

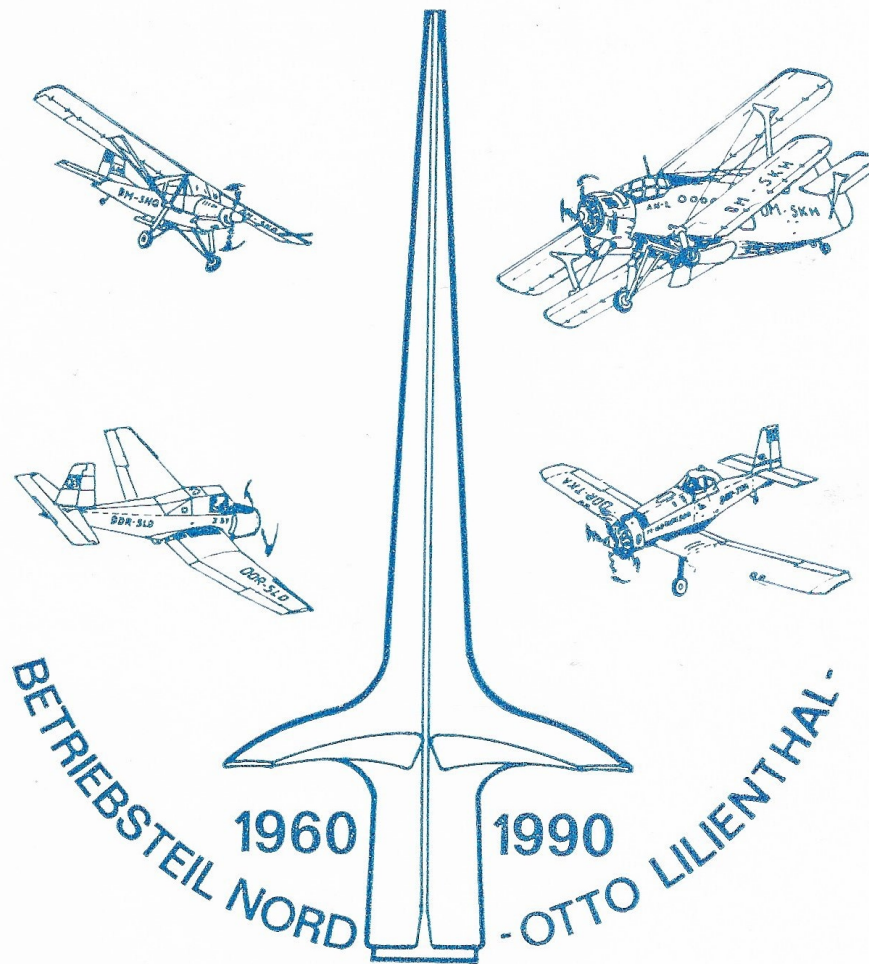
30 Jahre Agrarflug Anklam 1960-1990

Hier wird eine Kopie der zum 30-jährigen Bestehen des Agrarfluges Anklam (1960 bis 1990) erstellten Broschüre wiedergegeben, die bedingt durch die Wende, 1990 nicht mehr herausgegeben wurde. Es ist der Originaltext, der nur der neuen deutschen Rechtschreibung angepasst wurde.

Agrarflug Anklam 1960-1990

INTERFLUG DEUTSCHE
DEMOKRATISCHE
REPUBLIK 

30 JAHRE AGRARFLUG ANKLAM



**DIE MACHT
DES VERSTANDES
WIRD AUCH
IM FLUGE
DICH TRAGEN**



**OTTO
LILIENTHAL
INGENIEUR
FLUGPIONIER
1848 1896**



Dieser Abriss der Betriebsgeschichte ist den fleißigen Werktätigen des Betriebes Agrarflug der INTERFLUG, Betriebsteil I Anklam, gewidmet.

Sie alle haben durch ihre hervorragenden Leistungen zur kontinuierlichen Entwicklung der Volkswirtschaft, insbesondere der sozialistischen Land- und Forstwirtschaft der DDR beigetragen. Unser 30-jähriges Jubiläum steht ganz im Zeichen der Vorbereitung des XII. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands.

Für jeden einzelnen von uns gilt es mehr als bisher, durch hervorragende persönliche Leistungen den Kurs der Hauptaufgabe in ihrer Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik auf lange Sicht erfolgreich mitzubestimmen und mitzugestalten.

Erfolgreich haben wir bisher unsere Planaufgaben erfüllt, doch immer wieder gilt es, durch die eigene Arbeit die gesellschaftliche Entwicklung voranzutreiben und die Lösung neuer und anspruchsvoller politischer, ökonomischer und wissenschaftlich-technischer Aufgaben in Angriff zu nehmen und zu realisieren. Daraus leitet sich ab, dass die schöpferische, aktive Mitarbeit aller Werktätigen unter Führung der Grundorganisationen der SED im Zusammenwirken mit allen anderen gesellschaftlichen Kräften voll zur Wirkung kommen muss. Ausgehend von der Erkenntnis, je stärker der Sozialismus, desto sicherer der Frieden, bestimmen wir unser weiteres Denken und Handeln.

Ich wünsche allen Mitarbeitern unseres Betriebsteils Gesundheit und Schaffenskraft sowie Erfolg bei der Erfüllung gemeinsamer Aufgaben.

