

Heinkels Rückkehr zum Flugzeugbau

Nach einigen Jahren in Württemberg, wo er ein Fahrzeug-Reparatur- und Handelsunternehmen aufbaute, schien es, als hätte er sich vom Flugwesen abgewendet. Eines Tages aber meldete sich der alte Freund Christiansen bei ihm, der viele seiner Flugzeuge geflogen hatte. In langen Gesprächen bewegte er Heinkel dazu, sich wieder der Fliegerei zuzuwenden. Christiansen war damals Mitarbeiter beim Caspar-Flugzeugbau in Travemünde und bat Heinkel, dort ein Verkehrsflugzeug für ihn zu bauen. Nach langen Überlegungen gab Ernst Heinkel dem Drängen Christiansens nach. Kaum hatte er in Travemünde die ersten Entwürfe des Verkehrsflugzeuges fertiggestellt, war er auch schon wieder in seinem Element und beschloss, sich wieder ganz der Fliegerei zu widmen. So blieb es daher nicht bei diesem einen Flugzeug, sondern es folgten noch zwei U-Boot-Flugzeuge für Japan und Amerika.

Nachdem die Interessen von Heinkel und Caspar doch weiter auseinander gingen, gründete Heinkel sein eigenes Konstruktionsbüro im Nebenzimmer einer Travemünder Kneipe, aus dem die Anfang 1923 handelsgerichtlich eingetragenen Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke entstanden. Hier arbeitete er an einer Verbesserung der bei Caspar gebauten S-1, eine Weiterentwicklung der bei Hansa-Brandenburg gebauten Seeflugzeuge für die die deutsche und die schwedische Marine Interesse zeigten. Es entstanden die S-1 und die S-2, aus denen später die He-1 und He-2 entstanden, bis es Heinkel schließlich gelang, die Halle 3 des ehemaligen Seeflugzeug-Versuchskommandos in Warnemünde zu pachten, auf der schmalen Landzunge zwischen Breitling und der Ostsee. Hier entstand die erste Konstruktion im Werk Warnemünde; die HE-3, für einen internationalen Sportflugzeug-Wettbewerb in Göteborg. Danach folgte eine Vielzahl von Ein- und Doppeldeckern für nahezu alle Zwecke, selbst für komplizierteste Sonderaufgaben. In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre, nach Fortfall weiterer alliierter Verbote, wandte sich Heinkel auch dem Bau leistungsstärkerer Flugzeuge zu, wie zum Beispiel dem Bau einsitziger Hochleistungs-Doppeldecker. Diese Entwicklung begann 1926 mit der HD-23, erreichte einen Höhepunkt im Jahr 1928 mit der HD-37, die damals mit 312 km/h das schnellste deutsche Flugzeug war. Dieser Weg und wurde konsequent fortgeführt über die HD-38 (1929), die HD-43(1931) und die HD-49 (1932), bis zur He-51 (1933), die bald danach als Jagdeinsitzer für die neue deutsche Luftwaffe in

