

Turbulenzen um die Salon-Maschine von Walter Ulbricht

Im November 1957 bestellte die Regierung der DDR über die Luftstreitkräfte eine IL-14P unter der Maßgabe, daß diese Maschine eine Salonmaschine für gehobene Ansprüche sein müsse, mit der sich die Repräsentanten der DDR im Ausland sehen lassen könnten. Wahrscheinlich kam diese

Idee dadurch zustande, daß man die Zeit bis zum Einsatz des wirklichen Repräsentationsflugzeuges, nämlich des Düsenverkehrsflugzeug „152“, würdevoll überbrücken wollte, denn die Salon-Gestaltung der beiden bereits in der UdSSR gekauften IL-14P wirkten eher „generalstäblerisch“.

Irgendwer hatte irgendwann entdeckt, daß die zwei Salonmaschinen IL-14P der Regierungsstaffel nicht den gehobenen Ansprüchen der DDR-Repräsentanten genügen könnten, weil deren Interior mit russischem Divan, Plüschsesseln und Damastdecken in der Mitte Europas einfach antiquiert wirkte. Am 29. November 1957 kam es deshalb in Berlin-Schönefeld zu einem ersten Treffen zwischen dem Chef der Regierungsstaffel Straußberg, Hauptmann Bauditz, und dem Direktor des Werks 805 in Schkeuditz, Heinz Roessing, mit einer anschlie-



Am Vorabend des 1. Mai 1958 besuchte eine ranghohe Regierungsdelegation unter Leitung Walter Ulbrichts höchstselbst die Flugzeugwerke Dresden, um das erste Versuchsmuster des Düsenverkehrsflugzeugs „152“ zu sehen. Denn dessen Rollout im Mai 1958 war schon lange versprochen worden. Zwischen den Feierlichkeiten war auch immer Zeit für Gespräche zwischen Ulbricht und Brunolf Baade, die sich zwar vordergründig um die Produktivität der gesamten Flugzeugindustrie drehten, denn Ulbricht wollte das hineingesteckte Geld ja auch wieder als Gewinn zurückfließen sehen. Beide werden auch einmal über das Salonflugzeug gesprochen haben, das für so viel Wirbel sorgte.

In den Bildern links ist Walter Ulbricht im Gespräch mit Brunolf Baade zu sehen. Personenschutz wie heute üblich brauchte Walter Ulbricht damals offensichtlich nicht. In dem ganz links stehenden Bild sehen wir Wirtschaftssekretär Erich Apel, wie er hoch zum Leitwerk schaut und sichtlich die Technik bewundert, denn Apel war während des Kriegs in Peenemünde an der Raketentwicklung beteiligt. Sein Name ist ab 1963 mit dem NÖS, dem Neuen Ökonomischen System der Leitung und Planung in der DDR, eng verbunden. Dieses NÖS war wegen der wirtschaftlichen Krisenerscheinungen in der DDR der späten 1950-er Jahre erdacht worden – auch im Hinblick auf die Geschehnisse im Flugzeugbau – um die Eigenverantwortlichkeit der Betriebe durchzusetzen.

Benden Besichtigung eines der Salon-Flugzeuge aus sowjetischer Produktion.

Heinz Roessing hatte da schon einen neuen Entwurf für die geplante Kabine dabei, den er extra in der Kunsthochschule Burg Giebichenstein bei dem Architekten Prof. Engemann bestellt hatte, denn eine Salonvariante der IL-14P stand als Forschungsthema im Plan der VVB Flugzeugbau. Bereits in dieser ersten Sitzung zur „Regierungsmaschine“ entstanden zwei Reibungspunkte, die in der Folge zu Verstimmungen auf beiden

Seiten führen sollten. Der erste Punkt betraf die Motoren, der zweite die Geschmacksfrage. Beides kulminierte so unglücklich, daß das betreffende Flugzeug, die Werknummer 14 803 027, eine mehrmonatige Verzögerung erfuhr und um einiges teurer wurde als anfangs geplant.

Bei der Besichtigung der russischen Maschine mit der NVA-Kennung „470“ am 29. November 1957 stellten Hauptmann Bauditz und Direktor Roessing gemeinsam fest, daß die Kabine nicht für

eine Regierungsmaschine gut genug sei, daß dagegen der Entwurf von Prof. Engemann „modern und zweckmäßig“ gehalten sei. Hauptmann Bauditz wies im Anschluß darauf hin, daß sämtliche Maschinen der Regierungsstaffel mit Navigator flögen und entsprechende Geräte dafür eingebaut sein müßten, und daß für die beiden in Auftrag gegebenen Maschinen (eine 6-sitzige Salon- und eine 16-sitzige Delegationsmaschine) Originaltriebwerke aus sowjetischer Produktion aus notwendigen Sicherheitsgrün-



Das ist nicht die Kabine der Salon-Maschine für die DDR-Regierung, sondern der Salon der letzten IL-14P, der 80. Maschine, die für die polnischen Luftstreitkräfte gebaut worden ist. Die Farbbilder vermitteln aber einen intensiveren Eindruck von der Gestaltung und den verwendeten Materialien als die Schwarz-Weiß-Bilder von der Regierungsmaschine DM-SAT bzw. 485 mit Werknummer 14 803 027.



den vorgeschrieben seien. Woher diese Vorschrift allerdings stammte, wußte er nicht zu sagen.

In einem langen Protokollanhang zur Besichtigung der „470“ wurden die besonderen Wünsche der Luftstreitkräfte festgehalten. Offensichtlich war schon zuvor sehr lange und eingehend über die Kabinenaufteilung und die Ausstattung zwischen Armee und Politbüro diskutiert worden, denn die Wünsche gingen bis ins kleinste Detail wie Geschirr, Anzahl der Hutablagen, Unterbringung der Speitüten in der Nähe der Sitze, Anzahl der Fächer für Kleiderbürsten und Schuhputzzeug, Abfallbehälter für Frauenhygiene, Kopfkissen, Wolldecken usw. Die Salonvariante war für ein bis maximal sechs Regierungsvertreter gedacht, die von sieben Besatzungsmitgliedern geflogen wurden (zwei Piloten, Bordwart, Funker, Navigator sowie ein Steward und eine Stewardesse).

In den Flugzeugwerken Dresden wurden daraufhin die zwei Maschinen mit den Werknummern 027 (Salon) und 035 (Delegationsflugzeug) für diese Aufgaben in Auftrag gegeben. Zellenseitig un-



Die zusätzliche UKW-Antenne unter dem Rumpf versorgte die handelsübliche RFT-Rundfunkempfangsanlage „Undine II“ mit Signalen. Das Wechselstrom-Bordnetz versorgte das Radioempfangsgerät.

terschieden sich die beiden Flugzeuge von normalen Passagiermaschinen einzig dadurch, daß statt je einem Notausstiegfenster auf jeder Rumpflseite nun zwei eingebaut wurden.

Die Kabine der Salonausführung war in zwei Abteile geteilt. Zwischen Spant 13 und Spant 21 befand sich der Salon, der mit Clubtisch, Couch, vier Sesseln und mit einem oder zwei losen Hockern ausgestattet war. Dahinter schloß sich bis Spant 29 der Arbeitsraum an, dem beim Starten und Landen auch die Funktion für sichere und feste Sitze mit Anschnallgurten zukam. Das Kabinende nahm vor dem Gepäckraum und der Toilette noch eine Liege auf zur Erholung bei längeren Flügen. Die Toilette war im Gegensatz zu normalen Flugzeu-