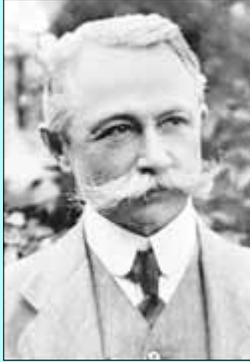


Die Technischen Leiter der Firma

Prof. Dr. h.c. Hugo Junkers



geb. am 3. Februar 1859 in Rheydt (Rheinland)

gest. am 3. Februar 1935 in München

Vordenker und Patentinhaber aller Junkersentwicklungen von 1888 bis 1933

Hugo Junkers studierte in Berlin und Karlsruhe von 1878 bis 1881 Maschinenbau. Studium 1883 an TH Aachen abgeschlossen. 1888 ging Junkers als Ingenieur für Gasmotoren nach Dessau zur Continental Gas Gesellschaft, wo er Oechselhäuser kennenlernte. 1892 erster 100-PS-Gegenkolbenmotor. 1892 meldete Junkers sein erstes Patent an: das Kalorimeter zur Bestimmung des Heizwertes von Gasen. Eigenes Herstellerwerk, das Kalorimeterwerk. Aus diesem Prinzip entsteht bald der Junkers-Gasbadeofen (Durchlauferhitzer) „Volkstherme“. Diese werden im 1895 gegründeten Werk Junkers & Co. in Massen und mit großem Gewinn hergestellt, woraus Hugo Junkers künftig seine Forschungen finanziert. Seit 1897 Professur für Thermodynamik an der TH Aachen. Ab 1914 in Dessau Flugzeugbau. Erstes Ganzmetallflugzeug J.1 fliegt am 12. Dezember 1915. Ab jetzt schnelle Entwicklung des Flugzeugbaus. 1923 eigenes Flugmotorenwerk Jumo GmbH. Nazis entfernen 1933 Prof. Junkers aus seinem Werk.

Prof. Dr. habil. Otto Mader



geb. am 17. September 1880 in Nürnberg

gest. am 9. September 1944 in Landeck/Tirol

Junkers-Entwicklungschef von 1915 bis 1944 (ab 1923 für Motoren)

Otto Mader studierte an der TH München von 1888 bis 1903 Maschinenbau. Ab 1905 wirkte er als Konstrukteur für Großdieselmotoren bei der Firma MAN in Augsburg. Im Oktober 1909 wechselte er zur Versuchsanstalt Prof. Junkers nach Aachen als Privatassistent. 1915 wurde er der Leiter der Forschungsanstalt. Als Junkers 1914 vom Militär den Auftrag zum Bau eines Flugzeuges bekam, entwarf Mader für Junkers das erste Ganzmetallflugzeug, die berühmte J.1. Um zu sicheren Flugeigenschaften bei den neuartigen Flugzeugen zu kommen, regte Mader den Erfahrungsaustausch mit den Piloten an. Im April 1927 verließ Mader die Junkerswerke, um einer Professur an der TH München für Technische Mechanik nachzukommen. Im September 1928 kehrte er jedoch zu Junkers zurück. Nach Junkers' Enteignung wird Mader 1934 Mitglied der Geschäftsleitung der JFM AG. Chef des Otto-Mader-Werkes (Entwicklungswerk für Flugmotoren). Nach schwerer Krebserkrankung stirbt Mader 1944.

Prof. Dr.-Ing. Herbert Wagner



geb. am 22. Mai 1900 in Graz/Österreich

gest. am 28. Mai 1982 in Californien/USA

Junkers-Entwicklungschef von 1935 bis 1939

Herbert Wagner studierte Maschinenbau an der TH Graz von 1918 bis 1920. Danach Schiffbaustudium an der TH Berlin. Im Juni 1924 promovierte Wagner bei Wilhelm Hoff zum Thema: Über die Entstehung des dynamischen Auftriebs von Tragflügeln. Ab 1924 Konstrukteur bei Rohrbach Metallflugzeugbau Berlin. Dort Schaffung der „Zugfeldbauweise“. 1928 wird Wagner zum außerordentlichen Professor der TH Danzig ernannt. Prüfung als Flugzeugführer. 1930 erfolgt die Berufung auf den Lehrstuhl für Luftfahrtwesen an der TH Berlin. Wagner forscht auf dem Gebiet der Schalenbauweise, der Schwingungen von Tragflächen und der Hydrodynamik von Seeflugzeugen. Im September 1935 übernimmt er bei Junkers die Leitung von Forschung und Sonderentwicklung. Stellvertretendes Vorstandsmitglied der Junkers AG. Strahltriebwerksentwicklung bei Junkers. April 1940 Wechsel zu Henschel und Entwicklung von Flügelbomben. Von 1945 bis 1957 in USA, danach an TH Aachen bis 1965.