Serie ging. Nebenbei: Heinkel hatte seine Flugzeuge zuerst mit E (Eindecker) bzw. D(Doppeldecker) und einer Zahl bezeichnet, dann mit HD (Heinkel-Doppeldecker) und HE (Heinkel-Eindecker) und ab Mai 1932 mit der einheitlichen Bezeichnung »He«. Heinkel hat seine Flugzeuge fortlaufend nummeriert, bis dann das Reichsluftfahrtministerium 1933 eine neue Zahlenfolge bestimmte. Sie beginnt mit der He-1, wobei er die Caspar U 1/2 nicht mit aufführte, und ging bis zur He-66. Dabei fehlen lediglich die Nummern He-11, Projekt eines Katapultflugzeuges (Zweisitzer mit 600 PS BMW, Spannweite 16,5 m, Länge 11,4 m, Fläche 46,21 m², Fluggewicht 2240kg, Geschwindigkeit 210 km/h), He-13 (aus Aberglaube nicht verwendet), He-47 für ein Bomberprojekt (Hochdecker, 1000 PS DB-600A, Spannweite 12,70 m, Länge 9,55 m, Fläche 28,7 m², Fluggewicht 2210 kg, Geschwindigkeit 310 km/h), He-48 (?), He-53 und He-54. Die Bezeichnungen He-65 für ein nicht fertiggestelltes Schnellverkehrsflugzeug und He-66 für einen für China entwickelten Aufklärer wurden vom RLM, obwohl die He-66 auch bei der Luftwaffe eingesetzt war, nochmals für Arado-Typen vergeben. Inzwischen hatte Ernst Heinkel längst erkannt, dass wirklich entscheidende Leistungssteigerungen mit den damals verfügbaren Triebwerken nur durch aerodynamische Verbesserungen zu erreichen waren. Sie begann mit der He-64, jenem Sporteindecker, der als »Roter Teufel« den Europa-Rundflug 1932 und den Deutschlandflug 1933 nach geradezu sensationellen Etappensiegen gewann. Vorbild aber für den gesamten Flugzeugbau in den kommenden Jahren wurde die He-70 »Blitz«, die 1932 als Schnellverkehrsflugzeug für die Deutsche Lufthansa entwickelt wurde. Schlagartig erhöhte sie die Reisegeschwindigkeit von 180 km/h auf 300 km/h und übertraf damit die schnellste amerikanische Konkurrenz, die Lockheed »Orion« noch um 40 km/h. Im März und April 1933 erfolgte die He-70 acht internationale Rekorde. Es zeigte sich bald, dass die Anlagen in Warnemünde für diese gesteigerten Anforderungen nicht mehr ausreichten. Deshalb wurde Marienehe mit ihrem großen, an der Bahnlinie Rostock-Warnemünde liegenden Gelände aufgekauft. Hier entstand 1934/35 das neue, große Heinkel-Hauptwerk, welches auf das großzügigste ausgestattet war und zur Geburtsstätte fast aller späteren und berühmten Heinkel-Konstruktionen wurde. Die günstige Lage am Unterlauf der Warnow ergab außerdem einen unmittelbar am Werk gelegenen Wasserflughafen. Als 1935 die neue deutsche Luftwaffe aufgebaut wurde, konnte Heinkel schon in den ersten beiden Jahren 60% des Flugmaterials liefern: die He-42 und He-72 als See- und Land-Schulflugzeuge, die He-45 und He-46 als Landaufklärer, die He-50 als

erstes deutsches Sturzkampfflugzeug, die He-51 als Land- und See-Jagdeinsitzer, die He-59 als zweimotoriges See-Mehrzweckflugzeug, die He-60 als See-Aufklärer und die schnelle He-70 als Fern-aufklärer und leichtes Kampfflugzeug. Mit Ausnahme der He-70 und der He-46 waren alle noch als robuste Doppeldecker in konventioneller Bauweise ausgelegt.

Die He-111, 1934/35 aus der He-70 entwickelt als zweimotoriges Schnellverkehrsflugzeug für die Lufthansa und zugleich als Hochleistungs-Bomber, wurde das wohl bekannteste Heinkel-Produkt. Sie bewährte sich als Standard-Kampfflugzeug der Luftwaffe an allen Fronten und wurde bis Kriegsende in unzähligen Varianten und in einer Gesamtzahl von 6460 Stück gebaut, darunter auch die fünfmotorige He-111Z (Zwilling) als Schleppflugzeug für schwere Lastensegler. 1936 erforderte der wachsende Großserienbau eine weitere vom Stamm- und Entwicklungswerk unabhängige Produktionsstätte.

So entstand vor den Toren Berlins das nach modernsten Erkenntnissen errichtete und in jeder Hinsicht vorbildliche Werk Oranienburg. Eine besonders kühne Konzeption wurde in dem Schnellbomber He-119 verwirklicht. Ein in Rumpfmittle liegender, 2600PS starker Doppelmotor DB-606 trieb über eine Fernwelle, die durch die Zwei-Mann-Vollsichtkanzel führte, eine große vierflügelige Luftschaube vor dem Rumpfbogen an! Dazu kamen erstmals Oberflächenkühlung und das Heranziehen der dichtgenieteten Tragflächen als Kraftstofftanks. Die He-119 V4 erzielte am 22. November 1937 mehrere internationale Rekorde. Während all dieser großartigen Erfolge aber vollzogen sich bei Heinkel ganz im geheimen noch andere, weit faszinierendere Entwicklungen. Gleich zwei heiße Eisen hatte man im Feuer; den Raketen- und den Jet-Antrieb! Nachdem Wernher von Braun Ernst Heinkel für seine Raketenversuche begeistert hatte und im Sommer 1937 Probeflüge einer He-112 mit zusätzlicher Flüssigkeitsrakete im Heck erfolgreich verliefen, wurde noch Ende 1937 mit der Entwicklung eines reinen Raketen-Versuchsflugzeuges begonnen. Die He-176, ein freitragender Ganzmetall-Tiefdecker, erhielt erstmals eine Kabine, die als Rettungskapsel konstruiert und von der übrigen Zelle absprengebar war. Das von Professor Hellmuth Walter geschaffene Flüssigkeits-Raketentriebwerk RI-203 entwickelte 690 kp Schub. Mit der He-176 V1, dem ersten wirklich leistungsfähigen Raketenflugzeug der Welt, gelang Flugkapitän Warsitz am 20. Juni 1939 der erfolgreiche Erstflug. Eine zweite He-176 mit einem

