

Am 16. Juni 1959 beginnt die Endmontage der 152/II V4

Bereits gegen Ende der Großbauteilmontage der 152 V4 häuften sich die Anzeichen dafür, daß die Fertigstellung der V4 bis V6 sich noch schwieriger gestalten würde, als bei der V1 und V2. Doch mit Beginn der Endmontage wurde es allen Beteiligten offenbar, daß die gesteckten Ziele nicht zu halten sind, weil an allen Ecken und Enden die Zulieferungen der Einbauteile stockten, und diese Stockungen vor allem organisatorische Ursachen hatten. Die 1958 über das Werk gekommene VEB-Struktur wirkte wie ein bleierner Mantel, der jegliche Eigeninitiative zum Erliegen brachte.



Überall in den Werkhallen wimmelte es von Plakaten und Transparenten mit Selbstverpflichtungen der Brigaden, die die Pläne vorfristig zu erfüllen suchten. Doch nur wenige von ihnen erfüllten die Pläne erst mal fristgemäß. Es war aber nicht einfach nur der ideologische Ballast, der auf Arbeitern und Konstrukteuren lastete. Es war zuerst die völlig an den Belangen einer schnellen und flexibel gestalteten Versuchsproduktion vorbei gehende staatlich verordnete VEB-Struktur, die allerorten zu Pannen, Verzögerungen, Qualitätsverlusten, Verantwortungsverlusten und immer mehr ausufernden Schlamereien führte. Diese sozialen Erschei-

Bordingenieur Bernhard Jendrusch [Junkers] überwacht vom Pilotensitz aus die Überführung der 152 V4 von der Montagehalle 222 in die Einflughalle 285 am Ende des Flughafengeländes. Die Bordingenieure der V-Maschinen besaßen eine besondere Verantwortung im Entwicklungs- und Werdungsprozeß der V-Maschine zur Serienreife, weil sie immer den genauen Überblick über den gerade erreichten konstruktiven wie technischen Stand der Maschine haben mußten.

nungen zeigten sich überall in den VEB-Betrieben der DDR. Aber im Flugzeugbau, wo es auf höchste Qualität, Verantwortung und Schnelligkeit ankommt, da zeigten sie sich besonders deutlich. Dabei wären diese Erscheinungen so einfach zu beseitigen gewesen: Der Staat hätte die Betriebsstruktur dem Direktor überlassen und seiner Verfügung auch einen bestimmten Teil des Betriebsgewinns zugestehen müssen, und der Betriebsdirektor seinerseits hätte seinen Leitern bis hinunter zu den Meistern die Verantwortung für ihre Untergebenen überlassen müssen, was auch ein ausdrückliches Einstellungs- und Entlassungsrecht beinhaltet hätte. Mit dieser

Art von Organisation wäre ein gerechter und natürlicher Erziehungsprozeß in Gang gekommen, der Eigeninitiative belohnt, dagegen Faulheit und Verantwortungslosigkeit bestraft hätte, und das, wie es sich gehört, straff auf dem Fuße folgend. Kein anderes Beispiel illustriert die durch die VEB-Struktur organisierte Verantwortungslosigkeit so treffend wie der Zustand der Startbahn. Die beiden russischen Piloten Samjatin und Romanow beschwerten sich bei Baade heftig über die seit Monaten offen stehenden Kabelgräben neben der Bahn. Wenn ein Flugzeug von der Bahn abkäme, würde es zerstört werden. Baade gab die Kritik an den seiner Meinung nach verant-

Die erste Maschine für die Deutsche Lufthansa war zunächst die 152/II 008 mit Rumpferlängerung um 1,22 m und Triebwerken Pirna 014A-0 aus der Ludwigsfelder Serienproduktion (L-012, L-013, L-017 und L-018) und einer Bestuhlung in 5-er-Reihe für 58 Passagiere. Das max. Abfluggewicht sollte bei 48 Tonnen liegen. Mitte 1960 wurde die erste Nullserienmaschine zur V8 erklärt, auf 51 t erhöht für max. Nutzlast von 9,12 t und die ersten Stuhlreihen wieder entfernt für den Einbau einer abgespeckten Flugmeßanlage. Zugleich wurden V-Triebwerke der Reihe 014A-1 (3.300 kp) aus Pirna eingebaut.