Mussehl
Betriebsteilleiter

1. Die Gründung des ersten Luftverkehrsunternehmens der DDR

Die zivile Luftfahrt der DDR ist Teil des einheitlichen Verkehrswesens der Deutschen Demokratischen Republik. Sie ist untrennbar mit der sozialistischen Entwicklung unseres Landes verbunden.

Mit der Befreiung des deutschen Volkes vom Faschismus im Mai 1945 und der Gründung des ersten deutschen Arbeiter-und-Bauern-Staates im Oktober 1949, war das volkswirtschaftliche Erfordernis herangereift, eine zivile Luftfahrt aufzubauen.

Bei den Vorbereitungen zur Schaffung eines sozialistischen Luftfahrtunternehmens standen den Mitarbeitern der DDR AEROFLOT-Experten mit Rat und Tat zur Seite.

Die Mitwirkung sowjetischer Luftfahrtspezialisten ermöglichte es, in relativ kurzer Zeit, ein nationales Luftverkehrsunternehmen aufzubauen und alle dabei auftretenden Probleme zu meistern.



Unsere Bevölkerung erhält von den im Mai 1954 begonnenen Vorarbeiten zur Schaffung eines Luftverkehrsbetriebes erstmals Kenntnis durch ein am 28. April 1955 veröffentlichtes Kommuniqué des Präsidiums des Ministerrates. Darin heißt es u. a.:

"Im weiteren Verlauf der Sitzung beschäftigte sich das Präsidium des Ministerrates mit dem zivilen Luftverkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik. Der Minister des Innern, Willi Stoph, berichtet über die bisher geleisteten Arbeiten und über das am 27. April mit der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken abgeschlossene Abkommen bezüglich der Überlassung des Flugplatzes Schönefeld."

Dank der umfassenden Unterstützung der Sowjetunion war es dem DDR- Luftfahrtunternehmen möglich, bereits nach wenigen Monaten den Flugbetrieb aufzunehmen.

2. Der Verkehrsflug erhält Zuwachs

Die Befreiung unseres Volkes vom Faschismus schuf auch neue Bedingungen auf dem Lande. Bekanntlich hatte die Arbeiterklasse mit der Durchführung der Bodenreform die Grundlagen für ein neues Klassenbündnis gelegt, das u. a. durch die Gründung der MAS / MTS politisch, ökonomisch und kulturell gefestigt und erweitert wurde. Im Ergebnis dieser Bündnispolitik reiften in der Landwirtschaft neue Bedingungen heran, veränderten sich die Produktivkräfte revolutionär und entstanden nach und nach tiefgreifende Veränderungen in der Arbeits- und Lebensweise der ländlichen Bevölkerung.

Durch das auf der II. Parteikonferenz der SED im Juli 1952 beschlossene Programm, mit dem Aufbau der Grundlagen des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik zu beginnen, vollzog sich auch in der Landwirtschaft eine neue Entwicklungsetappe.

Die Schaffung sozialistischer Produktionsverhältnisse war möglich und notwendig geworden.

Es begann die Herausbildung und Entwicklung der Klasse der Genossenschaftsbauern.

Die sozialistischen Produktionsverhältnisse gestatteten eine planmäßige und bewusste Ausnutzung der ökonomischen Gesetze des Sozialismus in der Landwirtschaft.

Der Einsatz moderner hochleistungsfähiger Großflächentechnik bezog vorausschauend, rechtzeitig die Nutzung des Flugzeuges als Arbeitsmittel ein.

Die Untersuchung der Möglichkeiten des rationellen Einsatzes von Agrarflugzeugen in der DDR wurde 1953 im Auftrage des Amtes für Forschung und Technik der staatlichen Plankommission der DDR dem Landmaschineninstitut der Friedrich-Schiller-Universität in Jena unter Leitung von Prof. Dr. Ing. Baltin übertragen.

Mit beispielhafter Bereitwilligkeit, die bezeichnend ist für die Art der gegenseitigen Hilfe befreundeter sozialistischer Länder, übermittelte uns die UdSSR und CSSR ihre Erfahrungen.

Der § 4 des Statuts, des 1955 geschaffenen Luftfahrtunternehmens: der DDR beinhaltete u. a. folgende Aufgabenstellung:

Durchführung von Flügen zur Schädlingsbekämpfung in der Land- und Forstwirtschaft der DDR:

Durchführung von Flügen zum Ausbringen von Dünger auf land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen.

Es entsteht der Betriebsteil Wirtschaftsflug, der mit der Vorbereitung und Durchsetzung dieser Aufgaben betraut wird. Die Leitung des neu gegründeten Betriebsteils hatte ihren Sitz in Berlin-Schönefeld. An der Spitze stand der spätere Direktor des Betriebes Agrarflug, Gen. Wilhelm Gorzel.



3. Die Anfangsjahre und Perspektiven in Sicht

Unmittelbar nach der Gründung des Betriebsteils „Wirtschaftsflug“, begann die Schaffung der erforderlichen personellen und materiellen Voraussetzungen, um die im Statut geforderten Aufgaben zu realisieren.

