

Armee und Lufthansa erhalten ihre ersten Dresdner IL-14P

Nach der Absage der Sowjetunion, IL-14 aus der DDR zu kaufen, waren Armee und Lufthansa die ersten Adressen für die Flugzeuge aus einheimischer Produktion. Für die beiden Abnehmer sollte das den Vorteil einer größeren Einflußnahme auf Ausstattung und Technik haben. Da die Luftfahrtindustrie aber noch im Aufbau stand und etliche Probleme gleichzeitig zu lösen waren, verzögerten sich nicht nur die Auslieferungen, auch die Sonderwünsche mußten noch hinten an stehen. Doch im Frühling 1957 war es soweit. NVA und DLH erhielten ihre ersten Dresdner IL-14P.

Lang mußten sie warten. So lange, daß sowohl die Luftstreitkräfte als auch die Lufthansa kalte Füße bekamen und IL-14P aus sowjetischer Fertigung kauften. Doch im Frühling 1957 war es dann doch so weit: Am 30. April 1957 konnten die Luftstreitkräfte der NVA ihre erste IL-14P in Dresden übernehmen, und am 28. Juni 1957 auch die Lufthansa. Die erste NVA-Maschine war die Werknummer 002 (411, exDM-ZZC), und die erste DLH-Maschine die Werknummer 005 mit Kennung DM-SAA.

Mit der DM-SAA verfügte im Sommer 1957 die Deutsche Lufthansa über zehn IL-14P, so daß sie am 16. Juni 1957 einen Inlandsflugverkehr ins Leben rufen konnte, nachdem die Auslandsstrecken in die befreundeten Länder ab Februar 1956 mit sowjetischen IL-14 abgedeckt worden waren.

Für eine gedeihliche Entwicklung der DDR-Volkswirtschaft rückte der Frachttransport 1957 in das Blickfeld von Lufthansa-Direktor Karl Heiland. Der ausgewiesene Luftfahrtexperte regte nicht nur die Varianten-Entwicklung der IL-14 in Dresden an, sondern zeichnete eine erfolgversprechende Zukunftsvision eines gewinnbringenden Lufttransportes auf. Heiland: „Der Luftverkehr schließt wegen des geringen Fassungsvermögens der Maschinen den Transport von Massengütern von vornherein aus. Besonders geeignet für den Luftfrachtversand sind hochwertige, empfindliche und verderbliche Güter. Unser Luftverkehr ist mit den anderen Verkehrsträgern noch ungenügend koordiniert.“

Bei einem Vergleich der Schiffs- und Bahnfrachtraten mit den Luftfrachtraten kommt man schnell zu dem Schluß, daß die Luftfrachtraten höher liegen und deshalb ein Versand mit dem Flugzeug zu teuer ist. Diese Schlußfolgerung ist falsch, denn es dürfen nicht nur die reinen Transportkosten berücksichtigt werden. Der bedeutendste Vorteil ist die Verkürzung der Transportdauer. Das bewirkt eine geringere Lagerhaltung bei den Empfängern. Die Folge ist eine wesentliche Einsparung von Umlaufmitteln. Dem Versender wiederum bietet der Versand auf dem Luftwege eine Er-



Jung und adrett wie das Flugzeug aus russischer Produktion „DM-SBU“: Stewardess Lilo Käfer.



Einer der ersten Flugkapitäne der Deutschen Lufthansa: Erhard Kosel am Steuer einer fliegenden IL-14P.

Alltag am neuen Flughafen Berlin-Schönefeld. Kleinere Reparaturarbeiten gehörten dazu.



leichterung bei der Einhaltung von Terminen und Lieferfristen. Direkte Kosteneinsparungen dagegen ergeben sich bei einem Luftversand durch den Wegfall schwerer Verpackungen wie Überseekisten, Spezialkästen, Verschlüssen usw. In den meisten Fällen genügen Pappkartons oder Stoffhüllungen. Viele Güter können beim Luftversand sogar unverpackt versendet werden. Es werden dadurch Material und Arbeitslöhne eingespart. Der Preis einer normalen Holzkiste für den Bahnversand liegt bei 30 bis 50 DM. Das Gewicht solcher Kisten ist ebenfalls nicht zu vernachlässigen.

Es darf schließlich nicht unerwähnt bleiben, daß der Rohstoff Holz als Material für unsere Transportkisten meistens aus dem Ausland importiert wird. Es wäre doch ökonomisch viel richtiger, eine leichte Verpackung zu wählen und die Ware auf dem Luftwege zu transportieren. Es gibt eine ganze Reihe von Ländern, in denen die Verzollung nach



dem Bruttogewicht erfolgt. Je schwerer also die Verpackung, desto höher sind die Zollgebühren in kostbaren Devisen.

Der Luftfrachtversand kennt nur wenig Transportschäden. Schäden durch Feuchtigkeit und Nässe sind praktisch ausgeschlossen. Dadurch erübrigen sich auch Schutzmaßnahmen gegen Rost und Oxydation während des Transportes.

Der Lufttransport ist auch frei von Erschütterungen. Das ist wichtig beim Versenden von Präzisionsinstrumenten,



Navigator Hubert Daumann bei der Kraftstoffverbrauchsrechnung während des Fluges für die Reichweitenbestimmung.



Eine derart funkelneue Maschine wie hier die DM-SAG verlangt förmlich danach, fotografiert zu werden. Die Werknummer 14 803 019 ging am 6. Februar 1958 an die Deutsche Lufthansa nach Schönefeld.

Uhren und anderen empfindlichen Geräten. Verlust durch Diebstahl ist fast ausgeschlossen.

Es gibt nun die Möglichkeit, spezielle Frachtvarianten der IL-14 einzusetzen, wie das bereits in der Sowjetunion mit Flugzeugwerken Dresden werden wir in absehbarer Zeit drei solcher Spezialflugzeuge erhalten. Ein solches Nur-Frachtflugzeug sporadisch verkehren zu lassen, wäre ökonomischer Unsinn. Deshalb wird es notwendig, ständige Fluglinien für Fracht einzurichten, um durch die Stetigkeit den Versendern die Gewähr zu geben, daß die ausgelieferten Güter sofort abgeflogen werden.

Das Aufkommen von Luftfracht und Luftpost aus der DDR in die UdSSR und darüber hinaus liegt bisher täglich bei 1.500 bis 2.000 kg, an manchen Tagen auch wesentlich höher. Der Abtransport solcher Mengen mit der Gemischtvariante der IL-14 ist nicht möglich. Eine Frachtlinie Berlin-Moskau macht sich deshalb dringend erforderlich.

Ein anderes Problem, mit dem wir uns beschäftigen, ist die volle Ausnutzung der angebotenen Laderaumkapazität unserer täglichen Linienflüge innerhalb der DDR. 26 Inlandpassagiere