wesentlich stärkeren Raketentriebwerk von Braun war bereits 1938/39 für Rekordflüge von bis zu 1000 km/h und mehr geplant, konnte jedoch durch den Kriegsausbruch nicht mehr fertiggestellt werden. Was aber später zum größten Fortschritt überhaupt in der Geschichte des Flugzeugbaus führte, begann bei Heinkel bereits 1935. Der Physiker Dr. Pabst von Ohain, der sich seit 1933 mit der Theorie des Strahltriebes befasste, konnte zusammen mit Assistenten Obering. Hahn bei Heinkel unter großzügiger Unterstützung seine Versuche fortsetzen. Im September 1937 wurde erstmals ein Strahltriebwerk zum Laufen gebracht. Ernst Heinkel, der schon damals die Zukunft dieses revolutionären Antriebes erkannte, ließ sofort von den Gebrüdern Günter und Karl Schwärzler ein Spezial-Versuchsflugzeug entwickeln, die He-178. Dieser kleine aerodynamisch gut ausgebildete Schulterdecker mit zentralem Lufterlauf erhielt die neue, wesentlich verbesserte Radial-Turbine HeS 3B mit 500 kp Standschub. Infolge der vermehrten Luftangriffe mussten der Entwurf und die Konstruktion bereits ab Oktober 1942 nach Wien verlegt werden.

Auch für weitere geplante Baureihen des sogenannten Volksjägers, darunter solche mit positiv oder negativ gefeilten Flächen und der neuen, bis Kriegsende stärksten Strahltriebwerke Heinkel-Hirth HeS 011, war es zu spät. Als die Ernst Heinkel Flugzeugwerke G.m.b.H. am 1. April 1943 in die Ernst Heinkel AG umgewandelt wurde, waren zu den Stammwerken Rostock-Marienehe und Berlin-Oranienburg bereits die Werke in Wien und Jenbach (Tirol), die Hirth-Motorenwerke G.m.b.H. in Stuttgart-Zuffenhausen (seit 9. April 1941 einschließlich Zweigwerk in Berlin) und die Vereinigten Ostwerke G.m.b.H. in Krakau dazu gekommen. Zu diesen sechs großen Hauptwerken gehörten außerdem 27 Zweigwerke, zwölf Konstruktionsbüros und drei Reparaturbetriebe. Gegen Ende des Jahres 1944 wurden rund 50000 Mitarbeiter beschäftigt, bis Kriegsende weit über 10000 Flugzeuge produziert.

Mit der Kapitulation im Mai 1945 kam auch für Ernst Heinkel das absolute Ende. Demontage oder entschädigungslose Enteignung all seiner Werke bis auf jenes in Stuttgart-Zuffenhausen, das unter Vermögensverwaltung und Treuhänderschaft gestellt wurde, folgten. Erst ab 30. Januar 1950, nach fast fünf Jahren, durfte Heinkel sein Werk wieder betreten und in eigene Regie nehmen. Der Betrieb hatte unter den Treuhändern schwer gelitten, und von den ehemals 3000 Mitarbeitern waren nur noch etwa 300 verblieben. Das war eine schmale Basis für den

wirtschaftlichen Wiederaufbau. Heinkel begann unter schwierigsten Verhältnissen mit der Produktion von Zahnrädern, Getrieben, Kurbelwellen und Fahrzeugmotoren.

Dazu kam 1953 der Viertakt-Motorroller »Tourist«, dessen Welterfolg zur Neugründung der Ernst Heinkel Motorenbau G.m.b.H. in Karlsruhe führte.

Unabhängig davon suchte Ernst Heinkel mit aller Energie nach neuen Möglichkeiten, wieder Anschluss an die rasant fortschreitende Entwicklung der internationalen Luftfahrt zu bekommen, denn der Flugzeugbau war und blieb seine Lebensaufgabe. Bereits Ende 1953 hatten seine Bemühungen Erfolg: Die ägyptische Regierung beauftragte Heinkel mit der Entwicklung eines modernen Strahljägers einschließlich des Triebwerkes. Dadurch wurde es Heinkel möglich, so hervorragende ehemalige Mitarbeiter wie Karl Schwärzler und später auch Siegfried Günter, nach dessen Rückkehr von seinem Zwangsaufenthalt in der UdSSR, wieder zu sich zu holen. Das neue, 150 Mann starke Heinkel-Team unter der Leitung von Siegfried Günter entwickelte daraufhin ab 1954 die einstrahlige He 011, einen Deltajäger modernster Konzeption. Mit der für 6500 kp Standschub ausgelegten HeS 053 entstand gleichzeitig das erste deutsche Strahltriebwerk nach dem Kriege.

