

### 3 Vita

Hugo Junkers wurde am 03. Februar 1859 als dritter Sohn von Heinrich und Luise Junkers, geborene Vierhaus, im rheinischen Rheydt geboren. Er hatte sechs Brüder und eine Schwester, die jedoch im Alter von zwei Jahren verstorben war. Seine Kindheit verbrachte er in Rheydt, wo die Eltern einen Baum-



**Abb. 3.1:** Luise und Heinrich Junkers, Hugo Junkers Eltern

wollweberbetrieb besaßen. Am 24. September 1869 starb seine Mutter im Alter von 42 Jahren. Der zehnjährige Junkers und seine Brüder wuchsen von nun an alleine mit dem Vater auf, bis dieser am 06. Oktober 1873 ein zweites Mal heiratete.

Von 1867 bis 1874 besuchte Hugo Junkers die Höhere Bürger Schule in Rheydt, die er als guter Schüler mit den damals üblichen 16 Jahren abschloss.

Im Anschluss lernte Junkers auf der Gewerbeschule in Barmen, wo er bei einem Lehrer zur Untermiete lebte. Diesen Ausbildungsabschnitt beendete er 1878 mit seiner Reifeprüfung. Danach machte Junkers zunächst ein sechsmonatiges Praktikum in der Maschinenfabrik von Klingelhöfer in Rheydt, bevor er anschließend sein Studium begann.

Junkers nahm im Jahre 1878 das Ingenieurstudium an der Technischen Universität zu Berlin auf. Dort blieb er bis 1881, ging dann nach Karlsruhe und wechselte schließlich an die Technische Hochschule zu Aachen, wo er sein Studium 1883 nach 10 Semestern als Regierungsbauführer beendete.

In der zweiten Hälfte des Jahres übernahm er das technische Management der väterlichen Textilfabrik, kehrte aber 1884 wieder nach Aachen zurück, um ein Aufbaustudium im elektronischen Bereich zu absolvieren. Nebenher arbeitete Junkers bei verschiedenen, seinem Bereich angehörigen Firmen. Im Juni 1887 wechselte er dann an die Universität Berlin, um dort sein Aufbaustudium abzuschließen. In dieser Zeit nahm er als Gasthörer an verschiedenen wirtschaftlichen Vorlesungen teil.

Beeinflusst durch seinen Berliner Professor Slaby ging Hugo Junkers im November 1888 nach Dessau und arbeitete dort bei der “Deutschen Continental Gasgesellschaft”, bei der Wilhelm von Oechelhäuser Technischer Direktor war. Diese Gesellschaft entwickelte Gasmotoren, einen Bereich, in dem Hugo Junkers schon im Versuchslabor von Prof. Slaby erfolgreich gearbeitet hatte.



Abb. 3.2: Wilhelm v. Oechelhäuser (rechts) mit seinem Bruder Adolf

1890 gründete Oechelhäuser mit Junkers die “Versuchsanstalt für Gasmotoren von Oechelhäuser und Junkers”. Junkers entwickelte die Motoren, während Oechelhäuser für das nötige Kapital sorgte. 1892 gelang es Junkers einen 100 PS Gegenkolben-Gasmotor zu bauen und zu patentieren. Nach diesem Erfolg trennten sich Oechelhäuser und Junkers im April 1893, da sie verschiedene Vorstellungen über die Zukunft der Firma hatten.

Bereits im Oktober 1892 hatte Junkers jedoch – vorbereitend auf die Trennung von Oechelhäuser – seine eigene

---

Gasmotoren-versuchsanstalt gegründet, mit der er sich als Zivil Ingenieur in das Handelsregister eintragen ließ. Hier entwickelte er seine Gasmotoren weiter. Da ihm ohne seinen ehemaligen Partner das nötige Kapital fehlte, ging Junkers eine neue Partnerschaft mit einem Freund aus der Berliner Studienzeit, Dr. Robert Ludwig, ein. Sie gründeten im Juli 1895 die “Junkers & Co”, kurz ICO, in Dessau. Junkers war wiederum für die technische Forschung zuständig, wohingegen Ludwig für die wirtschaftlichen Belange der Firma verantwortlich war. Während dieser Partnerschaft entstanden Entwicklungen wie beispielsweise Gasmotoren, Temperaturmesser, Wassererhitzer, Heizungen und Badeöfen. Zunächst war die Firma in einer angemieteten Halle auf dem Gelände der “Deutschen Continental Gasgesellschaft” untergebracht. Nach dem erfolgreichen Verkauf der ersten Gasheizungen kaufte die ICO jedoch ihr erstes Werksgelände in Dessau an der Albrechtstraße.