Für die erforderlichen Versuchsflüge wurde von dem CSSR-Luftfahrt- Unternehmen „Agrolet“ im August 1956 ein Flugzeug vom Typ K-65 (Storch) mit kompletter Besatzung zur Verfügung gestellt. Mit Unterstützung sowjetischer und tschechoslowakischer Spezialisten und Dokumentationen sowie unter Anwendung internationaler Erkenntnisse und in enger Zusammenarbeit mit der Akademie der Landwirtschaftswissenschaften der DDR, ging die Vorbereitung des Agrarflugeinsatzes zügig voran. Der Zeitraum von Herbst 1956 bis zum Frühjahr 1957 wurde sowohl zur Beschaffung der erforderlichen Flugzeuge und Ausrüstungen, als auch für die Ausbildung des dringend benötigten Einsatzpersonals mit Spezialkenntnissen genutzt. Im März 1957 war es dann soweit. In eigener Regie der damaligen Abteilung Wirtschaftsflug erfolgten die ersten Agrarflugeinsätze in der Landwirtschaft der DDR.

Zum Einsatz kommen die aus der CSSR importierten Mehrzweckflugzeuge L-60 sowie aus der Lieferung der SU stammende bewährte AN-2.

Hier die beiden Ersteinsätze:

20. März 1957

DDR-Agrarpiloten starten zu den ersten aviochemischen Einsätzen im VEG Wesendahl, Kreis Strausberg.

7. August 1957

Erstmaliger Einsatz von Landwirtschaftsflugzeugen des Typs AN-2 bei der Kartoffelkäferbekämpfung über einen 12 ha-Schlag der LPG Görke, Kreis Anklam.

Insgesamt wurden 1957 19 500 ha land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche durch Luftfahrzeuge aviochemisch bearbeitet. Der Sieg der sozialistischen Produktionsverhältnisse in der Landwirtschaft der DDR schuf weitere günstige Voraussetzungen für die Entwicklung des Agrarfluges.

Bereits auf dem VI. Parteitag der SED wurde beschlossen: „Es werden komplizierte Maschinensysteme geschaffen. Der Flugzeugeinsatz für die Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion wird erweitert.“

Damit begann für den Agrarflug eine weitere Entwicklungsetappe. Viele LPG und VEG schufen entsprechend ihrem Entwicklungsstand Voraussetzungen für den ganzjährigen Einsatz von Flugzeugen.

Das führte dazu, dass 1958 die Hektarleistung auf 70 800 ha gesteigert werden konnte und 1959 bereits über 100 000 ha aus der Luft bearbeitet wurden.

Die stürmische Entwicklung der sozialistischen Landwirtschaft erforderte eine planmäßige Entwicklung des Agrarfluges. So entstand der erste Perspektivplan, der den Zeitraum von weiteren 5 Jahren absteckte.

4. Der Stützpunkt Anklam entsteht

In der Einleitung zum Perspektivplan des Betriebsteils Wirtschaftsflug heißt es u. a.:

„Mit dem 1959 durchgeführten Umfang an aviochemischen Arbeiten auf einer Nutzfläche von über 100 000 ha sicherte sich das Flugzeug einen festen Platz als hochproduktives Arbeitsmittel in der sozialistischen Landwirtschaft.“

In sinnvoller Ergänzung zu den modernen Bodengeräten wurde zur wesentlichen Erhöhung der Arbeitsproduktivität, der Arbeitserleichterung sowie zur Erhöhung der Hektarerträge beigetragen.“

Der Plan gibt folgende Leistungsorientierung (in Tha):

1960	1961	1962	1963	1964	1965
133,0	177,0	220,0	368,0	650,0	1040,0

Als Stützpunktbildung wird in Aussicht gestellt:

Berlin

Leipzig

Halle

Magdeburg

Kyritz

Anklam

Die Stützpunktstruktur sieht als Normaltyp vor:

a) Grundsatzpersonal 17 VbE

b) 1. Einsatzbrigade (L-60) 12 VbE

c) 2. Einsatzbrigade (L-60 und AN-2) 14 VbE

Insgesamt: 43 VbE

Auf der Grundlage dieses Perspektivplanes sowie infolge der sich herausbildenden territorialen Arbeitsgebietsteilung errichtete der Agrarflug in den Jahren 1959 und 1960 Flugstützpunkte.

Aus den überlieferten Angaben geht hervor:

29. Januar 1960

Der Betriebsteilleiter des Betriebes Wirtschaftsflug Gen. Gorzel und der Investbauleiter Gen. Geißler übergeben den Stützpunkt Anklam an den Gen. Malsch.

Ausstattung mit Luftfahrzeugen:

3 L-60

1 AN-2

Neben dem Stützpunktleiter nehmen weitere elf Mitarbeiter die Arbeit auf. Daraus ergibt sich folgende personelle Besetzung:

1. Gen. Malsch, Franz	Stützpunktleiter
2. Gen. Ottow, Hans	Avio-Agronom
3. Genn. Tröster, Ingeborg	Steno-Sachbearbeiter
4. Gen. Buschmann, Manfred	Flugzeugführer

5. Gen. Lange, Dieter	Flugzeugführer
6. Gen. Peter, Siegfried	Flugzeugführer
7. Gen. Cornelius, Herbert	Bordmechaniker
8. Koll. Wegner, Gerhard	Stationsmechaniker
9. Koll. Engel, Horst	Stationsmechaniker
10. Gen. Diederichs, Günter	Stationsmechaniker
11. Gen. Probst, Walter	Stationsmechaniker
12. Koll. Grunert, Egon	Flugzugführer

Und weiter in den Aufzeichnungen:

Als Arbeitsraum steht ein kleines einstöckiges Gebäude, genannt „Sputnik“, zur Verfügung.

