

Baade, Brunolf

Flugzeugkonstrukteur (1904 – 1969)

Carl Wilhelm Brunolf Baade kam als Sohn von Wilhelm und Martha Baade am 15. März 1904 in Rixdorf, dem heutigen Stadtteil Berlin-Neukölln, zur Welt. Der Vater war in einem Elektromontage-Unternehmen tätig, wo er eine Karriere im mittleren technischen Management machte. Die Mutter unterhielt einen kleinen Laden. Zur Familie gehörten weiterhin zwei kleinere Schwestern. Brunolf Baade besuchte ab 1910 das Gymnasium und schloss es 1922 mit dem Abitur ab. Seine Vorliebe galt den Fächern Mathematik, Physik, Chemie und Erdkunde. Im Anschluss an das Abitur widmete er sich dem Studium des Maschinenbaus an der TH Berlin, wo er 1926 das Vorexamen zum Diplom bestand. Weil er den Wunsch hegte, Schiffskonstrukteur zu werden, absolvierte er ein Praktikum bei der Werft Blohm & Voss in Hamburg. Dort war er beim Bau eines Schiffes eingesetzt, das zur Jungfernfahrt nach Südamerika reisen sollte. Die Sehnsucht des jungen Mannes nach fremden Ländern und Menschen ließ ihn anheuern, was ihm als Kohlentrimmer die Überfahrt kostengünstig ermöglichte. Am Ziel angekommen, nahm er sich mehrere Monate Zeit, den Kontinent kennenzulernen. Nach Berlin zurückgekehrt, widmete sich Brunolf Baade wieder seinem Studium. Allerdings lag sein Interessenschwerpunkt nunmehr bei der Fliegerei. Er beschäftigte sich mit dem Segelflugzeugbau, lernte selbst fliegen und nahm sogar an Segelflug-Wettkämpfen teil. 1927 wurde ihm auch die Motorfluglizenz erteilt. Baade war zu dieser Zeit an der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin tätig und beschäftigte sich mit statischen Belastungstests. Der weitere Weg führte ihn nach Bayern, wo er 1929 sein Diplom in München ablegte und außerdem als Volontär bei den Bayerischen Flugzeugwerken (BFW) in Augsburg



Prof. Brunolf Baade zum 65. Geburtstag

Foto: Slg. Holger Lorenz

beschäftigt war. Seine anschließende Anstellung dort als Konstrukteur führte ihn mit Willy Messerschmitt (Wilhelm Emil Messerschmitt, 1898 – 1978) zusammen. Bald war er an der Entwicklung der Typen M18, M20 und M24 beteiligt.

Die Weltwirtschaftskrise dieser Jahre beeinträchtigte auch die deutsche Flugzeugindustrie und ließ Brunolf Baade ab 1930 sein Glück als selbstständiger Vertreter in den USA wagen, wo er für die BFW Lizenzen verkaufte. In Amerika galten seinerzeit die Vorgaben des deutschen Flugzeugbaus als Maß der Dinge, was den jungen Mann den Einstieg in dieses Geschäft erleichterte. Einige Zeit später beendete er das Arbeitsverhältnis mit den BFW und war in den USA für Eastern Aircraft, North American sowie eine Tochterfirma der niederländischen Firma Fokker tätig. 1932 ging er in die Dienste der Firma Goodyear und ließ sich in Akron im Bundesstaat Ohio nieder. Im selben Jahr heiratete er Anna Stierle, die ebenfalls aus Deutschland stammte. Aus dieser Ehe gingen später fünf Kinder hervor.

