

50X1-HUM

**Page Denied**

Next 1 Page(s) In Document Denied





Diese moderne Passagiermaschine ist in der DDR hergestellt. Sie wurde aufgenommen auf dem werk eigenen Flugplatz Klotzsche bei Dresden.

Am ersten Mal dieses Jahres flog die IL 14, das erste Flugzeug aus der DDR-Produktion, über seine Vaterstadt Dresden. Groß war der Beifall der am höchsten Feiertag der Arbeit demonstrierenden Dresdener Werktätigen, die dem silbernen Vogel begeistert zuwinkten. Groß war auch die Freude und der Stolz einer Gruppe deutscher Ingenieure und Konstrukteure, die das Flugzeug bei seiner Landung nach dem ersten gelungenen Probeflug begrüßten. Diese Verkehrsmaschine war das Symbol für einen ganz neuen Industriezweig, der in einer kurzen, aber äußerst intensiven Vorbereitungszeit aufgebaut wurde.

#### Landebahnen für Düsenflugzeuge

Die Fertigung dieser Flugzeuge erfolgt im Industrierwerk Dresden. Das Werk hat in dem Dresdener Vorort Klotzsche einen werk eigenen Flugplatz mit Start- und Landebahnen für modernste Düsenflugzeuge. In einer sinnvollen Standortverteilung ist Dresden das neue Zentrum der Flugzeugindustrie der DDR geworden. Mehrere große Betriebe des neuen Industriezweigs arbeiten in anderen Teilen der DDR als Zulieferer für das Dresdener Werk. In einem Betrieb in Karl-Marx-Stadt werden die Flugzeugmotoren hergestellt.

Die Stellung Dresdens als Zentrum der neuen deutschen Flugzeugindustrie wird noch dadurch unterstrichen, daß hier auch die wissenschaftlichen Forschungsstätten und Lehrstühle des Flugzeugbaus eingerichtet wurden. Die Technische Hochschule Dresden hat eine Fakultät für Luftfahrtwesen. In der Ingenieurschule Dresden für Flugzeugbau werden mehrere hundert Flugzeugingenieure und -konstrukteure ausgebildet.

Die IL 14 ist wohl ein in der DDR hergestellter, aber nicht hier entwickelter Typ. Es ist vielmehr der Nachbau der bekannten sowjetischen Iljuschin 14, die heute fast die

stellen sich alle Länder die technischen Unterlagen ihrer Errungenschaften bereitwilligst umsonst und ohne Konkurrenzgedanken zur Verfügung. Unrationelle Überschneidungen der Produktion werden durch die Abstimmungen der Fünfjahrpläne verhindert, die auch für den Flugzeugbau bestehen und sicherstellen, daß die CSR und Polen andere Flugzeugtypen bauen.

Die in Dresden hergestellten Flugzeuge werden bei der Luftansa in Dienst gestellt, die in absehbarer Zeit vorwiegend, wenn nicht vollständig mit den Maschinen der Dresdener Produktion ausgestattet sein wird. Die zur Zeit im Betrieb der Luftansa befindlichen Maschinen sind noch ausschließlich aus sowjetischer Produktion. Die erste Maschine eigener Produktion wird jedoch in Kürze in den Dienst der Luftansa gestellt. Weitere Maschinen sind bereits fertiggestellt und werden noch in diesem Jahr abgenommen. Für die nächste Produktionsstufe sind 100 Maschinen vorgesehen.

#### Neuer Industriezweig entstand

Der rasche Start der volkseigenen deutschen Flugzeugindustrie ist eine große Leistung. Es ist wenig über ein Jahr her, daß eine kleine Gruppe von Fachkräften des Flugzeugbaus in Dresden zusammengerufen wurde. Aus diesem kleinen Kern wurde in überraschend kurzer Zeit ein neuer großer Industriezweig geschaffen. Im Mai 1955 begann diese Gruppe in Dresden mit der Arbeit, und am 1. Mai 1956 flog das erste Flugzeug über Dresden. Diese erste Gruppe bestand vorwiegend aus Spezialisten der führenden Flugzeugwerke Deutschlands, darunter auch der Chefkonstrukteur des Dresdener Werkes, Josef Besinger.

Die meisten dieser Gruppen gehörten zu den Spezialisten, die 1946 in die Sowjetunion gingen und dort im Flugzeugbau

sich zu sammeln und mit demselben Aufbaueifer zu besetzen. Für junge Menschen, die Interesse haben, im Flugzeugbau, der so ungeahnte Perspektiven hat, zu arbeiten, ergeben sich in Dresden besonders große Chancen. Besinger und Freundel sind als Verdiente Aktivisten zum 13. Oktober vorgeschlagen.

