

Die "152" und ihre Geschichte

Nach dem Zweiten Weltkrieg befanden sich mehr als die Hälfte der Luft-rüstungsbetriebe Hitlerdeutschlands auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone. Dazu gehörten u.a. die Junkers-Werke in Dessau und die Firmen Heinkel, Siebel, Arado und die BMW- Flugmotorenwerke. Die Fertigungsstätten waren durch die Bombenangriffe der Alliierten in erheblichem Maße zerstört. Alles Brauchbare wurde von den Siegermächten beschlagnahmt, abgebaut und als Teil einer Wiedergutmachung für erlittene Kriegsschäden außer Landes gebracht. Gleichzeitig wollte man natürlich unbedingt Zugang zum technischen und technologischen Wissen der Rüstungsbertriebe und der Wehrmacht Nazideutschlands und dementsprechend gehörte auch die zwangsweise Umsiedlung von Fachkräften zu den Reparationsleistungen. So wurden im Oktober 1946 etwa 2000 Flugzeugbauer und Triebwerksingenieure mit ihren Familien in die Sowjetunion deportiert. Ihr Fachwissen wurde in Konstruktionsbüros unter strengster Isolation ausgebeutet, Zugang zu russischen Forschungsergebnissen hatten sie nicht. Das Konstruktionsbüro No.1 (OKB1) unter der Leitung des ehemaligen Junkers-Entwicklungschefs Dipl.-Ing. Brunolf Baade, einer der späteren Väter der "152", befand sich in Podberesje (heute Dubna). Dort, in der Nähe von Moskau, beschäftigten sich die deutschen Spezialisten u.a. mit der Entwicklung eines zweistrahligen Bombers. Diese Weiterentwicklung der vormaligen Junkers "EF131" lief unter der Arbeitsbezeichnung "150" und war Teil eines Modernisierungsprogramms der sowjetischen Luftstreitkräfte.

Das Zeitalter der Düsenflugzeuge in der zivilen Luftfahrt begann im Juli 1949 mit dem Erstflug der De Havilland "Comet1". Sie war 1952 offiziell bei der britischen BOAC in Dienst gestellt worden, aber nach fünf Abstürzen 1954 wieder ausgemustert worden. Weltweit entwickelte und baute man jetzt Passagiermaschinen mit TL- Antrieb. Dieser hatte sich bei der britischen Gloster "Meteor" und dem deutschen Jagdflugzeug Messerschmitt "Me-262" bewährt.

In der DDR wurde ab Mitte 1953 die Idee des damaligen Staatschefs Walter Ulbricht zum Aufbau einer staatseigenen Flugzeugindustrie Realität. Die ostdeutsche Regierung weiß, dass die in die UdSSR verbrachten deutschen Flugzeugbauer zunehmend zur Belastung der geheimnisbeladenen Militärluftfahrtindustrie der Russen geworden sind. Vor allem aber - die Zwangsarbeiter und ihre Familien wollen acht Jahre nach Kriegsende endlich wieder nach Hause. Schließlich wird mit dem Kreml die Rückführung der Baade-Gruppe ausgehandelt und der Aufbau einer DDR- Flugzeugindustrie beschlossen. Sie soll in Lizenz die russische Passagiermaschine IL-14 und deren Triebwerk, den Doppelsternmotor ASch-82T herstellen sowie die Entwicklungen von Baade und seinen Mitarbeitern vorantreiben. Die Sowjetregierung hat dafür sogar eine mündliche Kaufabsichtserklärung für die in der DDR zu bauende "152" abgegeben.

Diese Zusage wird allerdings nie schriftlich fixiert, dabei weiß doch jeder, nur unter Kaufleuten gilt der Handschlag, nicht unter Staatsmännern und seien sie auf einmal noch so befreundet!

Als eines der letzten deutschen Spezialistenteams kehrten im Juni 1954 Brunolf Baade und seine Mitarbeitergruppe in die DDR zurück; im Gepäck mehrere Güterzüge mit Ausrüstungsgegenständen für den Lizenzflugzeugbau. Die Flugzeugkonstrukteure hatten Pläne zur Fertigung einer Flotte neuer Passagierflugzeuge im Kopf, bestehend aus der "152", "155" und "160" mit TL-Antrieb und für die Modelle "153", "154" und "155" mit PTL- Triebwerken. Sie wussten auch, dass die Zeit drängt, um den Anschluß an die Weltspitze im Flugzeugbau nicht zu verlieren. Im Juli 1954 bereits startete in den USA die Boeing "367-80", ein Vorläufer der erfolgreichen "B-707", zu ihrem Erstflug. Ein Jahr später folgten die französische "SNCA.SE 210.01 - Caravelle" und die sowjetische Tupolev "TU-104". Im Dezember 1954 fasste das Politbüro der SED formell den Beschluß zum Aufbau der DDR- Flugzeugindustrie und damit für Lizenzbau der IL-14 und der Entwicklung des Mittelstreckenflugzeuges "152" zur Serienreife. Deren Erstflug sollte nach dem Willen der Staatslenker bereits im Herbst 1956 stattfinden und die "Kraft des Sozialismus" demonstrieren.

