

# Warum sich die DDR für die Lizenz der IL-14P entscheidet

In den 1950-er Jahren nahm der zivile Flugzeugbau einen rasanten Aufschwung. Das lag zum einen an der Technikentwicklung, die durch den 2. Weltkrieg auf neue Höhen getrieben worden war, zum anderen am Wirtschaftsaufschwung, was zu auskömmlicheren Verdiensten führte, wodurch

mehr Flugreisen nachgefragt wurden. Schnellere und größere Flugzeuge standen in Entwicklung, doch die Entwicklungszeiten hatten sich verdoppelt und verdreifacht. Also mußten zunächst einfachere Konstruktionen den Bedarf decken. Dies galt ganz besonders für das neue Muster IL-14P.

Als im Herbst 1953 der erste Versuch zur Gründung einer neuen deutschen Luftfahrtindustrie gescheitert war, glaubte erst mal niemand mehr an einen zweiten Versuch. Doch in der Politik sind „jäh Wendungen“ nicht wirklich auszuschließen. So auch hier:

Zwar war mit den Arbeiterprotesten vom Juni 1953 bereits eine jäh politische Wendung vollzogen worden, nämlich weg vom schnellen Weg zum Sozialismus und hin zum Weg in dosierten Schritten. Doch Ende 1953 stellte sich für das SED-Politbüro erneut die Frage nach einem zweiten Versuch. Denn seit 1952 warteten in der Sowjetunion noch etwa 500 Flugzeugbau-Spezialisten der Firma Junkers auf ihre Rückkehr nach Deutschland. Da der Junkerskonzern in Dessau ansässig war, sollten diese Spezialisten in der DDR ein Aufgabengebiet erhalten, das sie in der DDR hielt.

Im Herbst 1953 flog Junkers Chefkonstrukteur Brunolf Baade mehrmals in die DDR, nachdem er mit dem sowjetischen Parteichef Nikita Chruschtschow in Moskau und SED-Sekretär Walter Ulbricht in Berlin Gespräche über mögliche Aufgaben in der DDR beraten hatte. Heraus kam folgendes: Die DDR baut im Gegensatz zu 1952 eine rein zivile Flugzeugindustrie auf, die Passagiermaschinen für die Sowjetunion baut, damit sich die sowjetische Luftfahrt ganz auf den militärischen Bereich konzentrieren kann. Das hieß aber nicht, daß die Sowjetunion auf den Bau ziviler Flugzeuge verzichtet, sondern nur, daß sie größere Stückzahlen von der DDR garantiert abnehmen würde, sofern sie natürlich den speziellen Wünschen des Käufers entsprachen. Für die DDR hieß das, sich in jeder Weise den Wünschen des potentiellen Kunden zu beugen. Mit diesen Absprachen, die nur mündlich und unter Verschwiegenheit getroffen worden waren, begann Ende 1953 der zweite Anlauf zu einer neuen deutschen Luftfahrtindustrie.

[Leider konnte bis heute von niemandem geklärt werden, was die Intentionen für den zweimaligen Anlauf zu einer kostspieligen Flugzeugindustrie in der doch recht kleinen DDR gewesen



sind. Beide Male wurde von oberster Stelle damit begonnen: Im Zusammenhang mit der 2. Parteikonferenz der SED war extra eine Regierungskommission unter Leitung von SED-Chef Walter Ulbricht gegründet worden mit den Ministern Heinrich Rau (Finanzen), Wilhelm Zaisser (Staatssicherheit), Bruno Leuschner (Staatliche Plankommission), Willi Stoph (Mdl) und Bernd Weinberger (Büro für Wirtschaftsfragen beim Ministerpräsidenten Otto Grotewohl), um in kürzester Zeit die neue Industrie aufzubauen. Warum also dieser Aufwand? Zu den Gründen ist nie etwas schriftlich festgehalten worden. Das scheint Tatsache zu sein. Wenn dem aber so ist, deutet alles auf militärstrategische Überlegungen hin – sowohl von DDR-Seite als auch von russischer Seite. Das Ganze wird nur verständlich, wenn man die Bedeutung des Koreakrieges für die sowjetische Seite mit in Betracht zieht. Wenn auch noch ein heißer Krieg in Europa ausbräche, würde sich die UdSSR in einem Zweifrontenkrieg wiederfinden



Für den noch im Geheimen 1954 begonnenen Aufbau der Luftfahrtindustrie zeichnete Innenminister Willi Stoph verantwortlich. Das Innenministerium, wozu auch die „Kasernierte Volkspolizei“ und deren Baufirmen zählten, war wohl wegen der Geheimhaltung ausgewählt worden. In die Ägide Willi Stophs gehörte somit auch die Entscheidung zur Lizenznahme der IL-14.

mit unabwägbar Folgen für die ganze Welt. Um das zu verhindern, war jeder noch so große finanzielle und ökonomische Aufwand vertretbar. Es scheint, als ob beim zweiten Anlauf die DDR aus dem politischen Spagat zwischen Friedensbestrebung und Wiederaufrüstung herausgehalten werden, dafür aber für die militärischen Kosten mit herangezogen werden sollte.]

Das Junkers-Kollektiv um Prof. Baade erhielt vom sowjetischen Luftfahrtministerium also den Entwicklungsauftrag für ein düsengetriebenes Passagierflugzeug und für ein dafür verwendbares Strahltriebwerk: Das Flugzeug bekam die Bezeichnung EW-152 und war eine Ableitung aus dem Bomber Junkers Ju/EF-150.