Natürlich ist es nicht das Ziel unserer neuen Flugzeugindustrie, auf die Dauer sowjetische Modelle nachzubauen. Das ist nur der erste Anfang, um überhaupt in die Produktion hereinzukommen. Unsere Konstrukteure haben nicht nur mit der Entwicklung eigener Modelle angefangen, sondern man kann sagen, daß diese Entwicklung der ersten eigenen Düsenflugzeuge einen guten Stand erreicht hat. Es handelt sich um große Passagier-Düsenflugzeuge mit vier Düsentriebwerken mit der Typenbezeichnung 152. Diese Langstrecken-Passagierflugzeuge mit rund 50 Sitzplätzen sollen noch im zweiten Fünfjahrplan in die Serie gehen und von unserer Luftansa in Dienst gestellt werden. Außerdem sind diese modernen Maschinen für den Export vorgesehen. Mit der erfolgreichen Erprobung dieser Flugzeuge einer vollkommenen eigenen Entwicklung werden wir den Anschluß an das Weltniveau auch im Flugzeugbau erreicht haben.

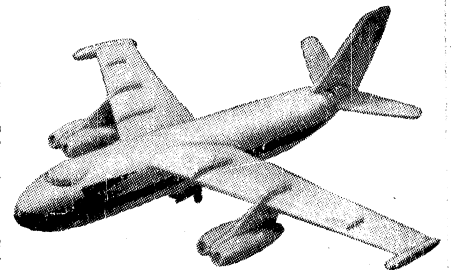
Man könnte die Frage stellen, ob es richtig ist, im jetzigen Stadium unserer Wirtschaftsentwicklung in der DDR so große Investitionen für den Flugzeugbau zu machen. In Deutschland hat der Flugzeugbau durch die hohe Qualitätsarbeit eine große Tradition, die aufzunehmen sich Hunderte und Tausende Arbeiter und Techniker des alten Stammes seit Jahren wünschen. Ihr Wunsch ist nun in Erfüllung gegangen, aber er war nicht allein ausschlaggebend.

Flugzeuge gehören zu den arbeitsintensivsten Maschinen, die hohe Exporterlöse bringen. Da die importabhängige DDR ununterbrochen nach neuen Exportgütern suchen muß, um den Lebensstandard zu halten und zu verbessern, erscheint es volkswirtschaftlich richtig, diese

dieses Geld bauen können, aber das wäre kurzfristig gewesen, denn wir brauchen viel mehr, und mit den Erlösen der Flugzeugindustrie werden wir in einigen Jahren Hunderte Kinos bauen können. Wir sind eben noch in der Lage eines jungen Unternehmens, dessen Besitzer in den Betrieb noch etwas hineinstecken müssen. Schon für den zweiten Fünfjahrplan hat sich der junge Industriezweig zum Ziel gesetzt, die Rentabilität zu erreichen.

#### Weiter als Westdeutschland

Westdeutschland ist noch nicht soweit, Verkehrsmaschinen zu bauen, und es liegen auch keine Anzeichen dafür vor, daß es in absehbarer Zeit dazu in der Lage sein wird. Durch die Unterstützung der Sowjetunion konnten wir eine zukunftsreiche Produktion für die Zivilluftfahrt beginnen. Mit den Maschinen, die wir bauen, können keine Städte zerstört werden, sie können und sollen nur dem friedlichen Verkehr dienen. Es ist bezeichnend, daß auch hier die westdeutsche Produktion sich nur im Rahmen des NATO-Programms bewegen und keine friedlichen Perspektiven entwickeln kann. Ohne Zweifel hat die westdeutsche Wirtschaft in ihrer Hochkonjunktur das Kapital, auch eine zivile Flugzeugindustrie aufzubauen. Tatsache ist jedoch, daß das allein entscheidet, daß sie dieses Kapital nicht für diesen friedlichen Zweck einsetzt, sondern mit NATO-Zielsetzung Kampfflugzeuge baut. Man braucht sich nur die westdeutschen Zeitungen anzusehen,



Ein Modell des in Konstruktion befindlichen neuen viermotorigen Düsenverkehrsflugzeugs 152, das noch im zweiten Fünfjahrplan in Serie gehen soll

wo genügend neue Jäger- und Bomber-Typen abgebildet sind, aber keine Verkehrsmaschinen. Daß wir im Flugzeugbau nicht nur in der friedlichen Zielsetzung, sondern auch im Aufbau der Luftfahrtindustrie weiter sind als in Westdeutschland und alle Aussicht haben, diesen Vorsprung zu halten, wenn wir so weitermachen wie bisher, das ist genügend Grund, am Geburts-