In dieser Zeit wurden die Differenzen zwischen Junkers und Ludwig, die sich aufgrund der verschiedenen Vorstellungen über die Führung der Firma ergaben immer größer. Nach zwei Jahren der Diskussionen verließ Ludwig schließlich im Juli 1897 die ICO mit einer Abfindung von 52.000 Reichsmark für seine Investitionen.

Bereits seit 1884 interessierte sich Junkers für eine Assistentenstelle an einer Technischen Universität, aber seine Versuche eine solche Position in Berlin zu bekommen scheiterten. Erst mit der Unterstützung von Wilhelm Lynen, einem ehemaligen Angestellten der “Versuchsanstalt für Gasmotoren” und damaligem Professor für Maschinenbau an der Technischen Hochschule zu Aachen, wurde Hugo Junkers im September 1887 schließlich zum ordentlichen Professor für das neue Maschinenlaboratorium der RWTH Aachen ernannt. Zu dieser Zeit übertrug er die Führung der ICO Hermann Schleissing, einem Freund aus Dessau. Die Forschungszeit in den Aachener Laboratorien von Professor Hugo Junkers warf in den folgenden Jahren eine Menge Ideen ab, die dann in den Werken der Junkers & Co” in Dessau in kommerzielle Produkte gewandelt und vermarktet wurden. Junkers blieb bis zu seiner Emeritierung am Ende des Jahres 1911 Professor in Aachen.

Aufgrund seiner Professur war es ihm nun möglich die 17 Jahre jüngere Therese Bennhold am 31. März 1889 zu heiraten. Ohne diesen Titel hätte der Vater der Braut, ein Gymnasiallehrer aus Dessau, der Heirat vermutlich nicht zugestimmt, da man in dieser Zeit in Dessau sehr geteilter Meinung über den

“wirren Erfinder” Junkers war. Das Ehepaar bekam innerhalb der nächsten 22 Jahre 12 Kinder, die sich teilweise sehr engagiert in das Junkers-Konsortium einbrachten. Zu nennen sind hier vor allem seine Söhne Klaus und Werner.



**Abb. 3.3: Frau Therese Junkers, geb. Bennhold, und Prof. Hugo Junkers (1898)**

Aber auch die Brüder von Hugo Junkers trieben die Junkerswerke voran, insbesondere im Bereich des Marketings.

1906 wurde Hans Reissner Professor für Technische Mechanik an der Technischen Hochschule zu Aachen. Seine Studien beschäftigten sich hauptsächlich mit der Aerodynamik. Daneben entwickelte er neue Flugzeugformen. Reissner trat schließlich an Professor Junkers mit der Bitte um Unterstützung in technischen Fragen und der Benutzung seines Laboratoriums heran. Junkers hatte

dadurch seinen ersten Kontakt mit der Luftfahrt und war sofort von ihr eingenommen. 1908 beschloss Reissner, sein eigenes Flugzeug zu bauen und diskutierte mit Junkers verschiedene mögliche Formen. Diese Diskussionen endeten schließlich in dem gemeinsamen Unternehmen, ein Ganzmetallflugzeug zu bauen. Ein gemeinsamer Entwurf eines "dicken" Flügels wurde in den Dessauer Werken gebaut und getestet. Nachdem Reissner 1912 seinen ersten Flug erfolgreich vollbracht hatte und seine Forschungen damit als bewiesen ansah, forschte Junkers auf diesen Grundlagen alleine weiter. Er beschäftigte sich insbesondere mit dicken, unter dem Flugzeug angebrachten Flügeln. Für diese Forschungen entstand 1913/14 in seinen Versuchsanstalten in der Frankenburg in Aachen der erste Windkanal der Welt.



**Abb. 3.4: Die Junkers "J1"**

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges kehrte Junkers mit seiner Familie nach Dessau zurück, wo er die Versuchsanstalt Prof. Junkers gründete, die die Aachener Arbeit fortsetzen sollten. In den frühen Kriegsjahren beschäftigte sich Junkers fast ausschließlich mit dem Design von Ganzmetallflugzeugen und deren Ölmotoren. Ende des Jahres 1915 wurde das erste Ganzmetallflugzeug der Welt in den ICO-Werken Dessau gefertigt und absolvierte seinen Jungfernfahrt. Die "J1" sollte das erste Flugzeug einer erfolgreichen Serie werden, die von Hugo Junkers bis zu seinem unfreiwilligen Ausscheiden aus seinen Werken 1933 mitgeplant wurde.

