



# In der jungen DDR übernimmt Junkers wieder die Führung

Als im Sommer 1954 die letzten Junkers-Ingenieure in die DDR heimkehrten, bekamen sie quasi als Entschädigung für die Verlagerung des Dessauer Junkerswerkes in die Sowjetunion und für ihren achtjährigen Zwangsaufenthalt dort den Bauauftrag für ein strahlgetriebenes Passagierflugzeug sowie alle Konstruktionspläne und den Maschinenpark für die sofortige Herstellung des Passagierflugzeuges Iljuschin IL-14P kostenlos übereignet. Die beiden Parteichefs Nikita Chruschow und Walter Ulbricht hatten vereinbart, daß die DDR zivile Flugzeuge für die UdSSR baut.

Unmittelbar nach Abzug der amerikanischen Besatzungstruppen aus Dessau am 5. Juli 1945 begannen unter Leitung von Junkers-Haupttypenleiter Brunolf Baade die Wiederaufbauarbeiten des Junkers-Konzerns. Im September 1945 wurden die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG von höchster sowjetischer Stelle in eine sowjetische Aktiengesellschaft umfirmiert und auf Rubel-Basis neue Entwicklungsaufträge für Strahlflugzeuge und -motoren erteilt. Plötzlich und über Nacht erfolg-

te ab 22. Oktober 1946 die Verlagerung des gesamten Junkerswerkes samt Belegschaft, Maschinenpark, angearbeiteter Produktion und aller Konstruktionsunterlagen in die Sowjetunion. Zwischen fünf und acht Jahren dauerte für die etwa 1.000 Junkersleute der Zwangsaufenthalt in der UdSSR. Am 5. Mai 1954 kam der letzte große Transport zurück in die inzwischen neu gegründete DDR.

Nach Aufbau einer eigenen Schiffsbauindustrie in der DDR sollte ab 1955 nun auch eine neue Luftfahrtindustrie

entstehen. Mit Wissenschaft und Technik sollte die junge DDR zu einem führenden Industriestaat gemacht werden. Als Anschubfinanzierung waren 2,1 Milliarden DM aus dem Staatshaushalt für Aufbau und die Entwicklung neuer Flugzeuge und Motoren für die Jahre 1955 bis 1959 bereitgestellt worden.

Brunolf Baade als Vordenker und politischer Weichensteller hatte sich etwas Besonderes ausgedacht: Die DDR sollte der erste Staat in der Welt sein, in dem ausschließlich zivile Flugzeuge gebaut



Foto: VEB Flugzeugwerke Dresden



Vorgezogenes Rollout der 152/I V1 am 30. April und 1. Mai 1958.

seits würde vorzugsweise zivile Flugzeuge aus der DDR beschaffen und sie bei deren Entwicklung unterstützen. Politisch waren damit alle Kritiker in der DDR kalt gestellt, die sich gegen eine Wiederaufrüstung aussprachen. Das begrüßte übrigens auch die Masse der führenden Junkersleute, die am eigenen Leibe erfahren hatte, wohin die maßlose Rüstungsproduktion des NS-Staates geführt hatte.

Chruschtschow erteilte daraufhin Baade den Entwicklungsauftrag für ein kleines Strahlflugzeug, das sich zum Befördern der Partei-Prominenz innerhalb der UdSSR eignen sollte.



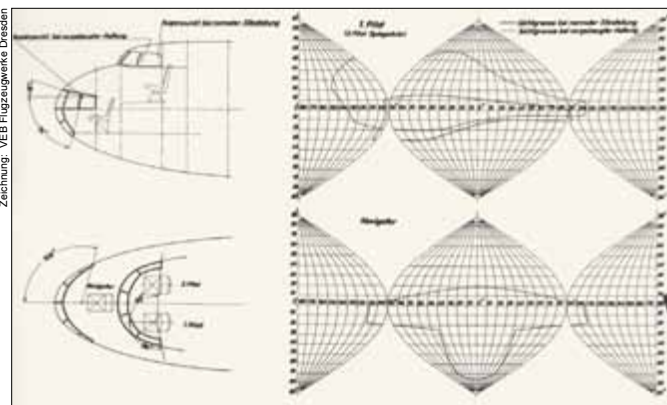
Das ETL „Pirna 014“ wurde aus dem PTL „Jumo 022“ noch in der UdSSR entwickelt.

werden. Mit diesem Coup hatte Baade einen Generalkompromiß ausgehandelt, der im September 1953 zwischen Baade, SED-Chef Walter Ulbricht und dem neuen sowjetischen Oberhaupt Nikita Chruschtschow geschlossen wurde, um die DDR trotz der politischen Unruhen vom 17. Juni 1953 an der Sicherung der innerzonalen Westgrenze finanziell beteiligen zu können (der UdSSR war das auf Dauer allein zu teuer). Die DDR würde künftig auf die Entwicklung eigener Waffen verzichten und ihre Militärflugzeuge in der UdSSR kaufen. Die UdSSR ihrer-

Dieser Entwicklungsauftrag bildete in der DDR die wirtschaftliche Grundlage, um nach zehn Jahren Flugzeugbauverbot überhaupt wieder mit einer so kostspieligen Produktion, wie es der Flugzeugbau ist, anfangen zu können.

In der UdSSR saß der Navigator wie ein Bombenschütze vorn im Rumpf. Das war so vom Luftfahrtministerium vorgegeben, weil ein zusätzlicher Navigator in den unberührten Weiten der Sowjetunion kostengünstiger war, als hunderte bemannte Funkstationen am Boden. Die Grafik rechts stellt die Sichtfelder des 1. Piloten und des Navigators in der 152/I V1 bis V3 dar.

Zeichnung: VEB Flugzeugwerke Dresden



Ansetzen des Hecks an den Rumpf der 152/II V4 im Mai 1959.

Foto: Smitz Günther Wegener