

# Sicherheit im Flugverkehr über dem Gebiet der DDR

11. November 1959

Information Nr. 811/59 – [Bericht über] die Gefährdung der Sicherheit im Flugverkehr über dem Gebiet der DDR

## Quelle

BArch, MfS, ZAIG 232, Bl. 1–4 (5. Expl.).

## Serie

Informationen.

## Verteiler

Kein Nachweis für externe Verteilung – MfS: Mielke, Ablage.

## Vermerk

Im Verteiler: »nicht rausgegangen«.

## Bemerkung

Nicht realisierter externer Verteilervorschlag (im Dokumentenkopf): Stoph (Mielke-Exemplar), Honecker, Maron, Kleinjung.

Nach vorliegenden Informationen bestehen im Flugsicherungssystem der DDR ernsthafte Mängel, die in ihren Auswirkungen zu größeren Katastrophen führen können.

Diese Schwierigkeiten beziehen sich vor allem auf die Koordinierung von Flügen ziviler und militärischer Luftfahrzeuge sowie auf die ungenügende Disziplin in der Einhaltung der bestehenden Flugregeln und Flugsicherheitsbestimmungen in der DDR.

Obwohl diese Gefahrenquellen seit Jahren bekannt sind, wurden bisher keine entscheidenden Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit getroffen, sodass die Mängel im Flugsicherungssystem unvermeidbare Ausmaße angenommen haben und dringend eine grundsätzliche Klärung erfordern.

Wie uns dazu weiter bekannt wurde, hat letztmalig am 14.4.1959 eine Besprechung der Deutschen Lufthansa <sup>1</sup> mit dem Befehlshaber der NVA-Luft, Generalmajor *Keßler*, <sup>2</sup> stattgefunden. Dieser soll die Einleitung entsprechender Maßnahmen zur Veränderung der Lage bis Mai 1959 zugesagt haben.

Nach vorliegenden Hinweisen sind jedoch die vereinbarten Maßnahmen nicht durchgeführt worden. Dies hat offensichtlich mit dazu geführt, dass sich in letzter Zeit die Meldungen der Piloten und Dispatcher der Deutschen Lufthansa über regelwidrige Begegnungen zwischen Maschinen der Deutschen Lufthansa und Militärmaschinen in den Luftkorridoren und den Kontrollzonen der zivilen Flughäfen häufen. Diese Gebiete dürfen entsprechend den Festlegungen von Militärflugzeugen nur nach vorheriger Anmeldung be- oder überflogen werden. In den Inlandskorridoren sind besondere Gefahrenquellen im Kontrollbereich des Flughafens Leipzig aufgetreten, wo häufig Militärmaschinen den Flugweg der Zivilmaschinen kreuzen oder Höhenveränderungen bzw. Flugbewegungen vornehmen, die dem Dispatcherdienst der Deutschen Lufthansa nicht bekannt sind und somit auch keine Warnung der Zivilmaschinen ermöglichen. Solche und ähnliche Erscheinungen gibt es aber auch in den anderen Flughafenkontrollbereichen.

Diese wiederholten regelwidrigen Verletzungen der zivilen Inlandkorridore führen immer mehr zu Unsicherheit und Missstimmung unter dem Flug- und Bodenpersonal, wobei aufgrund der starken Flugunsicherheit die Meinung vertreten wird, die Verantwortung dafür nicht länger tragen zu wollen.

Die Forderungen gehen dahin, entsprechend der starken Konzentration von Flugzeugen (bedingt durch die zahlreichen Maschinen der Zivilverkehrsstrecken, der GST, der NVA und der Sowjetarmee) auf dem an sich territorial kleinen Raum der DDR, unverzüglich besondere Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit im Flugverkehr einzuleiten.

Als wichtige Voraussetzung dazu wird die Einrichtung einer zentralen Flugüberwachung oder Flugleitstelle angesehen, die über alle Bewegungen im Luftraum der DDR orientiert ist und bei gegebenen Situationen dementsprechend disponieren kann. Damit würde nach Ansicht besonders von Mitarbeitern der Deutschen Lufthansa der Hauptmangel überwunden und die Möglichkeit geschaffen werden, auf der Grundlage eines einheitlichen zentralen Luftüberwachungssystems sämtliche Flüge im Luftraum zu koordinieren und in besonderen Fällen eigenverantwortlich Kursänderungen anzuweisen.

Aus dem vorliegenden umfangreichen Material sollen nur einige Beispiele der letzten Zeit angeführt werden, um die außerordentlich große Gefahr für den Flugverkehr im Luftraum der DDR zu veranschaulichen:

