge den Bedarf für die zivile Luftfahrt insbesondere für die Sowjetunion absichern, die Sowjetunion hingegen bleibt auf dem Rüstungssektor aktiv, so die Ausführungen vom Chef des Spezialistententeams in Sawjelowo/Kreis Kimri und auch danach in der DDR, das wurde auch von Herrn Künzel, dem damaligen Chef der Außenhandelsorganisation TECHNOCOMMERZ in Berlin, vertreten, aber konkrete schriftliche Vereinbarungen oder gar Regierungsabkommen darüber wurden zumindest nicht bekannt.
- Die entwickelte konzeptionelle Vorstellung, von der 152 im ersten Ansatz einhundert Maschinen zu bauen, davon vierzig für den Ostmarkt und sechzig für den Westmarkt vorzusehen, wurde nicht kon-

sequent verfolgt. Es wurden nur sehr vage Vorverträge abgeschlossen. Darüber hinaus war das Interesse westlicher Länder daran geknüpft, daß eine Langstreckenerprobung der 152 nachzuweisen war. Diese sollte in der Sowjetunion durchgeführt werden. Aber außer Versprechungen kamen dafür keine bindenden Verträge oder Finanzierungsbeteiligungen zustande.

- Darüber hinaus fehlte ein langfristiges ökonomisches Konzept über den zu erwartenden Aufwand und die Finanzierung, konnten Kooperationsbeziehungen mit anderen Flugzeug-, Triebwerk- und Geräteherstellern nicht hergestellt werden, so daß nur der Ostmarkt verfügbar war.
- Ein Marketingkonzept fehlte genauso wie ein Operations Research.
- Es war keine Sicherung des gesamten Vorhabens durch rechtswirksame internationale Wirtschaftsverträge erfolgt.
- Die Sowjetunion unterstützte zweifellos die DDR-Luftfahrtindustrie durch technische Dokumentationen, technische Berater und Materiallieferungen, erteilte jedoch keine konkrete Bestellung.

Schlußbemerkungen

Die ursprüngliche Absicht, einen intelligenzintensiven und zukunftsreichen Industriezweig Luftfahrtindustrie in einem totalitären Staat aufzubauen, schlug fehl. Die Strategie, zunächst ein Flugzeug (die 152) für nur einen potentiellen Abnehmer (die Sowjetunion) zu projektieren, ging nicht auf. Die Marktorientierung erfolgte zu spät.

Da die Sowjetunion mit dem Start des Sputnik 1959 und des ersten Weltraumfluges von Gagarin 1961 neue Möglichkeiten im militärischen Einsatz der Raketentechnik sah, ergaben sich freie Kapazitäten in der Luftfahrtindustrie zum Bau ziviler Flugzeuge, so daß der Eigenbedarf an Verkehrsflugzeugen ohne Importe aus der DDR im eigenen Land gedeckt werden konnte. Das wurde auch in einem internen Argumentationsmaterial so dargestellt. Die in der Folgezeit in der Sowjetunion gebauten neuen Flugzeugtypen für den zivilen Luftverkehr sind dafür ein Beweis. Der potentielle Abnehmer der DDR-Flugzeugproduktion fiel damit aus. Die ökonomische Leistungsfähigkeit der DDR war zu schwach, um das damit entstehende ökonomische Minus zu verkraften.

So verfügte im März 1961 die Parteiführung die Liquidation der Luftfahrtindustrie. Sie hat sich damit aber zweifellos noch weitere aus der Auflösung und Neuprofilierung entstehende Verluste eingehandelt.

Der damalige Vorsitzende der Staatlichen Plankommission Bruno Leuschner begründete vor dem 12. Plenum des Zentralkomitees der SED diese Entscheidung damit, daß die Kapazitäten der Luftfahrtindustrie und deren moderne Ausrüstungen und hochproduktive Maschinen für andere Aufgaben der Wirtschaft dringend benötigt werden. Die Arbeitskräfte sowie die Grundmittel wurden in die Volkswirtschaft strukturmäßig eingeordnet. Ebenso wurden die Institute der Fakultät für Luftfahrtwesen an die fachlich zuständigen Fakultäten überführt.¹⁰

Als globale Ursachen für das Scheitern seien genannt:

- Eine Überschätzung der ökonomischen Kraft der DDR.
- Die unternehmerischen Risiken des Aufbaus einer Luftfahrtindustrie wurden nicht analysiert, so daß für etwaige Eventualitäten keine Gegenstrategie bestand.
- Marktwirtschaftliche Aspekte wurden nicht beachtet.
- Die Kooperationsbereitschaft zum Weltmarkt fehlte.
- Die Mißachtung des internationalen Wettbewerbs sowie der totalitären Führungsstil und die fehlende wirtschaftspolitische Qualifikation in der Führungsspitze.