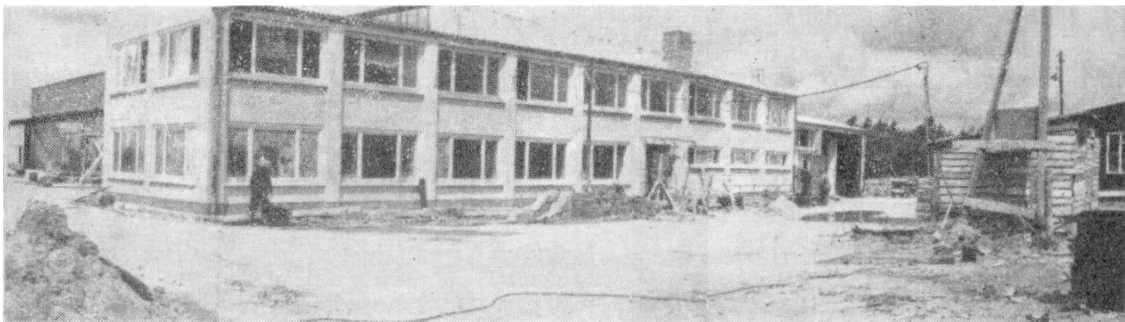
Der Hangar befindet sich im Bau.

In der Zeit vom 4.3. 1960 bis 15.3. 1960 erfolgte der erste Einsatz vom Stützpunkt Anklam aus. Das Einsatzjahr wurde am 6. November 1960 beendet und weist folgende Leistungen aus:

Frühjahrsdüngung	6 107,67 ha
Aussaat	25,00 ha
Unkrautbekämpfung	250,00 ha
Rapsschädlingsbekämpfung	3 059,65 ha
KAD	27 609,65 ha
Herbstdüngung	2 273,40 ha
Gesamt:	39 274,86 ha

Der Verlauf der Gründungsjahre 1960/61 im damaligen Stützpunkt Anklam ist charakteristisch für die Gesamtentwicklung des Agrarfluges.

Solche Agrarstützpunkte, wie sie in der gesamten Republik entstanden, mit Hangar, Tanklager, Flugzeugwartungsstätten und Flugsicherungseinrichtungen stellten zur damaligen Zeit auch internationale Neuheiten dar.



Bezeichnende Entwicklungstendenzen sind durch nachstehend aufgeführte Daten belegt:

1. Mai 1960

Alle Angehörigen des Stützpunktes nehmen geschlossen an der Maidemonstration teil.



Der Kollege Egon Grunert stellt anlässlich des Internationalen Kampftages der Arbeiterklasse den Antrag, Kandidat der Partei zu werden.

Aus gleichem Anlaß verpflichtet sich das Kollektiv, um den Titel sozialistische Brigade zu kämpfen und nach deren Grundsätzen zu arbeiten, zu lernen und zu leben.

29. Mai 1960

Der erste Patenschaftsvertrag mit der Karl-Marx-Schule in Anklam wird abgeschlossen.

1. Februar 1961

Bildung der Arbeitsgruppe für aviochemischen Flugzeugeinsatz beim Pflanzenschutzamt Neubrandenburg.

Mitglied vom Stützpunkt Anklam: Koll. Ottow

6. Februar 1961

Erstes Frauenforum des Stützpunktes in der HOG „Am Steintor“ und Wahl des Frauenausschusses.

Vorsitzende: Kolln. Elli Wegner

Stellv.: Kolln. Bestier

29. März 1961

Gründung der 1. Betriebsparteiorganisation der SED.

Parteileitung: Gen. Probst, Walter Sekretär

Gen. Bestier, Rudolf Stellvertreter

Gen. Diederichs, Günter Mitglied für Agit./Prop.

31. März 1961

1. Brigadeinsatz (2 Lfz.) in der LPG Liepen, Kreis Anklam.

24. Mai 1961

1. Forsteinsatz vom Stützpunkt Anklam aus im Bezirk Magdeburg.



6. Oktober 1961

Die AN-2-Besatzung Brandt, Gemeinhard / Probst rufen alle Besatzungen zur Teilnahme am „Produktionsaufgebot“ auf.

Berichte einer Besatzung kennzeichnen die Vielfalt der Probleme, mit denen unsere Einsatzbesatzungen konfrontiert waren:

Einsatzzeit: 1. 4. bis 10. 4. 1960

Einsatzort: Triebsees Krs. Stralsund

Besatzung: Peter/Diederichs

1. Erstmöglicher Flugzeugeinsatz, skeptische Einstellung der LPG-Leitung gegen Düngerstreuen mittels Flugzeugs.

2. Organisatorische Vorbereitungen, z. B. Skizzenbereitstellung waren gut, jedoch entsprach der Dünger nicht immer den Anforderungen (feucht).

