

# Prof. Baade redet offiziell und offen mit der Staatssicherheit

Die Staatssicherheit der DDR war vor 1953 eine eher unbedeutende Behörde. Doch schon 1955 hatte sich ihr Einfluß innerhalb der Staatsorgane deutlich vergrößert. Die „Stasi“ sammelte alle Informationen, derer sie habhaft werden konnte. Je nach Befähigung des jeweiligen Bearbeiters

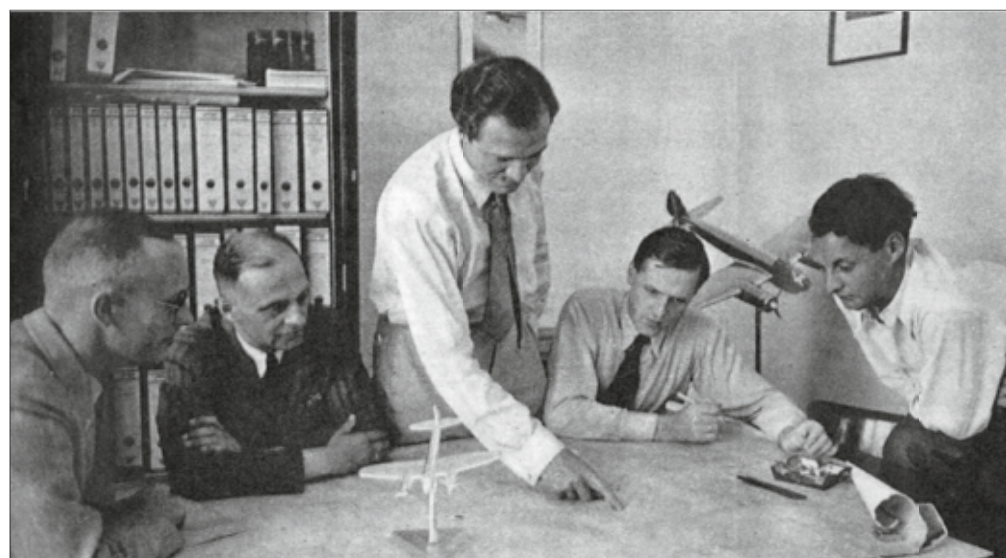
finden diese Informationen dann Eingang in politökonomische Entscheidungen oder auch nicht. Meist jedoch wurden sie nur genutzt, um weitere Informanten anzuwerben. Im vorliegenden Falle erhoffte sich Prof. Baade mehr Verständnis für die Organisationsschwierigkeiten in den Werken.

Als Prof. Baade am 16. Oktober 1955 einem hochrangigen Offizier der Staatssicherheit Rede und Antwort stand, ging es Brunolf Baade um mehr organisatorische und staatliche Unterstützung für sein Aufbauwerk. In der Mitschrift eines Tonband-Protokolls wird in erster Linie das Bemühen sichtbar, in die zentral gelenkte Wirtschaftsstruktur der DDR mehr Eigeninitiative, Eigenverantwortung und vor allem Risikofreude hineinzutragen. Hier der ungekürzte Mitschnitt:

Sie haben mich neulich gefragt, was ich auf meiner Reise in die Sowjetunion inne hatte und welches wohl die wichtigsten Eindrücke von dieser Reise sind: Die wichtigsten Eindrücke sind folgende: Daß wir einen glänzenden Empfang gehabt haben, wir als wahre Freunde begrüßt wurden und daß uns auch sämtliche technischen Neuerungen der Sowjetunion im vollsten Maße gezeigt wurden und daß man Zeit hatte, sich über unsere Perspektivpläne, über die Materiallieferungen, die zu erfolgen haben, und über die Organisation der zukünftigen Verbindungen zwischen uns und der Sowjetunion unterhalten hat. In dieser Beziehung war also unsere Reise ein ausgesprochenen Erfolg und wir können sagen, daß wir mit diesem Ergebnis zufrieden sein können.

Die Reise brachte uns jedoch eine Reihe von unangenehmen Überraschungen, die ich hier kurz schildern möchte. Es zeigte sich nämlich, daß, trotzdem von seiten der technischen Leitung der VII (Verwaltung für Industriebedarf) seit dem November vorigen Jahres (1954), welche Lieferungen von seiten der Sowjetunion bezüglich Materialien, Ausrüstungen und insbesondere auch von Dokumentationen zu tätigen waren, nicht durchgeführt worden sind.

