

Industriedenkmäler auf dem Flugplatz Dresden International Zeugnis einer 65-jährigen Flugzeugbau Entwicklung in Dresden.



Neubau Halle 219 Foto: Mdf AG Dresden

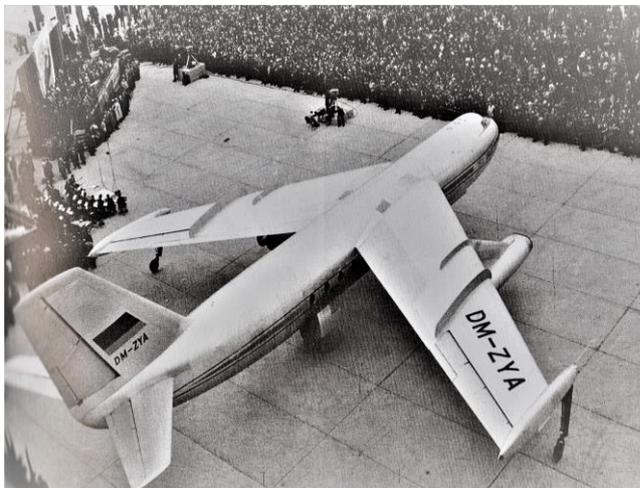
Mit der Gründung der ersten deutschen Flugzeugindustrie in der ehemaligen DDR 1954, entstand in Dresden eine riesige, mitreißende Aufbruchsstimmung. Aus dem Nichts mussten Verwaltungsgebäude, Labore, Werkstätten, Rollbahnen und ein Windkanal gestampft werden und das 9 Jahre nach Ende des fürchterlichen II. Weltkrieges. Diese Aufbruchsstimmung war notwendig, um in kürzester Zeit zwei Riesen Hallen zu bauen, die damals als die größten freitragenden Hallen Europas galten. Die Halle 219, gedacht für die Baugruppenmontage des Passagierflugzeuges IL-14P und des neu

entwickelten ersten Düsen Passagierflugzeuges Deutschlands, die 152. Die Halle 222 als Montage Halle der in Gestattungsproduktion gefertigten IL-14 P und der neu entwickelten 152. Diese Hallen sind immer noch Zeugnisse eines Industrieaufbruches in den 50 er Jahren des letzten Jahrhunderts.

1954 wurde in der DDR beschlossen in Dresden eine neue Flugzeugindustrie zu gründen unter Leitung des erfahrenen Junkers Konstrukteurs Brunolf Baade und der Luftfahrtspezialisten von Junkers, Heinkel, Arado, Siebel und anderen ehemaligen deutschen Flugzeugwerken. Diese Spezialisten deportierte die Regierung der UdSSR schon 1946 zum Aufbau und Wissensabschöpfung in die damalige UdSSR. Die letzten konnten dann 1954 zurückkehren.

Für das gigantische Vorhaben wurden Brunolf Baade zum Technikchef und Generalkonstrukteur sowie Fritz Freytag zum Chefkonstrukteur berufen, verantwortlich für einen ganzen Industriezweig mit sechs Standorten. Dresden war Entwicklungs- und Versuchswerk und zunächst separates Serienwerk für die „152“ und Iljuschin-14. Die Triebwerke wurden in Pirna entwickelt und in Ludwigsfelde bei Berlin die Serie gebaut – ebenso in Karl-Marx-Stadt, heute wieder Chemnitz, die IL-14-Motoren und Hydraulikgeräte. Schkeuditz lieferte die Innenausrüstungen und Leitwerke und das Werk Lommatzsch produzierte Segelflugzeuge und Leichtbaugruppen.

Die Entwicklungen für die „152“ und das Triebwerk „Pirna 014“ hatten bereits 1954 begonnen. Um die



Roll Out am 30.04.1958 Foto: IG Luftfahrt Dresden

Belegschaft einarbeiten zu können, technologische Abläufe zu konzipieren und eine Refinanzierung der Kosten zu erreichen, produzierten die Flugzeugwerker aus einer Gestattungsproduktion der UdSSR, 80 Flugzeuge des Typs IL-14 P, ein zweimotoriges Flugzeug, das mit maximal 36 Sitzplätzen oder als Transportmaschine angeboten wurde. So liefen viele Prozesse parallel ab, der Bau der Hallen und Ausrüstungen, die konstruktive und technologische Vor-bereitung der 0-Serie der 152 und der Beginn der Serienfertigung der IL-14 P.

Für die DDR-Oberen war die Luftfahrtindustrie das Prestigeobjekt, um die Überlegenheit des sozialistischen Wirtschaftssystems zu dokumentieren. Nach größeren Problemen bei Entwicklung, Fertigung und Erprobung hatten sie das „Roll Out“ für den Vortag des 1. Mai 1958 terminiert. Letztlich war es gelungen, die „152/I V-1“ dazu hallenfertig der Bodenerprobung zu übergeben und sie am 4.12.1958 zum Erstflug erfolgreich zu starten.

Aus unterschiedlichen wirtschaftlichen und politischen Gründen musste auf Beschluss der DDR Regierung im Frühjahr 1961 der Flugzeugbau eingestellt werden.

Die Industriebauten aber konnten durch die Nachfolgebetriebe der VEB Flugzeugwerke Dresden, wie die VEB Flugzeugwerft, der VEB Elektromat, der VEB Luft und Kältetechnik und viele mehr, weiter genutzt, erweitert und umgebaut werden.

Selbst die Wiedervereinigung beider deutscher Staaten am 03.10.1990 und die radikale Privatisierung aller Volkseigener Betriebe in den 90 ziger Jahren konnten den drei Flugzeughallen nichts anhaben.

Die Betriebsleitung der VEB Flugzeugwerft schaffte es durch kluge und vorausschauende Entscheidungen, sie ohne die Treuhandgesellschaft in eine GmbH zu überführen, damit über die DASA die erfolgreiche Elbe Flugzeugwerke entstehen konnte.

Damit zeugen die drei ehemals größten freitragenden Hallen Europas immer noch von der Leistungsfähigkeit der Dresdner Luft und Raumfahrt.

Aus der Halle 219 ist ein luxuriöses Terminal II des Flughafen Dresden International entstanden und die Halle 222, mit mittlerweile vielen attraktiven Anbauten, ist das Herzstück der Elbe - Flugzeugwerke Dresden GmbH. Ein typisches, anschauliches Beispiel, wie Industriedenkmäler weiterhin sinnvoll genutzt und in moderne Industriestrukturen integriert werden können.

Unsere Mitglieder der IG Luftfahrt Dresden sind dabei große Verfechter dieser Industriegeschichte, Idealisten an der Erinnerung der Luftfahrtindustrie Dresden als auch an die deutsche Luftfahrtgeschichte des 20. Jahrhunderts. Unsere Vortragsreihen vieler IG Mitglieder befassen sich mit solchen Themen und unsere monatlichen offenen Veranstaltungen beinhalten ebenfalls nationale und internationale Themen des Flugzeugbaues und der Luft- und Raumfahrt.

Und so gedenken wir auch den Helden der Dresdner Luftfahrt zum 65. Jubiläum ihres tödlichen Unfalles am 04. März 1959, die dabei ihr Leben für den technischen Fortschritt verloren haben.

Weitere interessante Details, Informationen und Themen finden sich auf unserer Web Seite:

<https://ig-luftfahrt152.jimdo.com/>

Besuchen Sie uns immer am 2.Donnerstag im Monat

Konrad Eulitz

Sprecher IG Luftfahrt Dresden