3. Unterkunft und Verpflegung nicht gewährleistet. Bewachung einwandfrei.

4. Bei künftigen Einsätzen Bereitstellung von besseren Start- und Landeplätzen durch die LPG unbedingt erforderlich.

5. Durchführung der Arbeiten ohne Beanstandungen.

Einsatzzeit: 10. 4. bis 21. 4. 1960

Einsatzort: Groß Mohrdorf Krs. Rügen

Besatzung: Peter/Diederichs

Großflächen Einsatz AN-2 ökonomischer als L-60. Start- und Landeflächen für AN-2 vorhanden.

Organisatorische Vorbereitungen entsprachen nicht den Anforderungen, keine Feldskizzen sowie unterschiedliche Meinungen über Länge und Größe der Felder.

Düngerbereitstellung nicht immer gewährleistet, so dass Leerlauf entstand.

Unterkunft und Verpflegung sowie Bewachung zu jeder Zeit gewährleistet.

Einsatzzeit: 23. 4. bis 5. 5. 1960

Einsatzort: LPG Kasnewitz Krs. Rügen

Besatzung: Peter/Diederichs

1. Gute organisatorische Vorbereitungen durch den Vertragspartner sowie Zusammenarbeit mit dem Organisator während des Einsatzes wurde als einwandfrei bewertet.

2. Verpflegung, Unterkunft sowie Bewachung zu jeder Zeit gewährleistet.

3. Erstmöglicher Flugzeugeinsatz. Ich bitte, in Zukunft diese LPG bevorzugt zu behandeln, da im Nachbarort LPG Typ I besteht und der jetzige Flugzeugeinsatz sich äußerst günstig auswirkte und diesen LPG-Bauern die Vorteile der sozialistischen Großraumwirtschaft demonstrierte.

4. Mit den dortigen Schulklassen wurden während der Flugpausen Vorträge über den Flugzeugeinsatz in der Landwirtschaft gehalten.

5. Der Vorstand der LPG war mit der Durchführung der Arbeiten zufrieden und brachte zum Ausdruck, dass das Flugzeug entscheidend dazu beigetragen hat., das Verhältnis der Landbevölkerung zur neuen Technik zu fördern.

5. Der Stützpunkt Anklam entwickelt sich

Mit dem Entstehen der Stützpunkte des Agrarfluges als materiell-technische Basen in den Agrargebieten unserer Republik, war bereits der notwendigen Flottenvergrößerung Rechnung getragen. Eine größere Flotte führte zwangsläufig dazu, dass mehr Mitarbeiter benötigt wurden. Damit machte sich vorrangig die Herausbildung von Fachkadern, besonders Piloten erforderlich, um den ständig steigenden Leistungsanforderungen gerecht zu werden.

Die höheren Anforderungen resultierten daraus, dass 1960 die sozialistische Umgestaltung der Landwirtschaft im Wesentlichen abgeschlossen war. Nun ging es darum, die Bündnispolitik der Arbeiterklasse mit den Genossenschaftsbauern zu verwirklichen, mit dem Ziel, die Erträge aus der landwirtschaftlichen Produktion zu erhöhen.

Seither vollzog sich die Entwicklung des Agrarfluges abhängig von den Erfordernissen der sozialistischen Landwirtschaft, vollzog sich eine immer stärkere Integration des Agrarfluges in den landwirtschaftlichen Produktionsprozess.

Nach den ersten erfolgreichen Schritten nahm die Entwicklung des Agrarfluges in den Jahren von 1962 bis 1970 rasante Formen an.

Waren durch den Betrieb 1960 etwa 167 000 ha LN bearbeitet, waren es 1970 fast 1 329 000 ha LN. Dabei lagen die jährlichen Leistungssteigerungen zwischen 20 und 30 %. Auch im Stützpunkt Anklam widerspiegelte sich diese Entwicklung. Von ursprünglich zwei Einsatzbrigaden wurde übergeleitet zur Kettenbildung. Im Stützpunkt Anklam erfolgte die Bildung von drei Ketten, die einem fliegerischen Leiter unterstanden.

Die ursprüngliche Anzahl von 12 Mitarbeitern erhöhte sich um ein Vielfaches. Nach Fertigstellung des Hangars diente dieser nicht lange seinem eigentlichen Zweck, nämlich der Unterstellung von Luftfahrzeugen. Die Entwicklung brachte es mit sich, dass aus dem Hangar eine Werft wurde.



Damit trat zugleich eine wesentliche Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen, insbesondere für das technische Personal ein. Der spätere Bau der Sozialbaracke diente ebenfalls der weiteren Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen.

Im Jahre 1962 begann dann auch der weitere Auf- und Ausbau von Arbeitsflugplätzen. Grundlage dafür war die am 1. Dezember 1961 in Kraft getretene Richtlinie. 1963 erfolgte die Zusammenlegung der DDR- Luftverkehrsbetriebe und die gleichzeitige Umbenennung in „INTERFLUG“.

1964 leisteten die Agrarflieger der INTERFLUG der Volksrepublik Bulgarien sozialistische Hilfe. Unter ihnen befanden sich auch Angehörige des Stützpunktes Anklam

Im Januar 1968 beginnt dann der Experimentaleinsatz des Luftfahrzeuges Z-37. Dieses Luftfahrzeug aus der CSSR wird im Juli 1968 auf der „Agra“ vorgestellt und damit beginnt der Einzug einer neuen Luftfahrzeuggeneration auch in Anklam.

