

Hochrüstung und das ABC-Programm

Als am 18. Mai 1932 sich die Großbankiers Schroeder und Schacht mit den Schwerindustriellen Vögler und andere Konzernchefs im „Freundeskreis Keppler“, einem Vertrauten Hitlers, zusammenschlossen, stellten sie die Weichen für den Kampf um die Weltherrschaft des deutschen Monopolkapitals. Von da an schwenkte die deutsche Politik um von der Republik zur immer offeneren Diktatur. Das Regieren mit Notverordnungen erlangte Alltäglichkeit. So also gewöhnt man das Volk an die Diktatur.

Im März 1932 waren die Junkers Flugzeugwerke zahlungsunfähig geworden. Schon lange zuvor hatte Claus Junkers Pläne für eine Massenfertigung von Flugzeugen ausgearbeitet, um die Kostenrelationen bei Junkers zu verbessern, denn Junkers-Flugzeuge waren mit Abstand die teuersten auf dem Markt. Um wettbewerbsfähig zu werden, mußten bei gegebenem Maschinenpark die Stückzahlen mindestens verdreifacht werden. Das war keine besonders schwierige Aufgabe. Man mußte nur den Produktionsprozeß zergliedern. Offenbar hatte Claus Junkers, der noch vor 1933 der SS beigetreten war, als einer der ersten bei Junkers begriffen, daß Deutschland Kurs auf eine Wiederaufrüstung nahm und erarbeitete das sogenannte ABC-Programm. Es besagt eigentlich nur, daß an den verschiedenen Standorten A, B, C und so weiter eine dezentrale Fertigung (luftschutzgerecht) aufgebaut wird, die von vornherein in komplett fertige Baugruppen gegliedert ist, um diese dann in einer zentralen Endmontage zu einem fertigen Flugzeug zusammenzusetzen.



Eine Vorkriegsaufnahme vom hell erleuchteten Konstruktionsbüro. Hinten rechts schaut die Endmontagehalle 201 hervor.

Der Motorenschlosser nennt sich dieses Propaganda-Bild. Der ganze fünfte Stock des Hauptverwaltungsgebäudes war von der Propaganda-Abteilung belegt, die von August Dresel geleitet wurde. Sie war aus der Junkers-Werbeabteilung hervorgegangen. Neben der Werbung und Propaganda war sie für die Herstellung von Zeitungen, Fotos und Grafiken zuständig.

zen. Die Fertigungsgliederung zeichnet sich durch hohe Ausbringungszahlen, dezentralen Arbeitskräftefluß, flexible



Kombinierbarkeit der Werke, relativ bombensichere Produktion und trotz gewaltiger Größe leichte Überschaubarkeit aus. Dieses Programm stieß nach Hitlers Machtantritt sofort auf großes Interesse im RLM. Zunächst durfte der Sohn des ungeliebten Professors sogar auf die Unterstützung der Reichswehrführung bauen. Doch mit der Bestellung des neuen Reichskommissars für die Junkerswerke, Heinrich Koppenberg, waren auch die Tage von Claus Junkers gezählt.

Koppenberg servierte Claus Junkers nach einer seiner „langatmigen“ Reden auf einer Vorstandssitzung zum Ausbau der Flugzeugwerke genervt ab. Sein ABC-Programm aber behielt er bei. Und das hatte es in sich. Geplant war ein

praktisch völlig neues Werk mit einem großen Verwaltungsgebäude und abgeschlossenem Konstruktionsbüro, mit einer großen Versuchsbauhalle, einer Halle für Bruchversuche, einer großen Teilefertigungshalle, Hallen für Lackierung, Galvanik und Zulieferungen sowie mehreren großen eigenständigen Endmontagehallen, die jeweils ein einziges Flugzeugmuster in großen Stückzahlen ausstoßen sollten. Etwas derartiges

Ein kompletter Neubau war auch das Jumo-Zweigwerk in Köthen. Der Jumo 211 rollte hier in Großserie vom Band. Er kam vor allem in der He 111 und Ju 88 zum Einbau. Dieses Propaganda-Bild zeigt den Marsch der Belegschaft zum Montagsappell. Militärischer Schnickschnack für alle.

