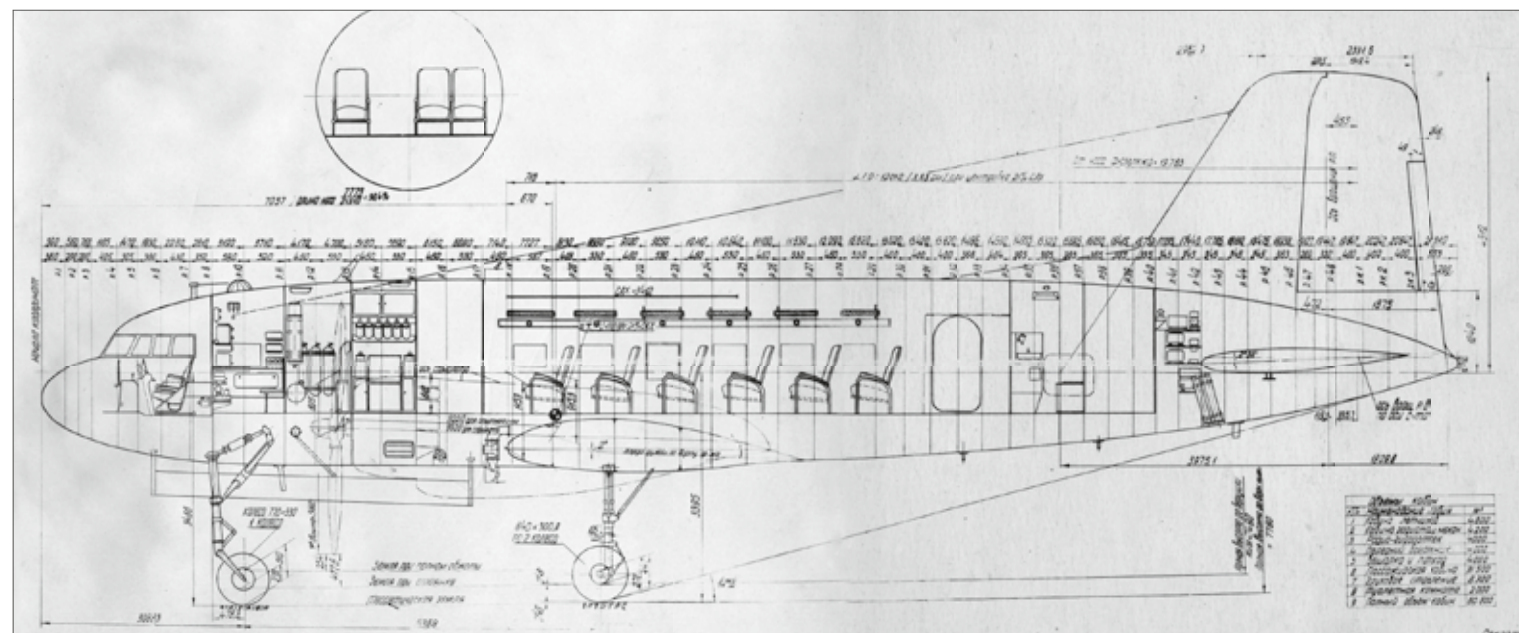


# Lizenzbau oder doch nicht – der Nachbau der ersten IL-14P

In einem Regierungsabkommen vom 28. Januar 1956 zwischen der DDR und der UdSSR über die zusätzliche Unterstützung der DDR bei der Produktion von Versuchsflugzeugen und Serienflugzeugen wurden feste Verträge geschlossen zum Lizenzbau der IL-14P, zu dessen Finanzierung, zu den zur Verfügung zu stellenden Materialien und zur Entsendung sowjetischer Betreuer. So wurde vereinbart, daß im 1. Quartal 1956 zwei flugfertige IL-14P in die DDR zu liefern sind sowie für 80 Flugzeuge alle Geräte, Halbfabrikate und Materialien einschließlich derer für 245 IL-14-Motoren.



In Pirna, wo die ersten Kisten mit der IL-14P-Dokumentation am 14. Oktober 1954 eintrafen, herrschte zu dieser Zeit Chaos. Die im Februar festgelegten Termine für die IL-14 (1. Maschine am 30. April 1955 flugfertig) waren bereits nicht mehr zu halten. Die einzustellenden Kader waren nicht vorhanden, genauso die Hallen, Werkzeugmaschinen, Ausrüstungen und Werkstoffe. Der Grund: Die staatlichen Planer hatten Pläne am grünen Tisch ausgearbeitet und die verantwortlichen Organisatoren aus Ministerien und Ämtern schoben sich gegenseitig die Verantwortung und die Initiative zu. Alle warteten nur – auf die Fachleute der Baade-Truppe und auf eine sowjetische Anleitung.

