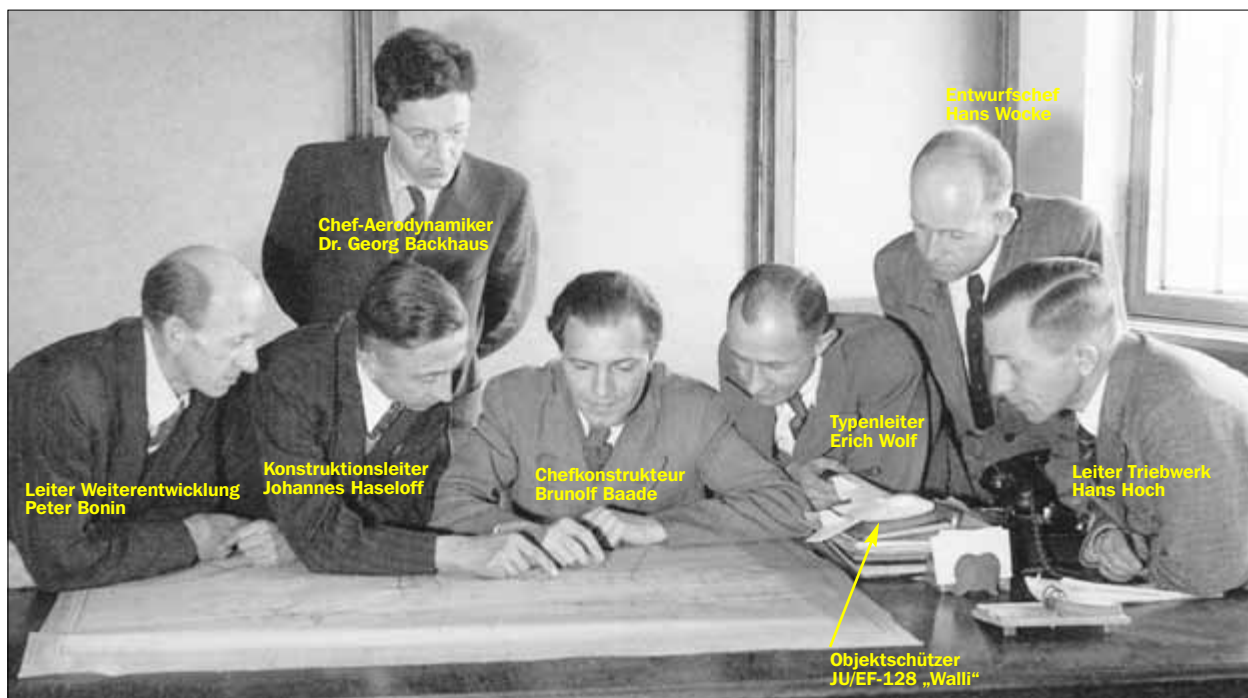


Junkers verlegt an die Wolga

Am frühen Morgen des 22. Oktober 1946 ist Dessau von sowjetischem Militär umstellt. Lkw-Kolonnen fahren in die Stadt, verteilen sich und machen vor den Häusern und Wohnungen der im Junkerswerk beschäftigten Ingenieure und Arbeiter halt. Die Spezialisten werden samt Fami-

lien sowie dem gesamten Hausrat auf die Lkw's verladen und zum Bahnhof transportiert. Noch am selben Tag beginnen die Vorbereitungen für die Demontage aller Werksanlagen. Die Junkerswerke und andere Betriebe der sowjetischen Besatzungszone ziehen in die UdSSR um.

Nach der Erstellung umfangreicher Dokumente für die Sowjets begann bei Junkers in Dessau ab September 1945 wieder die Konstruktionsarbeit. Unter Chefkonstrukteur Brunolf Baade entstanden die Flugzeuge EF-126, EF-131 bis 137 bis zum Abtransport im Oktober 1946. Das Bild zeigt im Dessauer Konstruktionsbüro die neue technische Leitung der Junkerswerke, die für fast 2.000 Beschäftigte verantwortlich war. Gemeinsam hatte man für die UdSSR die Ju 287 neu erschaffen und aus ihr den Großbomber JU/EF-132 entwickelt, der 16 t Bomben mit 850 km/h Reisegeschwindigkeit transportieren sollte.