- Am 22.7.1959 18.12 Uhr wurde die DM-SKL <sup>3</sup> 15 km vor Wittenberg von einer AN-2 der NVA, die aus den Wolken stieß, in 500 m Entfernung gekreuzt.
- Am 22.7.1959 7.17 Uhr unterflog eine AN-2 der NVA auf Gegenkurs die DM-SBI <sup>4</sup> mit 150 m. Die DM-SBI hatte 600 m Sinkerlandnis.
- Am 24.7.1959 wurde die DM-SKK <sup>5</sup> 8 km vor Wittenberg von einer AN-2 der NVA in 100 m Entfernung gekreuzt.
- Am 4.8.1959 19.50 Uhr wurde die DM-SAB <sup>6</sup> im Raum Wittenberg von vier Düsenjägern angestochen und mit 20 m unterflogen. Zwei Minuten später wurde die Maschine von einem einzelnen Jäger in gleicher Höhe geschnitten.
- Am 5.8.1959 11.12 Uhr wurde die DM-SBI im Raum Luckenwalde von einer IL-28 <sup>7</sup> in gleicher Höhe gekreuzt.
- Am 25.8.1959 17.58 Uhr flogen vier IL-14 <sup>8</sup> der NVA ohne Anmeldung und Verbindung zur Flugleitung in den Raum Karl-Marx-Stadt ein.
- Am 28.8.1959 16.10 Uhr überflog eine AN-2 der NVA den Flughafenbereich Leipzig in 500 m Höhe und gefährdete den Landeflug der Aero 45.<sup>9</sup>  
Die DM-SED<sup>10</sup> meldete 16.31 Uhr aus dem Raum Remberg, <sup>11</sup> [Kreis] Wittenberg, eine AN-2 in gleicher Höhe.
- Am 5.9.1959 8.10 Uhr überflogen zwei Jak 11 <sup>12</sup> unangemeldet den Flughafen Karl-Marx-Stadt in ca. 400 m Höhe. 11.15 Uhr überflog erneut eine Jak 11 unangemeldet den Flughafen in 500 m Höhe.
- Am 5.9.1959 19.40 Uhr überflog eine IL-2 unangemeldet den Flughafen Leipzig in 600 m Höhe und gefährdete eine KLM-Maschine im Abflug und eine DLH-Maschine im Anflug.
- Am 22.9.1959 21.23 Uhr wurde die DM-SAG <sup>13</sup> im Landeflug Schönefeld von einer sowjetischen Armeemaschine geschnitten.
- Am 24.9.1959 wurde die DM-SBL <sup>14</sup> durch zwei sowjetische Jak 12 <sup>15</sup> zwischen der 2. und 5. Kurve gefährdet.

1

Die Deutsche Lufthansa GmbH der DDR war die erste Fluggesellschaft der DDR und stand in keiner Beziehung zur bundesdeutschen Deutsche Lufthansa AG. Sie unterstand dem Ministerium des Innern der DDR. Als Gründungsdatum gilt der 1.7.1955, der Tag der Ernennung der ersten Betriebsleitung der Deutschen Lufthansa GmbH durch den Ministerrat der DDR. Vorausgegangen war u. a. die Unterzeichnung eines Abkommens mit der UdSSR zur Überlassung des Flugplatzes Berlin-Schönefeld am 27.4.1955. Im September 1963 wurde die Airline mit der 1958 gegründeten Interflug, Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH zusammengelegt und unter der Firmenbezeichnung Interflug weitergeführt.

2

Heinz Keßler, Jg. 1920, Armeegeneral und SED-Funktionär, 1950–55 Chef der VP-Luft sowie ab 1952 Stellvertreter des Ministers des Inneren, 1955–56 Generalstabsausbildung in Moskau, 1956–85 Stellvertreter des Ministers für Nationale Verteidigung und 1957–67 Chef der Luftstreitkräfte, 1967–78 Chef des Hauptstabes im MfNV, 1979–85 Chef der Politischen Hauptverwaltung, 1985–89 Minister für Nationale Verteidigung.

3

Bei DM-SKL handelt es sich um die Zulassungs- und Funkrufzeichen, die für einzelne Länder vergeben werden. Die DDR erhielt für ihre Flugzeuge die Kennungen DM bis DP. Ergänzt wurden diese durch drei weitere Buchstaben oder drei bzw. vier Zahlen. Die Kennungen DM-S waren der Deutschen Lufthansa zugeordnet. Bei dem hier aufgeführten Flugzeug handelte es sich um das sowjetische Mehrzweckflugzeug (Doppeldecker) Antonow AN-2, das militärisch und zivil genutzt wurde. 1959 verkehrten in DDR zehn AN-2 als Passagierflugzeuge.

4

Bei der DM-SBI handelt es sich um ein Kurz- und Mittelstreckenverkehrsflugzeug des Modells Iljuschin IL-14 P.

5

Bei der DM-SKK handelte es sich um eine Antonow AN-2.

6

Die DM-SAB war eine Iljuschin IL-14 P.

7

Die Iljuschin IL-28 war ein zweistrahliger Bomber.

8

Die Iljuschin IL-14 war ein Kurz- und Mittelstreckenverkehrsflugzeug.

9

Gemeint ist möglicherweise das Reiseflugzeug Aero Ae-45, das ab 1945 vom tschechoslowakischen Hersteller Aero gefertigt wurde.

10

Ein Flugzeug mit der Kennung »DM-SED« konnte nicht ermittelt werden.

11

Eine Gemeinde »Remberg« konnte nicht ermittelt werden. Vermutlich ist die Kleinstadt Kemberg gemeint.

12

Die Jakowlew Jak-11 war ein sowjetischer Schulungsflugzeug zur Ausbildung von Jagdflugzeugpiloten.

13

Die DM-SAG war eine Iljuschin IL-14 P.

14

Die DM-SBL war eine Iljuschin IL-14 P.

15

Die Jakowlew Jak 12 war ein sowjetischer Mehrzweckflugzeug.