Flügelober- und Flügelunterschale der V4 beim Transport zur Flügelkasten-Zusammenbauvorrichtung. In allen drei Schiffen der Halle 222 waren Kranbahnen, die 15 t (Seitenschiffe) und im Mittelbau sogar 32 t tragen konnten.

Die untere Grafik für die Direkten Betriebskosten in Bezug zur Reichweite zeigt einen Vergleich zwischen der 152 und der französischen Caravelle. Die 152/II ist hier bereits mit 51 t Abfluggewicht und 9,12 t Nutzlast dargestellt, während die Caravelle Mk. III 8,37 t Nutzlast bei einem Startgewicht von 45 t mitführen kann. Die Caravelle VII besaß Zweistromtriebwerke und ist nur als Prototyp gebaut worden. Der auffallende Kostenknick in der Mitte der Kurven rührt von der notwendig werdenden Reduzierung der Nutzlast ab einer bestimmten Reichweite her. Die recht nah liegende Kostenkurve der 152 zur Caravelle ist auf die erhöhte Nutzlast von 9,12 t zurückzuführen. Die 152 mit den ursprünglichen 46,5 t Startgewicht konnte nur eine Nutzlast von 5,17 bis 6,68 t mitführen. Im Falle von 9,12 t mußte der hintere Frachtraum voll ausgeladen werden, was zur Rumpferlängerung führte.



wortlichen Flugplatzchef Bormann weiter. Der war zwar für den Platz verantwortlich, aber nicht für die Gerätetechnik wie Bagger und Lkw, mit deren Hilfe die Gräben zugeschüttet werden konnten. Der Fuhrparkchef sah jedoch andere Prioritäten, so daß weiter Wochen ins Land gingen, bis die Gräben endlich zugeschüttet waren. Als sie dann zu waren, waren sie so locker verfüllt, daß die Flugzeuge dennoch Schaden genommen hätten. Das Wetter und die Zeit würden die Festigkeit schon herstellen. Wer war hier verantwortlich zu machen? Natürlich trugen alle irgendwie Verantwortung. Die Frage war nur wie. Und da sie alle Verantwortung trugen, war keiner verantwortlich zu machen. So konnten sich die Bequemeren immer wieder hinter den Verantwortungsbewußten verstecken, was diese irgendwann entmutigte und der Schlamperie Tür und Tor öffnete. Und weil niemand bestraft werden durfte, der nicht vorsätzlich falsch handelte, ging es munter so weiter.

Der Versuchsbau des Flugzeugwerkes stand bis zum 31. Dezember 1957 weitgehend außerhalb der VEB-Struktur. Ab 1. Januar 1958 aber fusionierten Serienwerk und Entwicklungswerk zum VEB Flugzeugwerke Dresden, wobei das Gesamtwerk von nun an wie ein behäbiges Serienwerk geführt wurde, was für den Produktionsfortschritt der 152/II V4 zur absoluten Katastrophe wurde. Hier die Ist-Stände der V4 zum längst verschobenen Rollout-Termin 20. August 1959: **Stand Endmontage V4 am 20.8.1959**

- Fahrwerk	12,0 %
- Luftversorgungsanlage	21,0 %
- Klimaanlage	56,0 %
- Steuerung	50,0 %
- Großbauteile	75,0 %
- Hydraulik	20,0 %
- Preßluftanlage	45,0 %
- Nautische Anlage	55,0 %
- Kraftstoffanlage	12,0 %
- Behälter	35,0 %
- Feuerlöschanlage	1,2 %
- Triebwerkeinbau	10,0 %
- Tw-Bedienanlage	60,0 %
- Sauerstoffanlage	45,0 %
- Einbauten im Rumpf	60,0 %
- Rohranlage	56,0 %
- Elt- und Ft-Anlage	76,0 %
- Flugmeßanlage	25,0 %
Techn. Stand gesamt:	46,2 %
Rückstand zum Plan	3 Wochen

Der dreiwöchige Rückstand zum Plan ergibt sich hierbei aus der Planverschiebung des Rollouts vom 20. August 1959