Dennoch sind die erreichten fachlichen Leistungen anerkennenswert. Die gesammelten Erfahrungen haben sich auf andere Industriezweige und Wissenschaftsdisziplinen positiv ausgewirkt. Für viele ehemalige Mitarbeiter der Luftfahrtindustrie hatte sich damals ein Berufstraum erfüllt.

Auch gegenwärtig sind wieder Fragen der Luftfahrttechnik, z.B. in der Elbe-Flugzeugwerft Dresden oder an der Technischen Universität Dresden und an der Hochschule für Technik und Wirtschaft (vormals Hochschule für Verkehrswesen Dresden) aktuell, allerdings unter nunmehr objektiven, marktwirtschaftlichen Bedingungen.

10 Anweisung Nr. 7/1961 des Staatssekretariats für das Hoch- und Fachschulwesen über die Bildung einer Abteilung »Angewandte Mechanik« und die Überführung der Institute der ehemaligen Fakultät für Luftfahrtwesen an die fachlich zuständigen Fakultäten der Technischen Hochschule vom 15. Mai 1961. Vgl. Technische Universität Dresden, Universitätsarchiv, Bestand Rektorat 517.

Die Luftfahrtindustrie der DDR – eine Chronik¹

Vorgeschichte

- Herbst 1945 Auf Befehl der Sowjetischen Militäradministra-
tion in Deutschland (SMAD) nehmen die
Betriebe der Luftfahrtindustrie ihre Tätigkeit wie-
der auf.
- 22.10.1946 Die Sowjetunion beginnt mit der Demontage von
Betrieben und ordnet die Ausreise der sogenann-
ten Spezialisten, einschließlich ihrer Familien, in
die Sowjetunion an.

Vorbereitungsphase

- 1950 Die gruppenweise Rückkehr der Spezialisten aus
der Sowjetunion beginnt.
- Mai 1952 Im Ministerium für Maschinenbau wird ein »Vor-
läufiger Generalplan« zum Aufbau einer Luft-
fahrtindustrie formuliert.
- 1952 Zur Vorbereitung der Konstruktion und des
Baues von kleineren Flugzeugen und Flugmoto-
ren erfolgt die Bildung einer Sonderabteilung der

1 Alle in diese Chronik aufgenommenen Fakten lassen sich durch mindestens eine Quelle im Bundesarchiv, Außenstelle Potsdam, dem Archiv der Stiftung Parteien und Massenorganisationen der DDR, dem Archiv der Technischen Universität Dresden, den Archiven der jeweiligen Betriebe oder in der Sekundärliteratur belegen.

HV 18² des Ministeriums für Maschinenbau (später Materialamt Pirna).

- 05.08.1953 Eine in Dresden geplante Hochschule für Luftfahrtwesen wird in die Fakultät für Maschinenwesen/Leichtbau der Technischen Hochschule Dresden eingegliedert.
18. - 21.05.1954 In Moskau finden Gespräche des Abteilungsleiters Maschinenbau/Metallurgie im ZK der SED, Fritz Zeiler, über die »Rückführung der Spezialisten« und die Grundkonzeption der »neu entwickelten Transportmaschine und die notwendigen Maßnahmen in bezug auf technische Fragen« statt.
- 04.07.1954 Die letzten Flugzeug- und Triebwerkspezialisten treffen in Pirna ein.

Aufbauphase

- September 1954 Der Aufbau eines Strahltriebwerke-Entwicklungswerkes in Pirna beginnt.
- November 1954 Die HV 18 formuliert die Aufgabenstellung und den Plan des zeitlichen Ablaufs des Aufbaus der Luftfahrtindustrie.
- 04.02.1955 Die Anweisung Nr. 1 (GVS AT I/105/55) des Amtes für Technik über Bildung und Aufgaben der Verwaltung für Industriebedarf (Vfl) beim Aufbau eines Industriezweiges »Produktion von Flugzeug- und Geräteersatzteilen für die SU« wird erlassen.

- 2 Hauptverwaltung (HV) 18 – verwaltungsmäßige Zusammenfassung der aus der UdSSR zurückgekehrten Spezialisten.