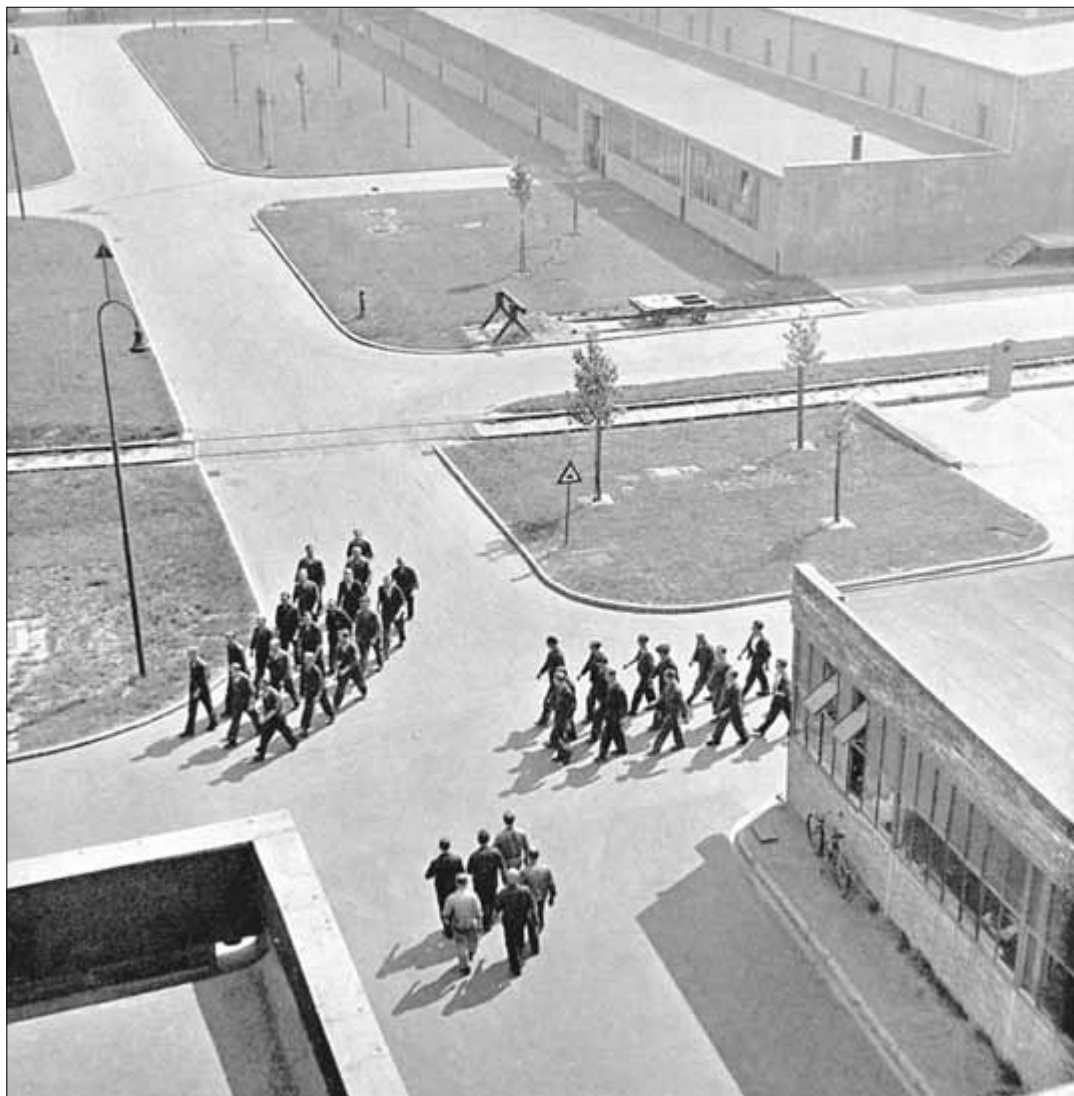
war im Flugzeugbau bisher noch nicht verwirklicht worden. Hier ging es um reine Massenfabrikation von ständig neu zu entwickelnden Flugzeugtypen. Das machte nur für eine massiv zu schaffende Luftwaffe Sinn, die darüber hinaus in einem kräftezehrenden Krieg laufend aufgefüllt werden mußte.