1917 baute Junkers mit der Hilfe von Anthony Fokker das erste in Serie gebaute Ganzmetallflugzeug. Junkers und Fokker wurden von der deutschen

Regierung zur Zusammenarbeit gezwungen, um Kriegflugzeuge zu entwickeln und zu bauen. Dazu gründeten die beiden widerwillig die “Junkers - Fokker AG”, kurz IFA. Junkers hatte die ICO und deren Flugzeugproduktionsstätten einzubringen, wohingegen Fokker sein Wissen über den Flugzeugbau einbringen sollte. Nachdem beide die “J4” erfolgreich geplant und gebaut hatten, trennten sich Junkers und Fokker wieder. Junkers übernahm 1919 die IFA und benannte sie in “Junkers Flugzeug AG” um. Das war der neue Kern der zukünftigen Junkersschen Luftfahrtaktivitäten. In den kommenden fünf Jahren wurden von hier aus verschiedene Unternehmen gegründet. So baute Junkers beispielsweise mit der Hilfe von Gotthard Sachsenberg die “Junkers Luftverkehrs AG” auf, eine der größten Airlines von Europa. Des weiteren



gründete er die “Junkers Flugzeugführerschule”, wo er seine Piloten selber ausbildete sowie die “Junkers Luftbildkartografie”. Parallel zu diesen Unternehmungen setzte er jedoch auch seine Forschungen im Bereich Motoren fort, wofür die “Junkers Motorenwerke AG” gegründet wurde. Während der ersten Hälfte der Zwanziger Jahre begann Junkers ein Reihe von internationalen Aktivitäten. Eine davon führte zu der ersten finanziellen Krise Junkers: die Unternehmungen in Fili (Russland). Nach dem Ersten Weltkrieg bestand in Deutschland ein Bau- und Flugverbot für Luftfahrzeuge. Zudem befand sich

**Abb. 3.5: Älteres Bild von Hugo Junkers** Deutschland nach seiner Kapitulation im Jahre 1918 und der Unterzeichnung des Versailler Vertrages im Jahre 1919 in einer Phase der Isolation innerhalb des westlichen Europas, so dass die deutsche Verwaltung nähere Kontakte mit Russland suchte. Man trat daher an Junkers heran und legte ihm nahe, in Fili bei Moskau eine Zweigstelle seiner “Junkers Luftfahrt AG” (ILA) aufzubauen. Dort sollten Militärflugzeuge für die sowjetische Luftwaffe gebaut werden. 1922 begann Junkers daher mit dem Aufbau des Werkes, wobei er finanzielle

---

Unterstützung von russischer und deutscher Seite bekam. Die deutschen Kredite wurden bis 1924 immer wieder aufgestockt. Das Unternehmen "Fili" war jedoch nicht von Erfolg gekrönt. Das lag insbesondere daran, dass die deutsche Regierung nach einer Wiederannäherung an den Westen 1925 das Interesse an einer Zusammenarbeit mit den Russen verloren hatte und nicht nur die Zahlungen an Junkers einstellte, sondern die bereits gezahlten Kredite umgehend zurückforderte. Schließlich wurde die ILA am 3. Oktober 1925 zahlungsunfähig. Zur Rettung der Werke bot die deutsche Regierung Junkers einen einmaligen Kredit an, für den er aber letztlich 80% der ILA an die Regierung übertragen musste. Junkers wurde hier das erste Mal von der Regierung gezwungen seine Managementposten aufzugeben. Mit der Mehrheit der Anteile in der Hand konnte die Regierung die ILA schließlich auflösen. Sie ging im Januar 1926 in der neu gegründete "Luft Hansa" auf. Ein Jahr lang kämpfte Junkers um sein Werk und konnte schließlich im Dezember des Jahres seine Anteile der "Luft Hansa" teuer zurückkaufen, womit er wieder die ILA gründete und sich an deren Spitze setzte.