- 01.05.1955 Die folgenden Betriebe im Bereich der Verwaltung der Luftfahrtindustrie werden offiziell gegründet:
- Werk 801 VEB Maschinen- und Apparatebau Dresden (Entwicklungs- und Versuchswerk für Flugzeuge und Geräte)
 - Werk 802 VEB Entwicklungsbau Pirna (Entwicklungswerk für Triebwerke)
 - Werk 803 VEB Industrierwerke Dresden (Serienwerk und Flugerprobung)
 - Werk 804 VEB Industrierwerke Karl-Marx-Stadt (Herstellung von Triebwerken, Luftschrauben und Fahrwerken)
 - Werk 805 VEB Maschinen- und Apparatebau Schkeuditz (Ausrüstungs- und Reparaturwerk)
 - Werk 806 VEB Apparatebau Lommatzsch (Segelflugzeugbau).
- 14.09. - 07.10.1955 Auf Vorschlag des Ministeriums der Luftfahrtindustrie der UdSSR anlässlich einer Beratung von Spezialisten der DDR und der UdSSR in Moskau erfolgt eine Änderung der langfristigen Aufgabengstellung.
- 16.10.1955 Prof. Baade beklagt sich darüber, daß fehlende Vorarbeiten der Regierung der DDR von der sowjetischen Seite als Grund ihrer Weigerung angegeben werden, Verhandlungen zur Übergabe von Dokumentationen und die Lieferung von Material aufzunehmen.
- 22.11.1955 Das Politbüro beschließt den Aufbau des Industriezweiges Flugzeugbau mit der Vorgabe, bis Ende 1957 zwei neue Flugzeugtypen und bis Ende 1959 drei neue Triebwerke zu entwickeln (Geheime Verschlusssache GVS/VVS/NFD/-Tgb. Nr. AT/XI/565/55).
- 22.11.1955 Der Wirtschaftsrat beschließt den Aufbau der Luftfahrtindustrie (Beschluß Nr. 54/55).

- 28.01.1956 Das Abkommen zwischen den Regierungen der UdSSR und der DDR über die Unterstützung der DDR bei der Aufnahme des Passagierflugzeugbaues wird abgeschlossen.
- März 1956 Anlässlich der 3. Parteikonferenz der SED erfolgt die Fertigstellung der 1. Maschine vom Typ IL14.
- 26.04.1956 Die erste in Dresden montierte IL14P startet zum Jungfernflug.
- 01.05.1956 An der TH Dresden erfolgt die Gründung der Fakultät für Luftfahrtwesen.
- 29.05.1956 Der auf der Grundlage der Moskauer Beratungen überarbeitete Perspektivplan der Luftfahrtindustrie wird durch den Minister für Nationale Verteidigung bestätigt (Anordnung Nr. 31/56).
- 12.10.1956 Der erste Start eines Triebwerkes Pirna 014 wird vollzogen.
- 17.09.1957 Der Wirtschaftsrat beschließt, den Aufbau des Industriezweiges bis 1960 zu beenden.
- 1957 Die erste IL14 für den Export in die VR Polen wird fertiggestellt.
- 01.05.1958 Die »VVB Flugzeugbau« wird gegründet.
- 01.07.1958 Der Sektor Luftfahrtindustrie der SPK erarbeitet einen Perspektivplan zur Entwicklung der Luftfahrtindustrie für die Jahre 1959 - 1965.
- 04.12.1958 Das erste Versuchsmuster des strahlgetriebenen Mittelstreckenpassagierflugzeuges vom Typ 152 absolviert erfolgreich seinen Erstflug.

Phase des Niederganges

- 04.03.1959 Das erste Versuchsmuster des Typs 152 stürzt beim zweiten Probeflug ab.
- 24.06.1959 Auf Anweisung von Helmut Wunderlich, Stellvertretender Vorsitzender der SPK, erfolgt der Abbruch von Forschungs- und Entwicklungsthemen (Flugzeugtypen 153 A und 153 vollständig, Triebwerk 018 teilweise).
- 18.06.1960 Die Gruppe Luftfahrtindustrie der SPK stellt in einer Analyse »Derzeitiger Stand in der Luftfahrtindustrie« die Einstellung der Entwicklung und der Serienproduktion von Flugzeugen zur Diskussion.
- 29.06.1960 Walter Ulbricht wird über die Lage in der Luftfahrtindustrie informiert.
- 26.08.1960 Eine als 152/II - V4 bezeichnete Variante der »152« absolviert ihren Erstflug.
- 04.09.1960 Die Wiederholung des Fluges vom 26.08.1960 verläuft ebenfalls erfolgreich.
- 29.11.1960 In einer Beratung des Stellvertretenden Vorsitzenden der Staatlichen Plankommission der DDR (Wunderlich) mit dem 1. Stellvertreter des Vorsitzenden der Staatlichen Plankommission der UdSSR (Chrunitschew) über die weitere Perspektive der Flugzeugindustrie der DDR werden die Maßnahmen der DDR zur »Einschränkung des Flugzeugbaues« für richtig befunden.