Trotz seiner erfolgreichen beruflichen Entwicklung in den USA bewarb sich Baade – das besagt verschiedener Schriftverkehr – weiterhin bei Firmen in Deutschland. 1936 wurde er fündig und arbeitete als Leiter einer Konstruktionsabteilung der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG in Dessau, einem Zentrum der vom rüstungsbedingten Wirtschaftsaufschwung profitierenden Flugzeugbranche. Er selbst schrieb jedoch in seinem Lebenslauf, dass die Geheime Staatspolizei (Gestapo) ihn und seine Familie an einer Rückreise in die USA hinderte, indem die Pässe ungültig gemacht wurden. Ingenieure galten in der boomenden Wirtschaft des damaligen Deutschland als sehr gefragt. Mit seinen amerikanischen Erfahrungen bei der Serienproduktion war er bald ein geachtetes Mitglied der Führungsriege des Unternehmens, was ihm eine respektable gesellschaftliche Stellung und das entsprechende finanzielle Einkommen sicherte. Seine engagierte Mitarbeit galt der Entwicklung der Flugzeugtypen Ju 88, Ju 188, Ju 288, Ju 388 und Ju 287 und deren jeweiligen Modifikationen. 1938 wurde ihm, gemeinsam mit einem Kollegen, die konstruktive Gestaltung der Ju 88 übertragen. 1941 hatte er die Leitung der gesamten Typenreihe inne. Dabei konnte Baade seine Fähigkeiten, einem strategischen Ziel zu folgen

Die (Junkers) Ju 88 war ein zweimotoriges Kampfflugzeug, das von 1939 bis 1945 in den Junkers-Werken produziert wurde. Auf Basis der Konstruktion als Horizontal- und Sturzkampfbomber wurde die Maschine über die Jahre modifiziert als Fern- und Torpedobomber, als Zerstörer und Panzerjäger, als Minenleger sowie als Aufklärer. Mit fast 15.000 gebauten Flugzeugen war die Ju 88 eines der größten Rüstungsprogramme des Deutschen Reiches für den Zweiten Weltkrieg.



Die Ju 88 im Afrika-Einsatz

Bundesarchiv Bild 101I-417-1766-03A/Foto: Ellerbrock/Lizenz CC-BY-SA 3.0



Die 152 auf dem Rollfeld umrahmt von IL-14-Maschinen

Foto: Slg. Holger Lorenz

und dabei die mitarbeitenden Abteilungen und führenden Mitarbeiter integrativ zu gewinnen, ausspielen.

Mit dem Kriegsende kam auch für ihn die Kriegsgefangenschaft, nachdem er von den Alliierten im ausgelagerten Konstruktionsbüro in Raguhn festgenommen worden war. In dieser Zeit erlebte er, wie das Know-how der deutschen Flugzeugindustrie nach Amerika wanderte. Baade wandte sich an die andere, für Ostdeutschland zuständige Siegermacht und bekam von der sowjetischen Militäradministration die Genehmigung, die Werke in Dessau mit der Produktion von Dingen des täglichen Bedarfs zur Selbstversorgung der deutschen Bevölkerung wiederzubeleben. Neben der Produktion von Kochtöpfen und dergleichen konnte Baade die Besatzungsmacht davon begeistern, die Forschungsergebnisse des Flugzeugbaus der Junkerswerke postum, quasi aus dem Gedächtnis der maßgeblich Beteiligten, nachzuvollziehen und aufzuschreiben. Dies unterstützte, in Form der Fertigstellung des Strahlbomberprojekts Ju 287 als EF 131, letztlich die Reparationsleistungen Deutschlands. Nachdem die Junkerswerke in Dessau unter der Aufsicht der sowjetischen Besatzung in abgeschirmten Bereichen reanimiert werden konnten, wurde 1946 Baade samt Entwickler-Team nach Dubna bei Moskau übersiedelt, um die Entwicklung des Strahltriebwerkflugzeugbaus in der Sowjetunion voranzubringen.