In der zweiten Hälfte der Zwanziger Jahre konzentrierte sich Junkers wieder vollkommen auf die Entwicklung von Flugzeugen und Motoren. 1929 vollendete er mit dem Jungfernflug der "G38" seinen zwanzig Jahre alten Traum von einem großen Metallflugzeug, das fähig war auf dem Boden zu landen. Zu dieser Zeit verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation zusehends und gipfelte schließlich im Schwarzen Freitag von 1929. Hugo Junkers und seine Werke waren trotz der wirtschaftlichen Krise noch in einer recht guten Lage. Das Design der "G38" wurde von der "Luft Hansa" übernommen und die Regierung war an der neuen Entwicklung Junkers – der "Ju52", später auch liebevoll "Tante Ju" genannt – sehr interessiert. Da die Regierung jedoch nichts zu den Entwicklungskosten hinzutut, wurde auch die ILA von den schweren wirtschaftlichen Zeiten 1930/31 nach und nach getroffen und stand schließlich am 7. März 1932 vor dem Bankrott. Nach ergebnislosen Verhandlungen mit den Gläubigern vor Gericht entschied sich Junkers schweren Herzens, das gewinnbringendste Junkers-Werk, die ICO, zu veräußern. Am 1. November 1932 wurde sie an die Robert Bosch AG verkauft. Danach verkaufte Junkers noch weitere Teile der Motorenwerke und gründete aus den Resten die "Jukra Chemnitz", die die Hauptforschungsarbeiten an Motoren fortführte. Aufgrund dieser Transaktionen schaffte Junkers es die restlichen Werke zu

behalten und bewahrte sogar das am schwersten getroffene Werk, die ILA, vor dem endgültigen Bankrott.

Drei Monate nach dieser zweiten Krise wurde Junkers erneut von einem Schlag getroffen. Wenige Tage nach der politischen Machtübernahme durch Adolf Hitler forderte das deutsche Verteidigungsministerium Junkers auf, seine privaten Patentrechte auf seine Firmen zu übertragen. Da Hugo Junkers dies ablehnte, wurde er durch den dem Hitlerregime nahe stehenden Staatsanwalt Lämmler der Spionage verdächtigt. Im Mai 1933 wurde Junkers dann untersagt, während der laufenden Ermittlungen Dessau zu verlassen. Mit der Androhung Junkers ins Gefängnis zu bringen erreichte man schließlich, dass Junkers mehr



**Abb. 3.6: Das Junkerssche Landhaus in Bayrischzell**

als 170 private Patente auf die ILA übertrug. Damit gab sich das Hitlerregime jedoch nicht zufrieden. In einem zweiten Schritt sollte Junkers am 15. Oktober 1933 bei einem weiteren Treffen mit Lämmler dazu gezwungen werden, der Regierung 51% der Junkerswerke zu überschreiben. Für den Fall, dass Junkers nicht einwilligen würde, wurde ihm angedroht, ihn wegen seiner Aktivitäten in Russland und dem darauf folgenden Streit mit der deutschen Regierung wegen Landesverrat ins Gefängnis zu bringen.

Mit dem erzwungenen Einverständnis durch Junkers verlor dieser letztlich den Einfluss über sämtliche seiner Werke. Junkers wurde aus dem Vorstand entfernt und ihm wurde zur Auflage gemacht, nicht ohne polizeiliche Genehmigung sein Ferienhaus in Bayrischzell bei München zu verlassen. Sämtliche Besuche mussten von der politischen Kontrolle genehmigt werden. Ihm wurde untersagt, mit seinen Firmen in Kontakt zu treten. Junkers kämpfte bis 1934 vergeblich um seine Rechte als Vorstandsvorsitzenden und Besitzer der Junkers-Werke. Nichtsdestotrotz intensivierte er in dieser Zeit seine Forschungen im Bereich der Architektur, die er bereits seit 1925 nebenher betrieben hatte und gründete hierzu eine Forschungsanstalt in München.

Noch unter Arrest starb Hugo Junker an seinem 76. Geburtstag, dem 3. Februar 1935 in Bayrischzell. Er wurde am 5. Februar 1935 auf dem Waldfriedhof in München beigesetzt.

Der Kampf um die Kontrolle der Werke wurde von seiner Frau, Therese Junkers, weitergeführt. Sie musste schließlich eine einmalige Abfindung von 9 Millionen Reichsmark und die Zahlungen von 3,5 Millionen Reichsmark auf 10 Jahre für die Werke und die Patente annehmen. Das entsprach nur ungefähr einem Viertel des eigentlichen Wertes. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges versuchte der Sohn Klaus Junkers erneut gegen die Bundesrepublik Deutschland vorzugehen, blieb aber erfolglos.



**Abb. 3.7: Beerdigung Junkers auf dem Waldfriedhof in München**