Als im September 1954 langsam der Anlauf in Pirna organisiert worden war und die ersten Hallen und Gebäude der umzustellenden Betriebe übernommen worden waren, zeichnete sich sofort die bis dahin vorherrschende Unterschätzung der zu bewältigenden Aufgaben ab. Weder das Amt für Technik, noch die HV 18 oder die VfI waren in der Lage, den Aufbau planmäßig zu organisieren, einfach weil die Fachkenntnisse fehlten. So sah sich Brunolf Baade in die Aufgabe gedrängt, neben der technischen Füh-

**Zeichnung aus der russischen Dokumentation zur IL-14P, wo alle Blätter mit „секретно“, also „geheim“, gestempelt waren. Alle Dokumente verschwanden allabendlich im Panzerschrank.**



rungsrolle auch noch die organisatorische zu übernehmen. Es gelang Brunolf Baade, Struktur und eine Reihenfolge in die zu lösenden Aufgaben zu bringen, wodurch zwar die Aufgabe „152“ liegen blieb, aber wenigstens der Anlauf der

IL-14-Produktion beschleunigt wurde. Vor allem ging es jetzt um die Einstellung von Übersetzern, um die IL-14-Dokumentation für alle Beteiligten lesbar zu machen. Das war sozusagen die Basis, um die notwendigen Betriebsmittel,

**Bild rechts:** In den Hallen des Papierwerkes in Dresden-Nord liefen mit den ehemaligen Papierarbeitern Umschulungsmaßnahmen zum Flugzeugbauer sowie zu artverwandten Berufen.



**Bild linke Seite unten:** Die IL-14-Konstrukteure und Zeichner kamen zunächst in provisorisch hergerichteten Räumen der Papierfabrik Dresden unter.

**Bild unten:** Der Rumpf Nr. 1, die DDR-AVF bzw. DM-ZZB, im Dezember 1955 in der Helling in der Sachsenwerkhalle des Serienwerkes 803.



Meßmittel, Maschinen, Anlagen, Lehren und die dafür notwendigen Werkstoffe beschaffen zu können. Baade ließ von seinen Leuten Aufstellungen über dringend von der Sowjetunion zu liefernde Teile und Baugruppen anfertigen, schob Regierungsnoten an die Sowjetunion an, sorgte dafür, daß eine Liste mit ehemaligen Junkers-Fachkräften erstellt wurde, die 5.000 Namen und Adressen umfaßte, ja er suchte selber einige wichtige Leute persönlich auf, um sie zu verpflichten. Und mit jeder neu eingestellten Fachkraft schließlich gelang es immer besser, die riesengroße Aufgabe zu meistern, die der Staat DDR ihnen gestellt hatte.

Fritz Zeiler, der vom ZK der SED mit der Überwachung der Arbeiten betraut worden war, notierte am 21. Februar 1955: „Lizenzbau IL-14P: Die Vorbereitungen sind so weit gediehen, daß jetzt feststeht, wo produziert wird. Die Technologie wird derzeit entsprechend dieser Produktionsstätten ausgearbeitet. Ein Hauptfristenplan wurde zwar von der VfI ausgearbeitet, aber nicht dafür gesorgt, daß aus diesem Plan konkrete Aufgaben und Termine den einzelnen Betrieben gestellt wurden. Zur Erleichterung des Anlaufs beginnt ab März der Vorrichtungsbau für die Zelle IL-14 im Werk Schkeuditz. Die Vorrichtungen sollen später in die unterdessen umgebauten und eingerichteten Hallen in Klotzsche und Dresden-Nord überführt werden. Die für die ersten Maschinen notwendigen Produktionsmaterialien werden zur Zeit zusammengestellt, mit den Beratern besprochen und müßten dann über das Amt für Technik durch das Ministerium des Innern aus der Sowjetunion beschafft werden. Die aus DDR-Beständen zu beschaffenden Vorrichtungs- und Hilfsmaterialien sind beim MDI planerisch berücksichtigt. Die Plankommission klärt gerade, wie diese Materialmengen durch Umdisponierung im Materialplan der DDR frei gemacht werden können.“

Zu Prof. Baade schreibt Zeiler: „Der Technische Leiter verzettelt sich ebenfalls in viele kleine Fragen, weil diese meist mangelhaft von den zuständigen Abteilungen der Verwaltung gelöst werden. Hinzu kommt, daß sich jetzt immer mehr herausstellt, daß das Kollektiv von Prof. Baade zum größten Teil aus reinen Entwurfs- und Konstruktionsleuten besteht, die zum ersten Male vor der Aufgabe des Aufbaus einer Produktion stehen.“

Hier hat Fritz Zeiler vergessen hinzuzufügen, daß die Baade-Truppe im Juli 1954 nur noch 309 Köpfe zählte von über tausend, die 1946 in der Sowjetunion zwangsverpflichtet wurden. Die 309 Köpfe waren eben jene, die für den Entwurf und die Konstruktion der 152 samt Triebwerk verantwortlich zeichneten. Die überzähligen 700 oder mehr waren die Fachleute für die Produktion – Bereichsleiter, Abteilungsleiter Meister, Facharbeiter aller Branchen. Diese