Ende 1953 wurde dann die Rückkehr nach Deutschland vorbereitet. Ein Beschluss des Politbüros vom 19. Februar 1954 zum Aufbau des neuen Industriezweiges »Produktion von Flugzeug- und Geräteersatzteilen für die Sowjetunion« steht als die Grundlage und für den Beginn der Luftfahrtindustrie in der DDR. Bei den Standorten entschied man sich zunächst für Pirna-Sonnenstein und Dresden-Klotzsche. Als Leiter der Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) Flugzeugbau mit ihrem Hauptsitz Flug-



Cockpit der »152« Foto: Slg. Holger Lorenz

zeugwerk Dresden wurde Brunolf Baade damit zum Chefkonstrukteur der DDR-Flugzeugindustrie. Neben der Produktion des bewährten sowjetischen Flugzeugmodells IL-14 war seine Hauptaufgabe, die Entwicklung des Strahlverkehrsflugzeuges 152, auch bezeichnet als B152, für den Zivilbedarf der Sowjetunion voranzutreiben. Die Finanzierung dieses kostspieligen Vorhabens wurde von der Regierung der DDR abgesichert, auch von Seiten der Sowjetunion kam die Zusage uneingeschränkter Hilfe, bspw. indem die IL-14 lizenzfrei gebaut werden durfte.

Gleichzeitig war Brunolf Baade von 1955 bis 1961 Lehrbeauftragter an der Fakultät für Luftfahrtwesen der damaligen TH Dresden und erhielt den Titel »Professor« verliehen. Eine solche berufliche Karriere in der aufstrebenden DDR erforderte von Baade natürlich politische Loyalität. Er wurde Kandidat des Zentralkomitees der SED.

In den Folgejahren arbeitete man angestrengt am Projekt 152. Jedoch stieß der Chefkonstrukteur mehr und mehr an die Grenzen der sozialistischen Plan- und Mangelwirtschaft. Ein Aufsehen erregendes Flugzeugunglück während eines Erprobungsfluges 1959 bei Ottendorf-Okrilla in der Nähe von Dresden, bei dem alle vier Besatzungsmitglieder ums Leben kamen, stellte die Fortführung der deutschen Flugzeugentwicklung in Frage. Im Zusammen-

hang mit den Überlegungen, in den Staaten des Ostblocks arbeitsteilige Volkswirtschaften zu errichten, kam 1961 schließlich das Aus für den Flugzeugbau in der DDR. Der Flugzeugbau in Ostdeutschland wurde anschließend vollkommen liquidiert. Brunolf Baade musste mit der Schmach und dem Privileg umgehen, aus den Resten der Branche und mit seinen besten Kollegen das sogenannte »Institut für Leichtbau und ökonomische Verwendung von Werkstoffen« (IfL) in Dresden-Klotzsche aufzubauen, dem er dann als Direktor vorstand.

Insgesamt erwarb sich Baade durch seine beruflichen Fähigkeiten sowie seine Arbeit in wissenschaftlich-technischen Ausschüssen und Kommissionen große Verdienste. Er erhielt seinen eigenen Angaben zufolge 1957 die Ernst-Moritz-Arndt-Medaille, 1959 den Vaterländischen Verdienstorden in Silber und 1969 den Orden »Banner der Arbeit«.

Im Pensionsalter angekommen, beendete er 1969 seine berufliche Laufbahn und schied aus dem IfL aus. Seine Gesundheit war stark angegriffen. Neben der Parkinson-Krankheit befahl ihn auch noch ein Krebsleiden. Nachdem die Familie von 1954 bis Sommer 1969 in der Villa auf der Loschwitzer Herrmann-Prell-Straße 6 gelebt hatte, endete Baades Leben in Berlin-Buch. Bereits ein halbes Jahr nach seiner Pensionierung starb Brunolf Baade am 5. November 1969. Sein Grab befindet sich auf dem Friedhof Eichwalde.

Baade gilt bis heute als der Vater der DDR-Luftfahrtindustrie. Ihm zu Ehren wurde eine Straße auf dem Gebiet des Flughafens Berlin-Brandenburg benannt. **Achim Jannasch**

Quellen: 744, 1173

.....
Bach, Gustav; Bildhauer und Maler
(1871 – 1954) → K2

Backhaus, Rudolf; Bildhauer
(1879 – 1955) → K2



Ankunft des Rumpfes der »152« am Flughafen Dresden
Foto: Slg. Holger Lorenz



Blick in die ständige Luftfahrtausstellung des Verkehrsmuseums Dresden mit Fahrwerk und Triebwerk der »152« (links) Foto: Verkehrsmuseum Dresden