

In Moskau will man keine 152

Die Chrustschowsche Tauwetter-Periode war für die aufgebaute DDR-Luftfahrtindustrie 1957/58 bereits wieder vorbei. An die Vereinbarungen von 1953 wollte man sich in Moskau nicht mehr erinnern wissen. Für die Sowjetunion war es seit dem Sputnik-Erfolg vom Oktober 1957 volks-

wirtschaftlich effektiver, selbst die Zivilflugzeuge für sich und die befreundeten Länder herzustellen. Von der DDR verlangte Moskau im Juni 1959, ihre Luftfahrtkapazitäten auf das Chemie-Programm der UdSSR umzustellen. Nach diesem Eklat kühlten die Beziehungen beider Länder ab.

Anfang Juni 1959 reiste eine DDR-Regierungsdelegation unter Leitung des Wirtschaftssekretärs der SED, Erich Apel, nach Moskau, um die seit Jahren versprochenen Kaufverträge für die 152 und 153 A unter Dach und Fach zu bringen. Auf den Besprechungen, die vom 3. bis 5. Juni andauerten, kam es endgültig zum Eklat zwischen den beiden Staaten. Der Verhandlungsführer der UdSSR, M.S. Chrunitschew, seines Zeichens Stellvertreter der Vorsitzender der Staatlichen Plankommission der UdSSR, war es, der Baade 1953 noch als Minister der sowjetischen Luftfahrtindustrie den Auftrag zum Bau der 152 gegeben hatte und der nun der DDR-Delegation klipp und klar sagte, daß die UdSSR keine deutschen Flugzeuge in ihrem Land in Dienst stellen werde. Weder die 152 noch die 153 A werde in der UdSSR benötigt. Man habe selbst alle Klassen von Flugzeugen und werde auch in Zukunft keine Flugzeuge aus der DDR kaufen.

Damit war von einem Tag zum andern nicht nur der Auftraggeber für die 152 abhanden gekommen, sondern für immer auch der riesige Absatzmarkt der Sowjetunion für DDR-Flugzeuge versperrt. Für diese Entscheidung gab es mehrere Gründe. Der Hauptgrund war die Umstellung der sowjetischen Vertei-



Konstruktionsleiter Johannes Haseloff, Chefkonstrukteur Fritz Freytag und der Technische Leiter der Luftfahrtindustrie, Brunolf Baade, schöpften beim Rollout der 152 V4 am 24. Juni 1960 nochmals Hoffnung.

digungsindustrie von einer strategischen Bomberflotte auf Interkontinentalraketen. Das war volkswirtschaftlich billiger und militärisch besser. Die dadurch entstandenen Überkapazitäten bei Großflugzeugen sollten auf den zivilen Sektor umgestellt werden. Die sowjetischen Flugzeugwerke brachten

jetzt selbst in schneller Folge moderne Zivilflugzeuge auf den Markt (Tu-104, Tu-114, Tu-124; IL-18, IL-62, An-12, An-22, An-24).

Ein weiterer Grund war, daß die sowjetischen Fluggesellschaften ihren Flugzeugpark nicht noch mehr zersplittern wollten und lieber jetzt als später



Der zweite Flug der 152 V4 am Sonntag, dem 4. September 1960, um 8.20 Uhr, fotografiert von Entwurfsing. Eberhard Aikele vom Dach seines Hauses.



die lästige DDR-Konkurrenz los werden wollten. Wenn man das (wie im Sozialismus üblich) mittels Regierungsbeschlüssen erreichen konnte, war das um so besser.

Als Ausgleich bot man Erich Apel und Brunolf Baade an, daß sich die DDR auf die Entwicklung einer modernen Geräteindustrie konzentrieren solle, wofür die UdSSR großes Interesse entgegenbringe. Denn die Flugzeuge würden mehr und mehr von der Leistungsfähigkeit der Geräte abhängen. Baade lehnte dieses

Ansinnen jedoch kategorisch ab, wenn nicht zugleich ein Teil der Flugzeugindustrie erhalten bleiben könne. Erich Apel war außer sich über die Unverfrorenheit, wie man mit der DDR und den Leistungen ihrer Menschen umsprang. Man könne doch nicht einfach so mal eine Flugzeugindustrie aufbauen und dann auf ein Chemie-Programm oder was anderes umstellen. Das bringe die ganze Planwirtschaft in Mißkredit. Als er sah, daß alles Reden an dem Standpunkt der Gegenseite nichts mehr ändern konnte,