Ich habe in mehreren Schreiben an den Genossen Schlatusch, an den Genossen Willi Stoph und insbesondere an den General Menzel laufend darauf hingewiesen, wie wichtig es ist für den Anlauf unserer Arbeiten, daß nicht nur eine enge Beziehung zur Sowjetunion entsteht, sondern darüber hinaus, daß wir, um die Anlieferung der entsprechenden Materialimporte und auch durch das Fehlen der Dokumentationen in schlimmste Schwierigkeiten kommen werden, so daß der Anlauf bei uns nicht richtig hergestellt wird. Wir waren also sehr beeindruckt, zu erfahren, daß nicht nur diese ganzen Dokumente, die wir hier in der Zeit von Dezember 1953 bis kurz vor unserer Abreise (in die DDR nach achtjährigem Aufenthalt in der SU) zusammengestellt



Brunolf Baade (Mitte) als Konstruktionschef der Ju 88 im Sommer 1941 bei Junkers in Dessau inmitten seiner Mitarbeiter: (v.l.n.r) Georg DuBois (Tw-Einbau), Karl-Ernst Schilling (Reihenbau Ju 88), Fritz Riedel (Rumpfkonstruktion) und Alfred Losch (Entwurf Varianten).

hatten, erläutert werden; keine einzige dieser Fragen dort behandelt worden war, oder auch nur so vorbereitet worden war, daß von uns die entsprechenden Verhandlungen und Vertragsabschlüsse getätigt werden konnten. Der Minister für Luftfahrt, Dementjew, der mir bereits vor



Haupttypenleiter Brunolf Baade mit Junkers Chefkonstrukteur Ernst Zindel und dem Chef des Ausbildungswesens Bruno Kratz (re.) bei einem Betriebsrundgang im Dessauer Entwicklungswerk.

meinem Eintreffen mitteilte – er wundere sich, daß wir erst heute kommen und nicht schon vor anderthalb Jahren – was genau auch meiner Meinung entsprach und was ich auch früher schon immer zum Ausdruck gebracht hatte, daß wir möglichst schnell in die Sowjetunion reisen müßten, um diese Schwierigkeiten selbst zu regeln. Er erklärte uns, daß er von seiten seiner Regierung keinerlei Anweisung habe, mit uns irgendwelche Verträge abzuschließen, da eine diesbezügliche Anfrage seitens der DDR-Regierung fehlte, er also solche Informationen und Verträge mit uns nicht abschließen konnte. Das mußte uns um so mehr verblüffen, als bei der Reise des Genossen Menzel nach dem 17. April 1955 uns mitgeteilt worden war, daß diese Frage geregelt werden würde. Uns wundert es um so mehr, als in einem Schreiben an den Genossen Willi Stoph vom 26. April bei einer Besprechung dort eindeutig herauskam, daß uns vom Genossen Miroshnischenko (Minister des MAP) mitgeteilt wurde, daß noch keine Materialimporte für die Serien- und Versuchsflugzeuge offiziell in der SU beantragt worden sind, nur als Vorbesprechungen zu werten sind, daß es deshalb erforderlich ist, sofort auf dem Regierungswege Materialimporte für die Nachbauflugzeuge und für die Neuentwicklungen durch Regierungsnote zu beantragen.

Jedenfalls war zur Zeit unseres Eintreffens keine derartige Note vorhanden, so daß die Dele-

gation, die sich in der Sowjetunion befand, zunächst einmal diesen Antrag ausarbeiten mußte, damit nun endlich eine klare Verabredung zwischen uns und der Sowjetunion zustande kommt.

Das einzige, was vorlag, war die Zusage der Sowjetunion, uns weiter Dokumentationen für das Flugzeug IL-14 zu liefern, so daß wir also ohne eine positive Regelung, sondern nur mit mündlichen Absprachen wieder zurückgekehrt sind, so daß man jetzt schleunigst auf dem Regierungswege durch einen entsprechenden Antrag unserer Regierung an die Regierung der UdSSR diese Frage regeln muß.

