

1980

25 Jahre INTERFLUG



Dipl. Agraring. oec. Willi Gorzel
Direktor des Betriebes Agrarflug

Mit der Gründung des Luftverkehrsunternehmens der DDR im Jahre 1955 wurden auch die Voraussetzungen für den Einsatz von Flugzeugen und Hubschraubern in der Volkswirtschaft geschaffen. Die heranreifenden Erfordernisse einer sozialistischen Großproduktion in der Landwirtschaft der DDR führten daher in den ersten Septembertagen 1956 zur Gründung des "Wirtschaftsfluges", des heutigen Betriebes Agrarflug der INTERFLUG. Sowjetische und tschechoslowakische Spezialisten halfen dabei mit ihren Erfahrungen und Dokumentationen sowie durch Bereitstellung eines Agrarflugzeuges L 60 mit Besatzung aus der ČSSR. Dank dieser Hilfe

erfolgreich diese ersten Schritte waren. Wurden 1960 rund 167 Tausend Hektar (Tha) landwirtschaftlicher Nutzfläche (LN) befliegen, so waren es 1966 bereits rund 500 Tha. Nahezu 1,7 Millionen Hektar, also mehr als das Dreifache, wies die Leistungsbilanz 1970 aus. Die jährlichen Steigerungsraten betragen dabei 20 bis 30 Prozent.

In diesen Jahren entstanden die Stützpunkte des Agrarfluges als materiell-technische Basen in den Agrargebieten unserer Republik. Unsere Flotte vergrößerte sich auf mehr als 100 Flugzeuge. Fachkader für alle Bereiche des Agrarfluges, vorrangig Piloten, wurden herangebildet, um noch größere Aufgaben in den siebziger Jahren erfüllen zu können.

Der Einsatz von Hubschraubern für Kranflüge und für andere Zweige der Volkswirtschaft wurde erstmals 1959 praktiziert. Kranflüge, die sich durch Effektivität, Schnelligkeit und hohe Präzision auszeichnen, werden heute mit großem Erfolg vom Betrieb Bildflug der INTERFLUG durchgeführt.

Der VIII. Parteitag der SED im Jahre 1971 leitete auch für den Agrarflug der DDR einen qualitativ neuen Entwicklungsabschnitt ein. Die objektiv begründete Vertiefung der Arbeitsteilung in der sozialistischen Landwirtschaft durch die entstehenden Agrochemischen Zentren (ACZ) wies dem Agrarflug im Maschinensystem des Chemisierungsprozesses eine neue und wichtige Teilfunktion zu. So wurden die Jahre 1971 bis 1975 zu einer neuen Bewährungsprobe für alle Kollektive des Agrarfluges der INTERFLUG. Voller Stolz konnten sie 1975 3,3 Millionen beflogener Hektar abrechnen — das bedeutete gegenüber 1970 eine Steigerung auf 194 Prozent. Vielfältige Initiativen führten zu diesem beachtlichen Aufschwung. Dazu gehörte u. a. die Entwicklung der Agrarpiloten zu erfahrenen, qualifizierten Agrar-Ingenieurkadern, die mit ihren Familien im Einsatzgebiet wohnen und eng mit dem landwirtschaftlichen Produktionsprozeß sowie mit dem gesellschaftlichen Leben dort verbunden sind.

Eine ingenieurtechnische Meisterleistung bedeutete in dieser Zeit die Entwicklung neuer Instandhaltungssysteme, die dem landwirtschaftlichen Produktionszyklus weitgehend angepaßt wurden und eine Nutzung der Flugzeuge ohne Grundüberholung gewährleisteten. Unser Flugzeugpark verdoppelte sich durch den Generationswechsel von Agrarflugzeugen des Typs L 60 auf solche des Typs Z-37 auf mehr als 200 Flugzeuge.

Alle Maßnahmen waren darauf gerichtet, die Effektivität und Qualität der Arbeit

sind Ausdruck gründlicher wissenschaftlich-technischer Gemeinschaftsarbeit der Agrarflieger, Genossenschaftsbauern, der Kollektive der ACZ und der Leitungsorgane der sozialistischen Landwirtschaft auf allen Ebenen.

Auch in der Periode nach dem IX. Parteitag der SED von 1976 bis 1980 wurde dieser bewährte Weg fortgesetzt. Durch zielgerichtete Intensivierungsmaßnahmen konnte 1979 eine Leistungssteigerung auf rund 4,3 Millionen ha beflogener LN erzielt werden; für 1980 planen wir, 4,5 Millionen ha LN mit unseren Luftfahrzeugen zu bearbeiten.

Dieser Rückblick aus Anlaß des 25jährigen Bestehens des sozialistischen Luftfahrtbetriebes der DDR wäre unvollständig, würde man nicht die in den mehr als 20 Jahren immer enger gewordene freundschaftliche Zusammenarbeit mit den Ländern des RGW, mit unseren Freunden und Genossen der Agrarflugunternehmen dieser Länder, mit den Luftfahrtindustrien der ČSSR, der UdSSR und der Volksrepublik Polen besonders würdigen.

Entsprechende Vereinbarungen sind Grundlage für den jährlichen Einsatz sowjetischer Agrarpiloten auf mehr als 400 Tha bei der Getreidedüngung und zum Schutze der Obstplantagen.

Durch den planmäßigen Erfahrungsaustausch von Spezialisten aller Arbeitsbereiche des Agrarfluges wird konstruktiv an der weiteren Erhöhung der Effektivität gearbeitet, wird wissenschaftlich-technischer Vorlauf geschaffen, abgestimmt und koordiniert. So erweist sich auch auf dem Gebiet des Agrarfluges die internationale sozialistische Gemeinschaftsarbeit als Triebkraft zum Wohle aller beteiligten Länder.

Das Jahr 1980 lenkt unsere Blicke auf die Vorbereitung des X. Parteitages der SED, auf die neue Arbeitsperiode im Schrittmäß der achtziger Jahre.

Der Einsatz von Luftfahrzeugen in der sozialistischen Landwirtschaft bringt einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen von vielen Millionen Mark mit sich. Einen Nutzen, der sich vergegenständlicht in höheren Erträgen bei Getreide und anderen Pflanzenprodukten, in gesundem, lagerungsfähigem Obst. Verständlich, daß weitere Leistungssteigerungen in neuen Größenordnungen auch vom Agrarflug erwartet werden.

Eine neue Generation von Agrarflugzeugen des Typs PZL-106A, hergestellt in der Volksrepublik Polen, wird mit leistungsfähigen Applikationsanlagen immer mehr das Bild des Agrarfluges der DDR bestimmen.

Die sozialistischen Kollektive des Betriebes