Abbruchentscheidung

- 28.02.1961 Das Politbüro beschließt die Umstellung der Flugzeugindustrie.
- 17.05.1961 Die Abbruchentscheidung wird in den Betrieben der Luftfahrtindustrie bekanntgegeben.
- 13.07.1961 Der Ministerrat faßt einen Beschluß zur Auflösung der Luftfahrtindustrie.
- 31.08.1961 Die Fakultät für Luftfahrtwesen an der TH Dresden wird aufgelöst.
- 01.10.1961 Mit der Gründung des »VEB Flugzeugwerft Dresden« wird ein Rechtsnachfolger des »VEB Flugzeugwerke Dresden« gegründet.
- 31.12.1961 Die VVB Flugzeugbau wird offiziell aufgelöst.
- 01.01.1964 Mit der Eingliederung des »VEB Apparatebau Lommatzsch« in den »VEB Carl Zeiss Jena« geht auch die Ära des Segelflugzeugbaus offiziell zu Ende.
- 31.12.1965 Mit dem planmäßigen Auslaufen der Produktion von Flugzeugmotoren für die IL14 im »VEB Industriewerke Karl-Marx-Stadt« verschwindet auch das letzte flugzeugtypische Produkt aus der Industrie der DDR.

Zu den Autoren

Gerhard Barkleit, Dr. rer. nat., geb. 1943, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Hannah-Arendt-Institut für Totalitarismusforschung.

Veröffentlichungen u. a.: (Hg.) Die Erneuerung der Sächsischen Hochschulen, Dresden 1993.

Heinz Hartlepp, Prof. Dr., geb. 1925, war von Februar 1946 an im SAG-Betrieb für Triebwerksentwicklung (vormals BMW) in Staßfurt als Ingenieur tätig. Er wurde am 22. Oktober 1946 in die Sowjetunion zwangsverlagert und arbeitete in Kuibyschew (heute Samara) bzw. Sawjelowo (Kreis Kimri) als Gruppenleiter in der Strahltriebwerkeentwicklung bis Juli 1954. Nach seiner Rückkehr in die DDR wurde er als Abteilungsleiter in die Triebwerksentwicklung (Pirna) der Luftfahrtindustrie übernommen. Er wurde 1972 an der TU Dresden promoviert und wechselte 1975 als Dozent an die Technische Hochschule in Zittau, habilitierte sich und wurde 1985 zum Professor berufen.

Veröffentlichungen des Hannah-Arendt-Instituts für Totalitarismusforschung:

»Berichte und Studien«

- Nr. 1/95 *Gerhard Barkleit, Heinz Hartlepp:*
Zur Geschichte der Luftfahrtindustrie in der DDR
1952 - 1961
- Nr. 2/95 *Michael Richter:*
Die Revolution in Deutschland 1989/90.
Anmerkungen zum Charakter der »Wende«

»Vorträge aus dem Hannah-Arendt-Institut«

- Heft 1 Ansprachen zur Eröffnung am 17. Juni 1993
ISBN 3-929048-60-4
- Heft 2 *Manfred Hagen:*
'Wir sind doch nicht geschlagen?!' Erste Reaktionen
der SED-Führung auf die Volkserhebung 1953
ISBN 3-929048-61-2
- Heft 3 *Hans Joachim Meyer:*
Gedanken zur Situation der Geisteswissenschaften
ISBN 3-929048-62-0
- Heft 4 *Götz Bergander:*
Kalkül und Routine. Dresdens Rolle in der britisch-
amerikanischen Luftkriegsplanung
ISBN 3-929048-64-7
- Heft 5 *Norbert Kapferer:*
Der Totalitarismusbegriff auf dem Prüfstand
ISBN 3-929048-65-5

Die Veröffentlichungen können zum Preis von 5,40 DM (Berichte und Studien) bzw. 4,80 DM (Vorträge aus dem Hannah-Arendt-Institut) zzgl. Versandkosten bezogen werden über:
Hannah-Arendt-Institut für Totalitarismusforschung e.V.
01062 Dresden
Tel.: (0351) 463 32802, Fax: (0351) 463 36079