Der zweite Punkt, der uns sehr beeindruckte, war folgender:

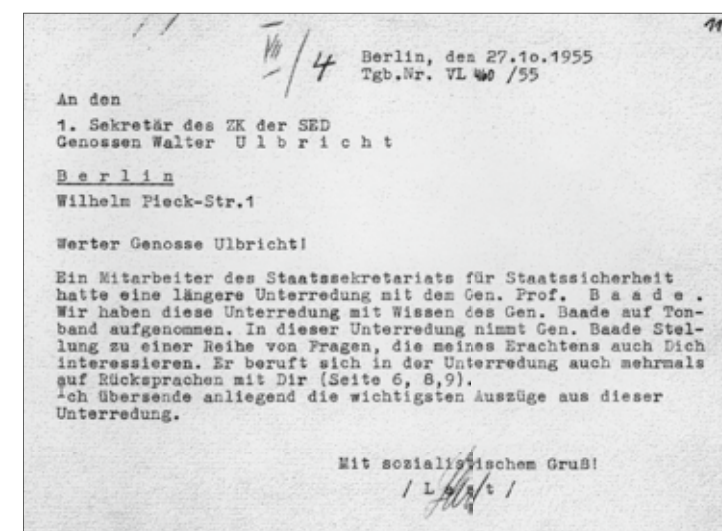
Ich habe bereits von Anfang an darauf hingewiesen, daß der Nachbau des Flugzeuges IL-14 für die DDR ein Risiko darstellt und zwar deshalb, weil dieses Flugzeug eine alte Flugzeugtypenart ist. Daß man heute auf dem Weltmarkt in derselben Leistungsklasse, d.h. jedenfalls mit 1.850-PS-Motoren, wesentlich schnellere Flugzeuge liefert. Ich habe diese Bedeutung nicht nur einmal, sondern sehr häufig allen Regierungsstellen gegenüber geäußert. Man hat mich getröstet und hat gesagt, wir werden die Einzigen sein, die liefern und unser Absatz ist auf Jahre hinaus gesichert.

Ich habe bei der Erarbeitung unseres Perspektivplanes, der am 12. Juli 1955 offiziell heraus-



Dicke Freunde während der Ju-288-Zeit in Dessau: Junkers-Haupttypenleiter Brunolf Baade und Junkers-Entwicklungschef Prof. Heinrich Hertel 1942.

gebracht. In der Besprechungsniederschrift heißt es im Punkt 7: Genosse Prof. Baade teilte mit, daß er sich bezüglich des Absatzes des Flugzeuges IL-14 Sorgen mache. Er berichtete in diesem Zusammenhang, daß das Flugzeug nicht mehr als modern anzusprechen ist, und die Geschwindigkeit und die Passagierzahl entspricht nicht mehr den derzeitigen Ansprüchen. Im Punkt 7.2:



Faksimile des Deckblattes zum Tonbandmitschnitt der Staatssicherheit über den Inhalt einer Unterredung eines Stasi-Offiziers mit Genossen Brunolf Baade am 16. Oktober 1955 bei einem mehrstündigen Gespräch.

gegangen ist, ganz eindeutig zum Flugzeug IL-14 Stellung genommen, ausgedrückt, daß es zwar ein außerordentlich robustes Flugzeug ist, daß aber seine Leistung, seine Passagierzahl, die Bauweise so veraltet sind, daß man es heute nicht mehr als modern bezeichnen kann. Daß es heute möglich wäre, bei gleicher Motorleistung mindestens 100 km/h höhere Geschwindigkeiten zu erreichen und statt 18 mindestens 25 Fluggäste zu transportieren. Der endgültige Schlußsatz, stark unterstrichen, sagt folgendes: Zu einer endgültigen Festlegung der Stückzahl, die in der DDR von der IL-14 gebaut wird, ist es also erforderlich, durch Abkommen innerhalb der Volksdemokratien die Absatzmöglichkeit dieser Flugzeuge zu klären, weil sonst die für den Bau auf lange Sicht erforderlichen Investitionen bei einer nur kleineren zu bauenden Stückzahl nicht verantwortet werden können. Ich habe diese, meine Meinung, dann bei einer Besprechung beim Genossen Stoph erneut zum Ausdruck ge-