1955 - der Baubeginn "152/I"

Nachdem die Bestimmungen der Alliierten im Potsdamer Abkommen bezüglich des Flugzeugbauverbotes für das Nachkriegs-Deutschland im Mai 1955 außer Kraft gesetzt worden waren, begann in beiden deutschen Staaten der Aufbau einer neuen Flugzeugindustrie. In der DDR konzentrierte sich dieser Prozess auf Sachsen. In vielen Städten wurden Firmen gegründet, die in der "Vereinigung der Luftfahrtindustrie (VLI)" zusammenarbeiteten.

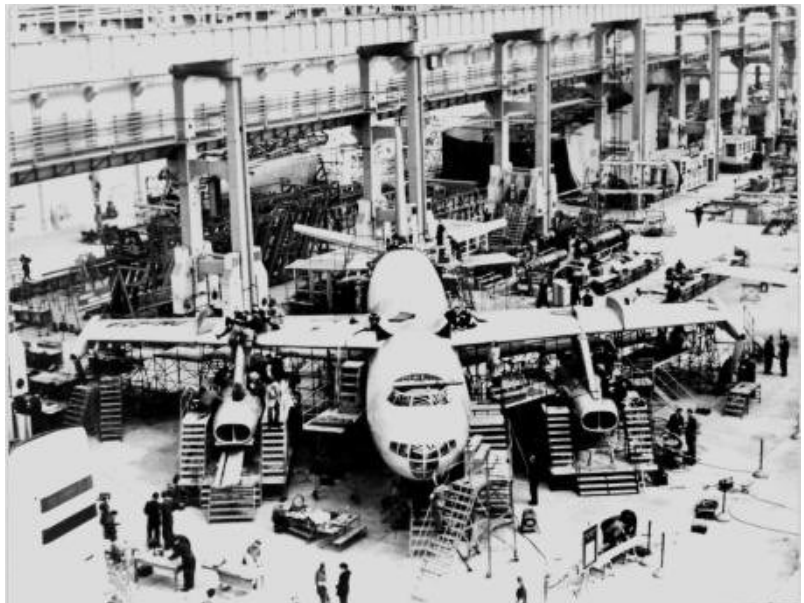
Mit großem Aufwand entstanden Hallen, Konstruktionsbüros, Testanlagen und Lehrwerkstätten für den dringend benötigten Facharbeiternachwuchs.

Für die Entwicklung und Produktion der Passagierflugzeuge wurde Dresden als Standort bestimmt (Flugzeugwerke Dresden).

Der Bau von Triebwerken erfolgte in Pirna ("Pirna 014") und Karl-Marx-Stadt (ASch-82T). Die gegründete "Deutsche Lufthansa der DDR" sollte neben der "Aeroflot" Hauptabnehmer der "152" werden, so der Plan.

1956

Das neu entwickelte TL- Triebwerk "Pirna 014", das als Antrieb für die "152" vorgesehen war, bestand seinen ersten Probelauf. Fast zeitgleich absolvierte die erste in Dresden gebaute "IL-14P" ihren Erstflug. Bis 1959 wurden allein 80 Maschinen dieses Typs in Dresden gebaut.



1957

Am 01. Februar begann die Fertigung der ersten beiden Vorserienmaschinen der "152/1", doch die Entwicklung lag bereits nicht mehr im Zeitplan. Technologische Probleme und fehlende Konstruktionsunterlagen aus der Sowjetunion verzögerten den Bauablauf.

1958

In England startete am 04. Oktober die verbesserte "Comet 4" zum ersten Transatlantikflug eines Passagierjets überhaupt. Bereits im Mai hob ein weiteres Konkurrenzmuster zur "152", die amerikanische Douglas "DC-8", zum ersten Mal ab. In Dresden hingegen dauerten die Probleme mit der eigenen und russischen Materialbeschaffung an. Doch dann war es endlich soweit: **30. April - die Maschine wird das erste Mal in ganzer Pracht der Öffentlichkeit vorgestellt - Roll Out.**

Die "152" verließ zum ersten Mal die Montagehalle - als Torso, halbfertig, mit Triebwerksattrappen und ohne Innenausrüstung, aber die Freude über das Erreichte war dennoch riesig - Feierstimmung!

Der "Vater" der "152", Brunolf Baade, versprach dem angereisten Partei- und Staatschef Walter Ulbricht "eine grandiose Zukunft der Luftfahrtindustrie der DDR".