In diesem Zeitraum wird durch den Einsatz von neuer Beladetechnik die Beladung der Luftfahrzeuge von Hand völlig abgelöst und im Zuge der Landwirtschaftspolitik nimmt die Bildung von ACZ, als Kooperation zwischen Landwirtschaft und Agrarflug, Gestalt an.

Die Leistungen der Agrarflieger des Stützpunktes Anklam zeigen 1970 eine eindrucksvolle Bilanz:

Grund- und Kopfdüngung 104 157 ha

Schädlingsbekämpfung 83 231 ha

Phytophthora-Einsatz 188 554 ha

sonstige Arbeitsarten 3 713 ha

Gesamt: 379 655 ha

Dieser Leistungsanstieg wird besonders deutlich, wenn man als Vergleich dazu die Gesamtleistung des Agrarfluges mit 167,2 Tha heranzieht (1960).

6. Vom Stützpunkt über den Produktionsbereich I zum Betriebsteil I Nord Anklam

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 wies dem Agrarflug im Maschinensystem des Chemisierungsprozesses eine neue und wichtige Teilfunktion zu. So wurden die Jahre 1970 bis 1975 zu einer neuen Bewährungsprobe für alle Kollektive des Agrarfluges der INTERFLUG.

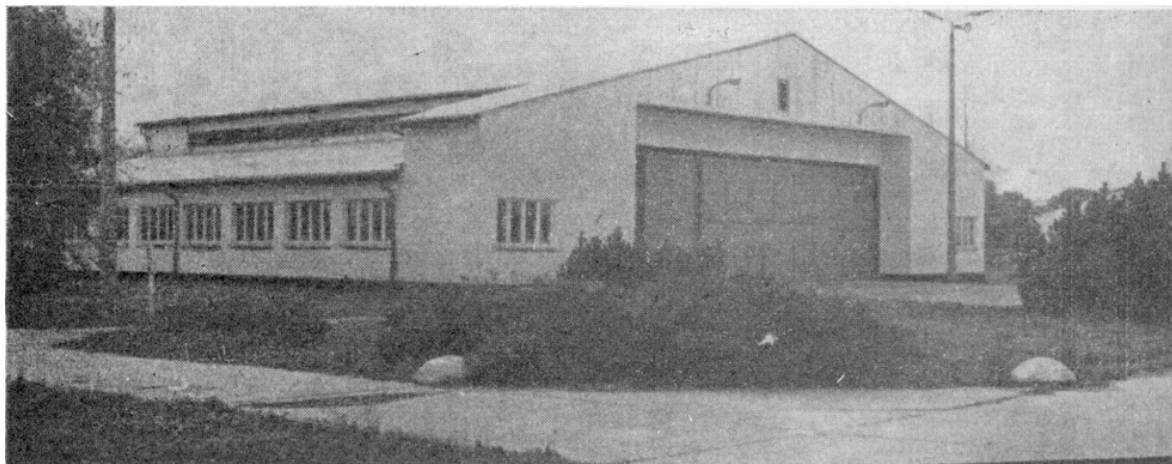
Voller Stolz konnten 1975 3,3 Millionen beflugener Hektar abgerechnet werden. Vielfältige Initiativen führten zu diesem beachtlichen Aufschwung.

In diesem Zeitraum wurde aus dem ehemaligen Stützpunkt Anklam der Produktionsbereich und später unser Betriebsteil. Es entstanden die Bezirksstaffel Rostock und Neubrandenburg. Als erster Staffelleiter der Bezirksstaffel Rostock fungierte der Genosse Kurt Waldmann und die Bezirksstaffel Neubrandenburg führt auch heute noch der Genosse Reiner Stopp.

Zu dieser Phase 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.

Die Verdopplung des Flugzeugbestandes führte zwangsläufig zur Erweiterung der Basen. So wurde am 1. Januar 1976 der Produktionsbereich Anklam durch die Übernahme des Flughafens Barth als Agrarflugobjekt erweitert. Am 10. Mai 1979 erfolgte dann die Inbetriebnahme der Werft Barth als Werftaußenstelle des Betriebsteils Anklam.



Alle Maßnahmen waren darauf gerichtet, die Effektivität und Qualität der Arbeit ständig weiter zu erhöhen.

Wurden 1970 durchschnittlich 414 Flugstunden je Flugzeug erzielt, so waren es 1975 540 Fh. Wenn in den sechziger Jahren im Durchschnitt von einem Flugzeugführer jährlich etwa 14 000 ha LN bearbeitet wurden, waren es 1975 mehr als 20 000 ha LN.

1973 entwickelten sich auch erste Gedanken zur Bildung von Jugendbrigaden. Die erste Jugendbrigade „Jahresdurchsicht Z-37“ begann 1974 kontinuierlich zu arbeiten. Der Bau von Rationalisierungsmitteln und die Schaffung von MMM-Exponaten gehörten in der Folgezeit mit zu ihren Aufgaben.

Seit 1973 unterstützen uns jährlich in den Saisonspitzen, insbesondere im II. Quartal Flugzeuge, vor allem aus der UdSSR. Die sowjetischen Genossen des Luftfahrtunternehmens AEROFLOT sind besonders in der 2. Stickstoffgabe für Getreide eingesetzt. Vielfältige Beziehungen der deutsch-sowjetischen Freundschaft haben sich angebahnt und werden als gute Tradition gepflegt.