bracht. In der Besprechungsniederschrift heißt es im Punkt 7: Genosse Prof. Baade teilte mit, daß er sich bezüglich des Absatzes des Flugzeuges IL-14 Sorgen mache. Er berichtete in diesem Zusammenhang, daß das Flugzeug nicht mehr als modern anzusprechen ist, und die Geschwindigkeit und die Passagierzahl entspricht nicht mehr den derzeitigen Ansprüchen. Im Punkt 7.2: Der Genosse Stoph zeigte an vielen Beispielen, daß der Minister uns absolut abredet, irgendwelche Materialien bei uns anlaufen zu lassen, die nicht mehr modern sind. Das Flugzeug IL-14P besitzt eine viel größere Anzahl an Materialien als zum Beispiel unser neues Flugzeug 152. Es sind auch sehr viele alte Materialien verwendet, die heute kaum noch in der Sowjetunion angewandt werden, dort aber noch zu haben sind, deshalb offensichtlich durch Mangel an Selbstdisziplin in dieses Flugzeug durch die Konstrukteure hineinkombiniert wurden.

Minister Dementjew rät uns durchaus, die Auswahl der bei uns herzustellenden Materialien zu verringern, und wir müßten uns dieser Forderung anschließen, denn sie ist technisch durchaus richtig und entspricht eher unseren Vorstellungen als alle Materialien des Flugzeuges IL-14P herzustellen. Wir haben also in dieser Richtung wieder einmal eine Bestätigung durch den Minister der Luftfahrt in der Sowjetunion erhalten, die sich vollkommen mit unseren eigenen Ansichten deckt. Bezüglich der Lieferung von Geräten war von vornherein unser Standpunkt, daß es sich beim Flugzeug IL-14 um veraltete Geräte handelt. Trotzdem war befohlen worden, daß wir alle diese Geräte versuchen sollten nachzubauen, um bei der großen Anzahl von 600 Flugzeugen eine eigene Geräteindustrie anlaufen zu lassen.

Ich habe mehrfach davor gewarnt, weil der Anlauf derartiger Geräte mit großen Kosten verbunden ist, und wenn nicht die entsprechenden Abnahmeverträge von vornherein abgeschlossen sind, wir wahrscheinlich auf diesen Geräten hängenbleiben würden und außerdem noch die Investitionskosten zu unseren Lasten gehen würden. Die von uns trotzdem vorbereitete Liste von solchen Geräten, die Untersuchungen des Ministeriums für Maschinenbau enthielten, welche Stückzahlen mindestens gefertigt worden sind, wurde von dem Minister überhaupt nicht angeguckt, als er hörte, daß es sich hier um Geräte der IL-14P handelt, weil er sagte, davon können

Flugzeuge des Typs IL-14 nicht mehr verkauft werden können, weil zu dieser Zeit durch die sowjetische Luftfahrtindustrie bereits wesentlich bessere Flugzeuge gebaut worden sind.

Uns wurden die Daten der Flugzeuge bekanntgegeben. Sie liegen in der Geschwindigkeit mehr als doppelt so hoch wie die des Flugzeuges IL-14 und sind in der Lage wesentlich höhere Passagierzahlen, wesentlich wirtschaftlicher zu transportieren. Man muß also, bevor man diesen Auftrag ernstlich zum Anlaufen bringt – wir werden wahrscheinlich nicht 1957 in der Lage sein, 90 Flugzeuge zu bauen – wenn wir nicht noch das zusätzliche Risiko weiterer kostspieliger Vorrichtungen auf uns nehmen, so daß diese Produktion wahrscheinlich noch bis 1958 hinaus weiterläuft, wodurch ein Absatz dieses Flugzeuges schwierig wird. Darüber hinaus muß betont werden, daß auch unsere eigene Lufthansa Schwierigkeiten haben dürfte im Konkurrenzkampf mit der KLM, mit amerikanischen, englischen, französischen und sowjetischen Luftfirmen, ihre Passagierflugzeuge zu besetzen, wenn bessere Flugzeuge zur Verfügung stehen, die selbstverständlich von den Reisenden lieber benutzt werden. Es ergab sich also, daß wir bei der Frage des Nachbaus der IL-14 vor einer ganz neuen Situation stehen. Einer Situation, die für uns eine vollkommene Umplanung unseres Perspektivplanes ergeben müßte.