Um aber die Zeit bis zum Anlauf dieses Musters zu überbrücken und Geld für die Bau- und Ausrüstungsinvestitionen zu beschaffen, mußte eine Zwischentype her, die mit wenig Aufwand gebaut werden konnte. Doch gerade in der Frage war guter Rat teuer.

Welche Flugzeugtype sollte man auswählen? Es kam ja nur eine sowjetische Type in Frage. Doch im zivilen Bereich hatte die Sowjetunion nicht viel anzubieten – nur die IL-14 und einen 12-Sitzer von Jakowlew.

Ab da nun begann eine Reihe von Mißverständnissen ihren Lauf zu nehmen, die nur aus der absoluten Ge-

chungen zwischen der DDR und der Sowjetunion herrühren konnten.

Eine Lizenznahme ist eine teure Angelegenheit. Sie setzt aber den Lizenznehmer in die komfortable Lage, Bedingungen stellen zu können in Bezug auf Lieferfristen, Dokumentation, Werkzeuge und Lehren, Ausbilder usw. usf. Als sich die DDR-Seite aber für die Lizenz-

**Die sowjetische IL-14P spielte in der Zeit von 1950 bis 1960 die alles entscheidende Rolle im Luftverkehr der volkdemokratischen Staaten einschließlich der DDR. Das lag an ihrer „200-prozentigen Sicherheit“ und ihrer Robustheit in allen Klimazonen.**

de als Kopf der Konstruktionsleitung die Entscheidung zur IL-14 traf, sondern diese im Maschinenbau-Ministerium gefällt worden war. Am 19. Februar 1954 hatte Maschinenbau-Minister und ZK-Mitglied Gerhart Ziller eine 22-seitige Vorlage an Walter Ulbricht gesendet mit dem höchst verwirrenden Titel „Aufbau eines Industriezweiges zur Produktion von Flugzeug-Triebwerken, -zellen, -geräten und Ersatzteilen für die Sowjet-Union“ mit dem Hinweis: Der Industriezweig erhält die Bezeichnung „Flugbedarfexport“.

Über Sinn und Zweck des Industriezweiges findet sich kein einziges Wort in der Vorlage, die wohl für das Politbüro oder das ZK der SED bestimmt war. Dagegen finden sich detaillierte Angaben zu Terminen, Produktionsplänen, Produktionsstandorten, Arbeitskräften und benötigte Finanzen. Das wichtigste Erzeugnis heißt IL-14P mit folgenden Terminen:

1. Versuchsmuster	30. April 1955
2. Versuchsmuster	31. Mai 1955
3. Versuchsmuster	30. Juni 1955
Nullserie 5 Stück	31. Oktober 1955
1. Serie 10 Stück	31. Januar 1956
2. Serie 10 Stück	15. April 1956
3. Serie 10 Stück	15. Juni 1956
4. Serie 10 Stück	31. Juli 1956
5. Serie 10 Stück	31. August 1956

Ab September 1956 monatlich 10 Stück IL-14P

Als Produktionsstandorte sind aus sicherheitspolitischen Gründen bestimmt worden: Büromaschinenwerk Wanderer Continental in Karl-Marx-Stadt zur Produktion der Motoren und Fahrwerke; in Schkeuditz der Nagema Maschinen- und Apparatebau für Zellenbau und Endmontage wegen der vorhandenen Startbahn der ehemaligen Siebelwerke; und als Koordinierungsstelle und Produktionsstandort für die Geräte der Sonnenstein in Pirna.

Laut Plan sollte an allen Standorten ab Februar 1954 der Freizug der Objekte erfolgen und ab März die Übernahme sowie der Um- und Ausbau, so daß ab Juli 1954 die Produktion aufgenommen werden konnte. Interessant sind auch die Bezeichnungen bestimmter Betriebe, so z.B. der VEB Trieb- und Fahrwerksexport Karl-Marx-Stadt, der VEB Leichtbauexport Schkeuditz, der VEB Industriebedarf Pirna oder die Hauptverwaltung Flugbedarf-Export. Bei den Namen dreht sich alles um „Export“. Das Ganze riecht irgendwie nach ausländischer Gestattungsproduktion, die ja entweder gemacht wird, weil die eigenen Kapazitäten im Inland nicht ausreichen oder weil die Produktion im Ausland billiger oder sonstwie lukrativ ist. Im vorliegenden Falle dürfte es sich um eine Entlastung der zivilen sowjetischen Luftfahrtindustrie gehandelt haben, damit mehr Militärflugzeuge gebaut werden konnten. Die DDR-Führung hatte damit drei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: keine Rüstung, eine moderne Industrie und Fachkräftebindung.



heimhaltung, einer falsch verstandenen Unterwürfigkeit der „deutschen Genossen“ gegenüber der UdSSR im allgemeinen und deren Vertretern im besonderen sowie einem völlig unzureichenden Verständnis der „Partei-Soldaten“ für verbindlich gestaltete Geschäftsabma-

nahme der IL-14P entschied, sah sie sich in die Lage eines Bittstellers gesetzt. Bis heute ist unklar, wieviel die Lizenz gekostet hat, wer sie zu welchen Bedingungen abgeschlossen hat und wozu sich die Sowjetunion verpflichten ließ. Klar ist nur, daß nicht Brunolf Baa-

**Das Heck einer IL-14P der sowjetischen Aeroflot in Berlin-Schönefeld. Im Hintergrund ein ebensolches Exemplar aus russischer Produktion, allerdings in der Bemalung der Deutschen Lufthansa (DDR).**