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

Diese Jahre waren gekennzeichnet von einer weiteren kontinuierlichen und abgestimmten Entwicklung des Agrarfluges, um alle volkswirtschaftlichen Potenzen für die Steigerung der landwirtschaftlichen Erträge auszuschöpfen.

Die Einführung einer weiteren neuen Generation von Luftfahrzeugen kündigt sich an. Vor der Bezirksstaffel Neubrandenburg steht 1984 die Aufgabe, ab 1985 den Flugzeugeinsatz mit dem Flugzeugtyp M-18 A „Dromedar“ aus der Volksrepublik Polen vorzubereiten. Diese Aufgabe wurde durch die Angehörigen der Bezirksstaffel Neubrandenburg und der Werft gut gelöst. Damit waren zugleich auch Voraussetzungen geschaffen, um ein Jahr später in der Bezirksstaffel Rostock ebenfalls das Luftfahrzeug M-18 A einzuführen.

Die achtziger Jahre waren aber auch von weiteren Baumaßnahmen, vorrangig im Dienstort Anklam geprägt. Im Zuge der Umstellung von Heizöl auf Braunkohle wurde 1983 die Kfz-Werkstatt zum Heizhaus umfunktioniert. Dabei erhielt die Werft eine neue Strahlplattenheizung. In den Folgejahren erfolgt der Werkstättenanbau, der Bau einer neuen Kfz-Werkstatt und einer Lagerhalle. Energisch wird den Trümmern zuleibe gerückt, um Baufreiheit für ein neues Sozial- und Verwaltungsgebäude zu schaffen. Alle diese Maßnahmen dienen letztendlich der weiteren Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen unserer Betriebsangehörigen.

Im Spektrum der Arbeitsaufgaben gewinnt der „Forsteinsatz“ zunehmend an Bedeutung. Die bisherigen Erfahrungen lassen die Schlussfolgerung zu, dass der Agrarflug auf lange Sicht mit den Forstleuten kooperieren wird.

7. Der Agrarflug hat eine gesicherte Perspektive

Am 19. 10. 1988 erstattet der Stellvertreter des Ministers und Generaldirektor der INTERFLUG, Genosse Dr. Henkes vor dein Politbüro des ZK der SED Bericht.

In einem daraus resultierenden Beschluss des Ministerrats über „Maßnahmen der Leistungsentwicklung des Betriebes Agrarflug bis 1990 und weiter bis 1995“ sind zwei wesentliche Aussagen getroffen:

Es werden dem Agrarflugprozess 1991 bis 1995 Leistungen von jährlich 5,5 Millionen Hektar, einschließlich den Maßnahmen zum Schutz der Wälder, zugrunde gelegt.

Die in dieser Summe eingeschlossenen Charterleistungen von 1,0 Millionen Hektar sind in Abhängigkeit von den dafür zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln zu sehen.

Für die Erfüllung der vor uns stehenden Aufgaben sind also auch zukünftig unverzichtbar:

- die im Zusammenwirken mit dem Hersteller von Luftfahrzeugen entwickelten und weiter zu entwickelnden einsatzorientierten Instandhaltungssysteme. Sie ermöglichen Einsatzquoten für Luftfahrzeuge bis annähernd 90%.
- die Charterung von Luftfahrzeugen der Partnerunternehmen anderer sozialistischer Länder, insbesondere der SU und der VRP,
- die Steuerung des Agrarflugprozesses durch die territorialen Arbeitsgruppen Agrarflug der Bezirke, in denen Vertreter landwirtschaftlicher Betriebe und staatlicher Organe kooperativ zusammenwirken,
- die Entwicklung und Weiterentwicklung von Technologien und neuen Verfahren des Agrarflugprozesses, so z. B. die kombinierte Applikation von flüssigen und festen Stoffen,
- die Leitung des Produktionsprozesses Agrarflug durch den Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung und den Einsatz der Mikrorechenteknik für die operative Prozesssteuerung, ökonomische und technische Nachweisführung, Instandhaltung und Wartung,
- der Einsatz des Landfunksystems für die Kommunikation Boden-Luft-Boden zur Minderung organisatorischer Ausfallzeiten und damit zum Erreichen höherer Flugstundenleistungen besonders in den Spitzenzeiten des II. Quartals,
- die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit, insbesondere mit der UdSSR und der VRP mit dem Ziel auszubauen, die Effektivität und Qualität des Agrarflugprozesses zu erhöhen.

Wir als Werktätige des Betriebes Agrarflug werden auch künftig die Genossenschaftsbauern und Arbeiter der volkseigenen Güter bei der weiteren Stärkung und Stabilisierung der Erträge in der Pflanzenproduktion erfolgreich unterstützen.

Das wird unser Beitrag sein, zur würdigen Vorbereitung des XII. Parteitages der SED
Dazu wünschen wir uns alle viel Erfolg, Gesundheit und Schaffenskraft.