Im Januar 1934 war für das Neuwerk erster Spatenstich in Dessau. Bereits im Sommer konnte in der ersten Mon-

tagehalle die Endmontage beginnen. Nach zehn Monaten stand im Oktober 1934 das Werk. Die einzelnen Hallen kamen, so wie sie fertig wurden, in den Produktionsprozeß, der 1934 durch den riesigen staatlichen Produktionsauftrag der Typen Ju 160, W 34 und Ju 52 auf vollen Touren lief. Als letztes wurde das Hauptverwaltungsgebäude, und hier als letztes wiederum das Direktionszimmer Heinrich Koppenbergs, fertiggestellt. So war Heinrich Koppenberg und so lernte ihn die Welt kennen: Hohe Anforderungen an alle stellend, an sich aber die höchsten.

Doch Koppenberg hatte ein Problem: Er verstand vom Flugzeugbau rein gar nichts. Als er im Herbst 1933 durch das RLM zum Reichskommissar für die Junkerswerke ernannt worden war, waren dort nur sein Durchsetzungsvermögen, seine Kenntnisse zur Organisation einer Massenfertigung und seine absolute Loyalität gegenüber dem neuen System bekannt. Als er nach einer Besichtigung der Junkerswerke ein vernichtendes Urteil über die dort herrschende „Handwerkelei“ fällte, gewann er die Sympathie von Erhard Milch, einem „abgehalfterten“ Kampfbeobachter des 1. Weltkrieges (Lutz Budraß) und bis 1925 im Junkers-Luftverkehr beschäftigten Bürokraten. Da Koppenberg die Geschicke der Junkerswerke lenkte, bis zu seiner Entmachtung 1941 durch eben jenen Erhard Milch, dürfte die Persönlichkeit und der Mensch Koppenberg für das Verständnis der weiteren Entwicklung von besonderem Interesse sein.

Der langjährige Junkers-Chefkonstrukteur, Ernst Zindel, zeichnete folgendes Bild von Heinrich Koppenberg: „Koppenberg kam aus der Stahlindustrie vom Flick-Konzern. Er war ausgesprochener Fertigungsorganisator, ziemlich robust und rücksichtslos in seinem Auftreten, wenn auch manch-





mal bei aller Rauheit weichere Töne und Seiten zum Vorschein kamen. Von der komplizierten Arbeit eines großen Konstruktionsteams oder gar von systematischer Forschungsarbeit hatte er, zumindest in den ersten Jahren, wenig oder gar keine Ahnung. Dementsprechend waren auch seine Maßnahmen und Entscheidungen wie auch seine Schlußfolgerungen von mehr oder weniger katastrophaler Auswirkung. In seinen Stahlwerken (ausgesprochenen Fertigungsbetrieben) hausten in

einer bescheidenen Bude ein paar verschüchterte Werkstoff-Fachleute, die die Stahlproduktion überwachten und für eine produktive Forschungstätigkeit kaum irgendwelche Möglichkeiten hatten. Bei der ATG (Allgemeine Transportgesellschaft - zuvor Koppenbergs Reich sowie die Rieser Stahlwerke) hatte er wohl ein statisches und Konstruktionsbüro mit einem Hochbaustatiker und Regierungsbaumeister als Konstruktionschef, aber seine Vorstellung über ein Konstruktionsbüro brach-

te er einmal mit der erschütternden Definition vom „Chefkonstrukteur und seinen Zeichenknechten“ zum Ausdruck! Vom Konstruktionschef, der ihm aus persönlichen Erfahrungen seiner Jugend und Anfängerzeit bei einem Stahlwerk der Firma Krupp in Wirklichkeit fremd und unheimlich war, weil er von seiner Arbeit und der Art seines Denkens nichts verstand, hatte er große, wahrscheinlich übertriebene Vorstellungen: „Das ist der wichtigste Mann im Betrieb, der macht alles, al-