na Junkers in zeitlicher Abfolge

Prof. Dr.-Ing. Heinrich Hertel



geb. am 13. November 1901 in Düsseldorf

gest. am 5. Dezember 1982 in Berlin

Junkers-Entwicklungschef von 1939 bis 1945

Heinrich Hertel studierte von 1921 bis 1925 in München und Berlin Bauingenieurwesen. Nach Studium Assistent und Versuchsleiter bei der DVL in Berlin-Adlershof. Forschte dort zur Ermüdungsfestigkeit von Flugzeugkonstruktionen. 1930 promovierte er an der TH Berlin zum Thema „Verdrehtsteifigkeit und Verdrehfestigkeit von Flugzeugbauteilen“.

1933 wechselte Hertel zum Ernst-Heinkel-Flugzeugbau nach Rostock, wo er ein Jahr später zum Technischen Direktor ernannt wurde. 1938 Honorarprofessur an Universität Rostock, 1941 an TH Braunschweig. Nach Streit mit Ernst Heinkel stellte Junkers-Generaldirektor Heinrich Koppenberg im Mai 1939 Prof. Hertel als Entwicklungschef für den Flugzeugsektor ein. Kurz darauf wurde er auch in den Vorstand der Junkerswerke berufen. Nach Verhaftung im April 1945 Mitarbeit in Frankreich an strahlgetriebenen Langstreckenflugzeugen. 1955 Berufung an TU Berlin für den Lehrstuhl Luftfahrzeugbau. Vordenker der Fachrichtung Bionik.

Prof. Dipl.-Ing. Brunolf Baade



geb. am 15. März 1904 in Berlin-Neukölln

gest. am 5. November 1969 in Berlin

Junkers-Entwicklungschef von 1945 bis 1954; Leiter des Forschungszentrums der Luftfahrtindustrie bis 1961

Brunolf Baade studierte an TH Berlin von 1922 bis 1926 Maschinenbau. Zwischenzeitlich Assistent bei Prof. Kamm an der DVL, Durchquerung Südamerikas auf eigene Faust und Teilnahme an Kunstflugkurs. Nach dem Examen bei den Bayrischen Flugzeugwerken in Augsburg als Konstrukteur für Sonderaufgaben tätig. Von 1930 bis 1936 lebte Baade in den USA vom Verkauf von Lizenzen für die Firma BFW und Deutz. Zusammen mit seiner Frau Anna besuchte er 1936 Deutschland, durfte aber nicht wieder ausreisen. Man bot Baade eine Stelle bei Junkers an. Er übernimmt die Leitung des Neukonstruktionsbüros. Ende 1936 Typenleiter Ju 88 B. Nach Weggang Gassners Typenleiter Ju 88 mit K.-E. Schilling. Von 1939 bis 1945 Haupttypenleiter. Ab Juni 1945 von Sowjets als Chefkonstrukteur (Entwicklungschef) des gesamten Junkerswerkes eingesetzt. Von 1946 bis 1954 in UdSSR. In DDR 1956 Ernennung zum Professor. Technischer Leiter der DDR-Flugzeugindustrie und Kandidat des ZK der SED.

Prof. Dr.-Ing. Rudolf Scheinost



geb. am 29. August 1907 in Römerstadt/CSR

gest. am 2. Januar 1978 in Pirna

Junkers-Entwicklungschef für Triebwerke von 1954 bis 1955; Leiter DDR-Triebwerksentwicklung bis 1961

Rudolf Scheinost studierte an der TH Brunn von 1924 bis 1929 Maschinenbau. Bis 1936 Anstellung als Assistent am Werkstoffinstitut der TH Brunn. 1935 Promotion zum Dr.-Ing. an TH Brunn. Scheinost geht 1937 nach Berlin-Spandau zum Flugmotorenwerk BMW als Werkstoffexperte. Dort Gruppenführer und Abteilungsleiter. 1940 Ernennung zum Oberingenieur. Ab 1944 bis 1946 arbeitet er im nach Staßfurt verlagerten BMW-Strahltriebwerkeentwicklungswerk als Leiter der Hauptabteilung Werkstoffforschung. Von 1946 bis 1954 in der UdSSR zunächst bei BMW. Nach Vereinigung mit Junkers-Triebwerksentwicklung Ferdinand Brandners Stellvertreter. Nach Brandner Abreise nach Österreich wird Rudolf Scheinost Chef der gesamten Triebwerksentwicklung Junkers/BMW. Ab 1955 in Pirna Chefkonstrukteur und Werkdirektor. Ab 1956 zusätzlich Hochschullehrer an TH Dresden für das Lehrgebiet „Konstruktion von Strahltriebwerken“. 1957 Ernennung zum Professor. 1970 in Ruhestand.