In den sowjetisch besetzten Gebieten begann im Sommer 1945 die Instandsetzung der Betriebe und die Produktion dringend benötigter Gebrauchsartikel. Durch die Umwandlung wichtiger Betriebe in sowjetische Aktiengesellschaften standen Geld und Nahrungsmittel aus sowjetischen Kontingenten zur Verfügung, so daß der Neubeginn wesentlich leichter fiel. In

der Ostzone ging es 1945/46 steiler wirtschaftlich bergauf als in den Westzonen. Erst mit dem Beginn der Demontagen der zweiten und dritten Welle ab 1947 erlahmte der Aufbauwillen. Zugleich unterbrachen sie jede für sich den gerade mühsam in Gang gekommenen Wirtschaftskreislauf. Der Hunger begann zu grassieren. Die Junkerswerker bekamen davon nichts mehr mit.

Der Verhandlungsführer mit den Sowjets, Brunolf Baade, rückte im Sommer 1945 zum Technischen Leiter der Junkerswerke auf. Er nannte sich fortan nach sowjetischem Vorbild Chefkonstrukteur. Der eigentliche Chefkonstrukteur war der Stellvertretende Chefkonstrukteur, also der neue Ernst Zindel. Er hieß Fritz Freytag und war bis dahin der Leiter der Projektteilung. Von den

„The Day After“ könnte dieses Bild heißen, das am Tag nach dem großen Bombenangriff der Amerikaner vom 16. August 1944 auf die Junkerswerke aufgenommen worden ist. Die am oberen Bildrand verlaufende Eisenbahnlinie teilt das Werk in Jumo-Motorenwerk (oben) und Flugzeugwerk (unten).

Junkers verlegt an die Wolga

Datum	Zug-Nr.	Laufweg	Ladegut	Ladegewicht (in t)	Wagen
I. abgefertigt an der Grenzübergangsstelle Frankfurt (Oder):					
23.10.46	6402	Berlin Ostgüterbahnhof – Brest	Umszugsgut ¹⁾	620	28
	P 501	Frankfurt (Oder) – Brest	Deportation ¹⁾	–	30
	6414	Hoppegarten – Brest	Spezialgut ¹⁾	440	44
	6717	Erkner – Brest	Facharbeiter ¹⁾	–	45
24.10.46	7167	Dessau – Brest	Deportation ¹⁾	390	35
25.10.46	6713	Jena – Brest	Umszugsgut ¹⁾	490	43
26.10.46	6339	Erfurt Nord – Brest	deutsche Gefangene ²⁾	195	26
01.02.47	6518	Neubrandenburg – Brest	deutsche Gefangene ²⁾	270	59
	6423	Oranienburg – Brest	sowjetische Gefangene ²⁾	–	56
03.02.47	6507	Bautzen – Brest	Häftlinge ²⁾	300	60
06.02.47	6417	Brandenburg – Minsk	Beuteloak ¹⁾	–	26
13.02.17	6421	Falkenberg – Brest	Lokzug + 11 Wagen ¹⁾	760	–
17.02.47	6425	Magdeburg – Brest	Weizenmehl	875	52
18.02.47	6469	Jüterbog – Grodno	deutsche Häftlinge ²⁾	280	56
19.02.47	6573	Dresden – Minsk	Kachelöl	980	56
20.02.47	6519	Torgau – Brest	sowjetische Gefangene ²⁾	–	–
23.02.47	6425	Nachterstedt – Brest	Maschinenteile	760	52

Bild links: Die Reichsbahn listete die Reparationszüge in die Sowjetunion exakt auf.

Bild unten: Das riesige Junkerswerk verlegte auf Befehl der UdSSR komplett von Dessau nach Podberesje (Flugzeuge) und Kuibyschew (Motoren), beides Orte, die an der Wolga liegen.

beiden Abteilungsleitern der Projektgruppe, Dr. Kurt Cramer und Hans Wocke, stieg Hans Wocke zum neuen Entwurfschef auf, weil Hans Gropler für die Franzosen arbeitete und Dr. Cramer im Sommer 1944 auf der Straße nach Ragnit tödlich verunglückt war. Baade gelang es bis zum Herbst 1945, fast alle ehemaligen Mitarbeiter wieder um sich zu scharen, bis auf die wenigen Kräfte,

