

Aufheben des Junkerswissens für ein neues Deutschland

Für den Faschismus, der von zu vielen Deutschen der bürgerlichen Mitte als nationaler Sozialismus mißverstanden worden war, hatten die Junkerskonstrukteure zwar nicht mit dem Leben, dafür aber mit achtjähriger Deportation gebüßt. Nun war die Zeit der Buße vorbei. Jetzt

ging es um einen Neuanfang. Wie sollte der aussehen? Aus dem Großdeutschen Reich waren Österreich, die Bundesrepublik und die Deutsche Demokratische Republik entstanden. Die bürgerliche Demokratie hatte 1933 vor der bürgerlichen Diktatur kapituliert. Und nun?

In Dessau waren die Erben der Firma Junkers nach dem Krieg enteignet, die Firma aus dem Handelsregister gelöscht worden. Aber die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke existierten fort, bis 1946 in Dessau und dann bis 1953 in der UdSSR. Was sollte aus diesem Potential werden? Sollte es sich zerstreuen und damit verlustig gehen? Der Technische Leiter der Junkerswerke, Brunolf Baade, hatte andere Vorstellungen. Chefkonstrukteur Ferdinand Brandner schrieb später dazu:

„... Baade war bekannt als der Mann, der mit den Russen schon in Dessau auf das engste zusammengearbeitet hatte. Er war, wie ich glaube, als einziger der KP beigetreten.

Wie ich gleich beim Empfang in Moskau merkte, stand er hoch im Kurs. Da ich bei ihm wohnte, konnte er mich in Ruhe von seinen Plänen unterrichten. Er erzählte mir, daß er in der DDR ein Flugzeugwerk mit einem Triebwerk-bau errichten wolle und hierfür bereits die Genehmigung der damaligen Herren der DDR erlangt habe. Er wolle die Junkerstradition weiterführen und die wertvollen fachlichen Erfahrungen, die wir in Rußland machten, für Deutschland retten und uns damit wieder in die



erste Reihe der technisch hochstehenden Nationen stellen. Damit hatte er mir aus der Seele gesprochen. Nur dachte ich, daß wir auch in Westdeutschland mit offenen Armen aufgenommen werden würden. Leider stammte aber der größte Teil des Kollektivs aus Mitteldeutschland, und Brunolf Baade meinte, daß wir mit diesem Unternehmen später für ein geeintes Deutschland von der Ostzone her doch ein großes Geschenk bereithalten wür-

den. Die Arbeit in Sowjoloowo sei als Vorbereitung für das Werk in der Ostzone gedacht. Dort sollten wir eine Triebwerkstypen mit 3.000 kg Schub konstruieren, um sie dann in Pirna zu bauen. Er selbst wolle ein Zivilflugzeug konzipieren. So könnten wir dann in der Ostzone den Bedarf der UdSSR an zivilen Flugzeugen decken, wozu die Russen gegenwärtig wegen ihrer Rüstungsaufgaben keine Zeit hätten. Spätestens im Mai 1954 wären wir zu Hau-

Der Schein:

Der Jungkommunist Brunolf Baade zwischen den beiden Alt-nazis Ferdinand Brandner (li.) und Prof. Günther Bock zu Baades 50. Geburtstag am 15. März 1954 in Sowjoloowo.

Das Wesen:

Drei deutsche Ingenieure wollen das Junkerswissen für ein geeintes Deutschland in ein zunächst geteiltes Deutschland retten.

Die Wirklichkeit:

Drei in Freundschaft verbundene Männer gehen getrennte Wege und werden letztlich wieder Marionetten der Wirtschaftspolitik: Ferdinand Brandner in Österreich und in Ägypten; Brunolf Baade in der Deutschen Demokratischen Republik; Prof. Günther Bock in der Bundesrepublik Deutschland.

se. Das war ein Plan, der Hand und Fuß hatte. Auch ich litt unter der Vorstellung, unser wertvolles Triebwerksteam mit seinen letzten Mitarbeitern aus den so berühmten Junkers- und BMW-Werken, das als einziges Team Anschluß an die Weltklasse gefunden hatte, so ohne weiteres auseinandergehen zu lassen. ... Dadurch gewann die Idee Baades an Berechtigung, ganz abgesehen von dem Gedanken der Erhaltung des Niveaus einer modernen Luftfahrtindustrie für Deutschland. Wir hatten uns somit auf gleicher Linie getroffen.

Leiter des gesamten Unternehmens würde Brunolf Baade sein, während Professor Günther Bock den Zellenteil und ich die Triebwerksabteilung übernehmen sollte. Außerdem sollte Prof. Bock, von dem ich hier seit langer Zeit

wieder etwas hörte, auch die neu zu errichtende Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) übernehmen.“ „Prof. Bock hatte sehr guten Kontakt zu den Russen gefunden, hielt viele Vorträge in russischer Sprache. Am Silvesterabend gestand er mir, daß er der kapitalistischen Welt überdrüssig sei und sich mit Baade geeinigt habe, vorerst die Leitung des Zellenbaus zu übernehmen. Anschließend wolle er als Nachfolgeinstitution seiner alten Forschungsanstalt in Dresden eine neue DVL aufbauen.“

Was hier in Sowjelowo begann, war eine Neubesinnung auf die alten Tugenden des Ingenieurs: Er sollte mit seinen Ideen und seiner Arbeit seinem Volk dienen, Bahnbrechendes schaffen, um das Lebensniveau aller anzuheben. Ge-

nau das war auch Ferdinand Brandners Jugendtraum einst gewesen. In diesem Bemühen um Wiedergutmachung am eigenen Volk waren sich Brandner, Baade und Bock einig, die Junkerstruppe zu sammeln und mit den Resten der übrigen Flugzeugbauer von Siebel, Heinkel usw. zu einer technisch hochstehenden Gemeinschaft, die zunächst in der DDR eine neue, staatlich geleitete (und bezahlte), Luftfahrtindustrie errichten sollte, auszubauen. Diese hehren Ziele waren jedoch nur gegen den eigenen Schweinehund durchzusetzen, der nur das Ziel kannte, so schnell wie möglich nach Hause zu gelangen. Aus diesem Widerspruch heraus entstand das Technische Projekt „15.2“, das den schnell-

Der Junkersbomber EF-150 war im Dezember 1951 aus der Montagehalle gerollt und hatte sich bei den Erprobungsflügen als außerordentlich leistungsfähig erwiesen (Höchstgeschwkt.: 1020 km/h). Doch die Tu-16 mit ihren doppelt so starken Triebwerken gewann den Serienbau. Auf der Grundlage der EF-150 handelte Baade mit der UdSSR und der DDR eine Abmachung aus, wonach daraus ein Verkehrsflugzeug entstehen sollte, das die DDR für die UdSSR in Serie bauen dürfe.