Das Neuwerk 1935: Im Bild links die Serienbauhalle 201, daneben das vierstöckige Konstruktionsgebäude und das sechsstöckige Verwaltungsgebäude, rechts davon ein Stück des Speisesaales, dann das Kraftwerk, die Serienbauhalle 204 (Ju-52-Endmontage) und ganz rechts die Lackhalle 202.

Ein wahrhaft friedliches Bild. Zwei zivile Ju 86 mit luftgekühlten Hornet-Motoren für die südafrikanische Fluggesellschaft South Africaan auf der Platte vor der Halle 201. Im Hintergrund das Hauptverwaltungsgebäude mit den Managern und Kriegsvorbereitern, angeschlossen das Konstruktionsbüro mit rund 2.000 Ingenieuren, die die verbrecherischen Pläne in die Tat umsetzten. So wurde die Ju 86 im Verhältnis 60 zivile zu 800 Kriegsflugzeuge gebaut.





Werksbesichtigung am 5. August 1939 durch Heinrich Koppenberg, Hermann Göring und Richard Thiedemann (v.l.n.r.).

les!“, waren seine Worte. Aber ebenso schnell waren sein Vertrauen und seine überschwenglichen Erwartungen dahin, wenn einmal etwas anders lief oder gar ein Rückschlag kam. So war Heinrich Koppenberg, als er zu Junkers kam.“ (gekürzt aus Ernst-Zindel-Bericht für die DGLR in Köln, 1979)

Für Heinrich Koppenberg, der sich vom einfachen Schlosser zum Flick-Direktor hochgearbeitet hatte, war die Zeit des 3. Reiches eine Zeit des Schöpfens aus dem Vollen. Bei aller Grobschlächtigkeit war er jedoch kein Altnazi im herkömmlichen Sinne. Er trat erst 1936 in die NSDAP ein, obwohl man ihn bestimmt seit 1933 nötigte. Sein Denken war durch die Familie kleinbürgerlich geprägt. Der Abstieg des Vaters ins Proletariat beantwortete der Sohn mit dem Aufstieg zum Direktor des Stahlwerkes Riesa. Das Siegerdiktat von Versaille war für das deutsche Bürgertum eine Schmach, besonders die Ausplünderung Deutschlands durch die französische Bourgeoisie, die sich als „Erbfeind“ wiederum für die Schmach des verlorenen deutsch-französischen Krieges 1871 und die Kriegskontributionen,

die ihnen im Allerheiligsten (im Spiegelsaal von Versaille) durch Bismarck aufgezwungen worden waren, bitter rächte. Auge um Auge, Zahn um Zahn, das war jahrzehntelang die ganze Politik, zu der die deutsche und französische Bourgeoisie fähig war. Mit Hitler als Reichskanzler begann ein neuer Wettlauf um die Fleischtöpfe in der Welt. Die deutsche Wirtschaft mußte also wehrfähig gemacht werden, und Koppenberg übernahm die Rolle des „Zauberers“. Er zauberte eine neue deutsche Luftwaffe aus dem Ärmel. Er machte die Ju 88 zum Sonderprogramm des Führers. Wo er den Fuß hinsetzte, wuchsen Produktionsanlagen aus dem Boden. Er beschaffte Benzin und Aluminium. Und er dachte auch an sich selbst. Zunächst soll er vorgehabt haben, die Junkerswerke in seinen Besitz zu bringen. Als das nichts wurde, buk er kleinere Brötchen und nahm mit der Firma Argus Vorlieb. Kurz, Koppenberg tat das, was alle in ähnlicher Positionen taten, sie sorgten vor - nämlich für „nach dem Krieg“. Der „Zauberer“ entzauberte sich aber auch mit der Ju-88-Vollmacht selbst.