Anklam, den 29. Januar 1990

Auszeichnungen/Ehrungen (Auswahl)

7. 10. 1961 Die ersten „Aktivisten des Siebenjahrplanes“ im Stützpunkt Anklam werden ausgezeichnet.
Es sind:
Karl Möller
Egon Grunert
9. 3. 1967 Für hervorragende Leistungen im sozialistischen Wettbewerb zu Ehren des VII. Parteitages der SED erhält die INTERFLUG eine vom 1. Sekretär des ZK der SED, Walter Ulbricht, unterzeichnete Ehrenurkunde.
- Mai 1972 Auszeichnung der INTERFLUG mit dem Ehrentitel „Betriebskollektiv der DSF“
1. 5. 1973 Der Betrieb Agrarflug wird mit dem Orden „Banner der Arbeit — Stufe I“ ausgezeichnet.
1. 5. 1975 Die INTERFLUG wird mit dem Orden „Banner der Arbeit — Stufe I“ ausgezeichnet.
8. 5. 1975 Die Grundeinheit der DSF, Produktionsbereich Anklam, wird in das Ehrenbuch des Zentralvorstandes der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft eingetragen.
1. 5. 1976 Gunter Schmelling erhält den Orden, „Banner der Arbeit — Stufe III“.
1. 5. 1977 Kollektivauszeichnung „Banner der Arbeit — Stufe III“. Zum Kollektiv gehört der Flugkapitän Albert Krutzki, Stellv. d. Bezirksstaffelleiters der BS Neubrandenburg.
- 1977 Anlässlich der Abschluss Veranstaltung der MMM wurde der Produktionsbereich Anklam mit dem „Ehrenpreis der Gewerkschaftsleitung“ ausgezeichnet.

7. 10. 1977 Eine Auszeichnungsreise in die SU erhalten:

Mussehl, Günter Leiter des PB
Herr, Wenzel Gruppenleiter Fuhrpark
Heiden, Rudi Meister TT, WAS Barth

12. 5. 1978 Im Staatsrat der DDR wird die Jugendbrigade des PB Anklam als „Hervorragendes Jugendkollektiv der DDR“ ausgezeichnet. Die Auszeichnung nahm der Leiter des PB, Gen. Mussehl, und Vertreter des Jugendkollektivs entgegen:

Jugendfreund Eberhard Scharmer
Jugendfreund Siegfried Henk
Jugendfreund Wolfgang Zitzow

1978 Anlässlich des XI. DSF-Kongresses erhält der FB Anklam das „Ehrenbanner des Zentralvorstandes der DSF“.

Die Kollegin. Rüberg nahm das Ehrenbanner entgegen.

1. 6.1979 Die FDJ-Grundorganisation wird mit dem „Roten Ehrenbanner“ des ZK ausgezeichnet.

7.10. 1979 „Banner der Arbeit Stufe I“ für das IH-Kollektiv Agrarflug. Zum Kollektiv gehören:

Horst Krüger
Horst Rieske
Wolfgang Schnaack

30. 4.1980 Verleihung des Karl-Marx-Ordens an die INTERFLUG im Amtssitz des Staatsrates.

1980 Anlässlich der ZMMM wird Harald Lewin mit dem Ehrentitel

„Hervorragender Jungaktivist der DDR“ ausgezeichnet.

1. 3.1981 Ehrennadel für sozialistische Wehrerziehung in Gold für den FB.

14. 3. 1981 Die GO der FDJ erhält die Ehrenschleife zum „Roten Ehrenbanner des ZK der SED“

1. 5.1981 „Banner der Arbeit Stufe III“ für das Kollektiv „Integration Chartereinsatz“. Zum Kollektiv gehören:

Horst Breitsprecher
Rolf Beug
Wenzel Herr
Klaus Salewski
Karl Raucher erhält die „Verdienstmedaille der Kampfgruppen in Gold“.

7. 10.1981 Erstmalige Verleihung des Bestenabzeichens der INTERFLUG. Zu den „Ersten“ gehört Hartmut Nitz.

9.10.1982 Die GST-Grundorganisation des Betriebsteils erhält das „Ehrenbanner des Zentralvorstandes der GST“.

7. 3.1983 Auszeichnung der INTERFLUG mit der „Artur-BeckerMedaille“ in Gold.

3. 6.1983 Die „Medaille für hervorragende Leistungen in der sozialistischen Landwirtschaft“ wird an Gerhard Jendras verliehen.

1. 5. 1984 Mit dem „Banner der Arbeit Stufe I“ wird die Bezirksstaffel Neubrandenburg ausgezeichnet.

1. 5. 1985 Mit dem „Banner der Arbeit Stufe II“ wird die Bezirksstaffel Rostock ausgezeichnet.

29. 5. 1987 „Hervorragender Jungaktivist“ wird Jörg Wegner.

11. 2. 1988 Herbert Cornelius wird mit der „Medaille für treue Pflichterfüllung in der Zivilverteidigung in Silber“ ausgezeichnet.

1. 5. 1988 In Anerkennung, hoher fachlicher und gesellschaftlicher Leistungen wird anlässlich des 1. Mai ein weiteres dem „Orden Banner der Arbeit Stufe II“ ausgezeichnet.

Von uns sind dabei:
Eberhard Haß
Johannes Naumann
Karl-Ernst Lemke
Lothar Saß
Harry Mattheis
Karl-Heinz Radtke
Dieter Mieske
Hartmut Nitz