7 Monate später, 04. Dezember 1958: der Jungfernflug der "152"!

Strahlender Sonnenschein und auch sonst optimale Bedingungen für Triebwerk und Maschine versprachen einen grossen Sprung nach vorn, für die kleine DDR. Um 11:18 Uhr hob die "152/1 V1" mit der Registrierung DM-ZYA von der Rollbahn des Flughafens Dresden ab und drehte zunächst eine Platzrunde. Die Maschine flog noch mit den in der MiG-19 und Jak-25 eingesetzten Turmanskij RD-9B-Triebwerken. Die Eigenproduktion "Pirna-014" war noch immer nicht verfügbar. Nach 35 Minuten war der Erstflug mit

Kommandant Willi Lehmann, Copilot Kurt Bemme und Bordmechaniker Paul Heerling beendet. Es war geschafft, was für ein Jahresabschluss - Prost!

1959 - Das Katastrophenjahr

Der 04. März war für den zweiten Testflug der "152/1 V1" vorgesehen. "Nur" ein Testflug? Während seines Verlaufs sollten vom Boden aus Film- und Bildaufnahmen gemacht werden, die die Maschine beim Flug in geringer Höhe zeigen sollten. Es wird vermutet, dass dieses Manöver auch der Vorbereitung eines geplanten, effektvollen Überfluges über das Leipziger Messegeländes dienen sollte. Denkbar, dass Walter Ulbricht seinem russischen Messegast Nikita Chruschtschow seine "152" mit einem Tiefflug- Paukenschlag werbewirksam präsentieren wollte. Dazu kam es aber nicht. Der Testflug endete nach einer knappen Stunde, einem zu schnellen Sinkflug mit anschließendem Überziehen der Maschine im Landeanflug mit einem Absturz bei Ottendorf- Ockrilla, knapp 6 km vor der Landebahn in Dresden-Klotzsche. Die vier Männer im Cockpit, Willi Lehmann, Kurt Bemme, Paul Heerling und Georg Eismann überlebten die Katastrophe nicht. Bis heute kursieren Gerüchte über Sabotage am Flugzeug, die den Absturz herbeigeführt haben soll. Die CIA wird dabei genauso ins Spiel gebracht wie der KGB. Beweise dafür gibt es nicht, aber solche Fantasiethemen tragen immer zur Legendenbildung bei.

Festzustehen scheint - der Zeitpunkt zur Durchführung eines Showfluges in geringer Höhe war eigenmächtig und zu früh gewählt. Durch den enormen Zeitdruck bei der Fertigung waren Teile der Maschine, wie z.B. das Kraftstoffsystem, noch nicht ausreichend getestet worden. Die gewählte Flughöhe, Sinkwinkel und Geschwindigkeit im Endanflug entsprachen nicht den Zulassungsbedingungen des Prüfungsamtes für die Luftfahrt. Organisatorische Mängel und Fehlentscheidungen des Managements trugen maßgeblich zum Absturz der "152" bei.

Allen Befürchtungen zum Trotz wurde die Präsentation der "152" auf der Leipziger Messe ein Erfolg. Das Aufsehen in Ost und West war beachtlich, aber die erhofften Abschlüsse blieben aus. Schließlich vereinbarten im März 1959 Regierungsdelegationen der UdSSR und der DDR bei einem Treffen in Dresden den Verkauf von 100 Maschinen des Typs "152" an die Sowjetunion. Diese Übereinkunft brachte einen Entwicklungsschub für die "152" und die "153". Der Optimismus hielt allerdings nur kurze Zeit. Am 02. Juni, 3 Monate nach der mündlich gegebenen Kaufzusage, widerrief die Sowjetunion sämtliche Aufträge mit dem Verweis auf freie Kapazitäten in der einheimischen Flugzeugindustrie. Die DDR, so der Kreml, solle ihre Exportbemühungen auf Polen, Ungarn, China und Argentinien lenken. Fazit: Nicht allein der Absturz der ersten "152" war Ursache für deren Aus. Für das "Freundesland" UdSSR war die Katastrophe eine willkommene Gelegenheit, zukünftige Konkurrenten auszuschalten.



1960 - Neubeginn mit der "152/II"

Mit großem Aufwand wurde die "152" umkonstruiert und dem Entwicklungsforschritt im internationalen Flugzeugbau angepaßt. Als Ergebnis startet die "152/II V4" am 26. August 1960 erneut in den Dresdner Himmel. Dieser Flug wird am 04. September wiederholt, es waren die letzten beiden Flüge einer "152" überhaupt. Es folgte noch eine Reihe von Achtungserfolgen, großen Plänen, aber auch Rettungsversuchen.

1961 - Das Aus

Durch einen Beschluß des SED- Politbüros im Februar wurde das Ende der Luftfahrt-industrie der DDR, und damit auch das Ende der "152", formell besiegelt. Schon wenige Wochen später waren die gut verpackten technischen Unterlagen auf dem Weg in die Sowjetunion.

Die DDR war damit gezwungen, ihren Bedarf an Passagiermaschinen mit sowjetischen Modellen zu decken und in den Dresdner Flugzeugwerken begann die Herstellung von Kartoffel- Legemaschinen. 1964 endete außerdem mit der Eingliederung des VEB Apparatebau Lommatzsch in den VEB Carl Zeiss Jena die erfolgreiche Produktion von Schul- und Hochleistungssegelflugzeugen in der DDR.