Es wurde von Dr.-Ing. Gossiau in Stuttgart konstruiert und in Teilversuchen auf dem Prüfstand getestet. Die He 011 konnte noch in einer 1:1-Attrappe von deutschen Ingenieuren in Heluan gebaut werden, dann zog Ägypten seinen Auftrag wegen fehlender finanzieller Mittel zurück. Bereits 1955 entstand dann bei Heinkel im Auftrage Spaniens ein zweiter Delta-Jäger in Leichtbauweise, die He 012 (C101). Trotz zu erwartender hoher Leistungen kam sie nicht über das Projektstadium hinaus. Als im Mai 1955 die Siegermächte der Bundesrepublik ihre volle Souveränität zurückgaben, und damit endlich auch die Fesseln für den Flugzeugbau fielen, folgte bald darauf die Gründung der Ernst Heinkel Fahrzeugbau G.m.b.H. in Speyer (1958 in Ernst Heinkel Flugzeugbau G.m.b.H. umbenannt). Schon 1956 begann in Speyer - gemeinsam mit Messerschmitt im Rahmen der Flugzeug-Union Süd (FUS) - der Lizenzbau von 210 französischen Strahl-Trainern Fouga C.M.170 R »Magister« für die wiedererstandene Luftwaffe. Dieses Programm lief bis etwa 1960. Hinzu kamen Wartungsaufträge für Verbindungsflugzeuge der US Army.

Nachdem die Produktion zunächst gesichert war, konnte man sich wieder größeren, eigenen Entwicklungsaufgaben zuwenden und sich an einer Ausschreibung des Bundesministeriums für Verteidigung vom November 1956 beteiligen. Diese forderte einen deutschen Mach-2-Interzeptor mit Mischantrieb. Der Entwurf Siegfried Günters, die He 021 »Florett«, war im Februar 1957 fertig und eine aerodynamische Meisterleistung. Sie erhielt einen deltaähnlichen Trapezflügel, eine deHavilland-»Gyron Jr.«-Strahltriebwerk und ein zusätzliches D.H.-»Spectre«-Raketentriebwerk. Aufgrund ihrer zu erwartenden außergewöhnlichen Leistungen gewann die »Florett« den Wettbewerb, blieb aber dennoch nur ein Projekt. Prof. Dr.-Ing. e.h. Dr. phil. h.c. Ernst Heinkel konnte den Wiederbeginn des deutschen Flugzeugbaus und die wachsende internationale Zusammenarbeit nur noch in ihren Anfängen erleben. Er starb am 30. Januar 1958. Leider fehlte ein Nachfolger mit den Qualitäten Ernst Heinkel's sodass das Werk trotz seiner erfolgreichen Konstrukteure bald in andere Hände überging. Als erste, über das Projektstadium hinausgehende Nachkriegs-Entwicklung war inzwischen, gemeinsam mit der französischen Firma Potez (Werk Fouga) die C.M.191 geschaffen worden -Am 8. März 1962 erfuhr die Öffentlichkeit erstmals von dem Projekt eines Kurz- und-Mittelstrecken-Jetliners für 22-24 Passagiere - der He-211 B-1.

Die letzte Schöpfung Günters wurde der Kippflügel-VTOL-Transporter He 212, ein zukunftsreicher Entwurf, der ab 1965 als VC-400 von den Vereinigten Flugtechnischen Werken weiterentwickelt wurde, jedoch Anfang 1971 infolge von Sparmaßnahmen der Bundesregierung vom Programm abgesetzt werden musste. Am 20. November 1964 wurde der Zusammenschluss der Firmen Ernst Heinkel Flugzeugbau G.m.b.H. (EHFG) Speyer und Vereinigte Flugtechnische Werke G.m.b.H (VFW) Bremen vereinbart. VFW selbst war 1963 durch Fusion der »Weser« Flugzeugbau G.m.b.H. mit der Focke-Wulf G.m.b.H. entstanden.

Quelle:

-Ernst Heinkel – Stürmisches Leben, Mundus-Verlag Stuttgart, 1. Auflage, 1953

Flugzeuglegenden