

Die Heinkel He 70 „Blitz“ mit ihrem Einziehfahrwerk und der gelungenen aerodynamischen Gestaltung war 1932 ein großer Erfolg.

Heinkel-Flugzeugwerke – es begann in Warnemünde

von Dr. Volker Koos (ADL)

09.2016 durchgesehene Fassung des Originalartikels aus Fliegerrevue 8/2002

Das zweite Seefliერთreffen im Rahmen der „Hanse Sail 2002“ sollte an die Gründung der Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke erinnern, die achtzig Jahre zuvor, am 1. Dezember 1922, erfolgte. Dieses Unternehmen war einmal mit rund 16 000 Beschäftigten allein am Standort Rostock der größte Industriebetrieb des Landes Mecklenburg und prägte die Wirtschaftsstruktur der Region.

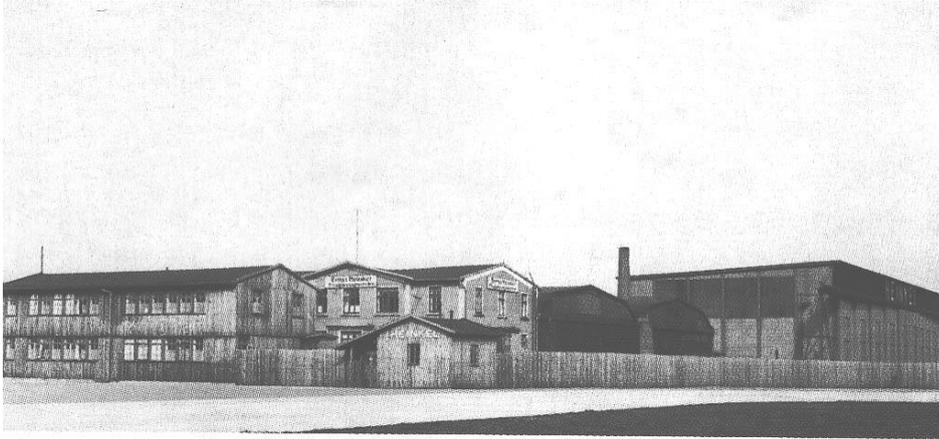
Wenngleich 1945 die Ära Heinkel zu Ende ging, blieb doch die Erinnerung an einmalige technische Leistungen sowie eine bemerkenswerte Betriebsorganisation. Und schließlich hat ein Stamm gut ausgebildeter Facharbeiter und Ingenieure aus den Trümmern des Krieges heraus den wirtschaftlichen Neuanfang im Rostocker Raum wesentlich mitgeprägt.

Beginn in Warnemünde

Als nach der Aufhebung des Flugzeugbauverbots für Deutschland durch die Sieger des Ersten Weltkriegs 1922 der damals 34jährige Ernst Heinkel einen Standort für sein geplantes eigenes Unternehmen suchte, war er bereits ein international bekannter Flugzeugkonstrukteur. Während des Krieges hatte er als Chefkonstrukteur der Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke in Briest an der Havel eine Reihe von See- und Landflugzeugen für die deutsche Marine und die See- und Heeresfliegerkräfte der Habsburger Monarchie entwickelt. Diese erregten als Beute auch das Interesse der ehemaligen Gegner. Insbesondere Heinkels robuste Seetiefdecker fanden noch bis Mitte der zwanziger Jahre in verschiedenen europäischen und überseeischen Ländern Verwendung und wurden dort teilweise in Lizenz oder als leicht veränderte Nachbauten weiter produziert.

Heinkel fand in einer der leerstehenden Hallen des ehemaligen Seeflugzeug-Versuchskommandos der Marine auf dem Flugplatz Warnemünde, östlich der Warnow zwischen Breitling und Ostsee gelegen, den Platz, den er suchte. Mit anfänglich fünf Konstrukteuren, sechs Tischlern und der vorbereiteten Konstruktion eines Schul- und Sportflugzeugs zog er aus dem Hinterzimmer einer Travemünder Kneipe nach Warnemünde. In der Halle III des SVK wurde mit dem Bau der HE 3,

eines dreisitzigen Schul- und Sportflugzeugs, begonnen. Es war für einen Wettbewerb in Göteborg/Schweden bestimmt. Nach dem Sieg in seiner Klasse kaufte die schwedische Marine zwei Maschinen. Dies bildete die Basis für eine langjährige Partnerschaft mit Schweden. Bis Mitte der vierziger Jahre waren Heinkel-Flugzeuge dort das Rückgrat der Luftstreitkräfte.



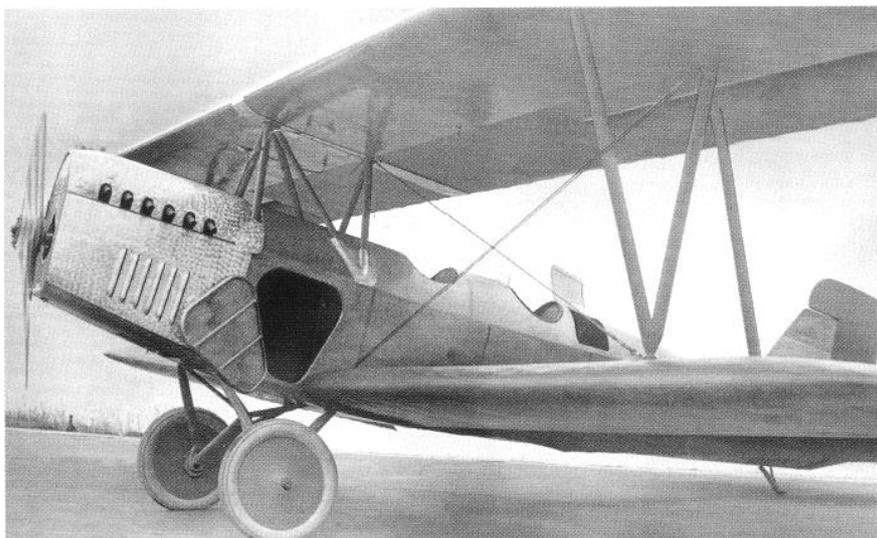
Erste Anlagen der Heinkel-Werke auf dem Flugplatz Warnemünde (etwa 1927). Von links: Konstruktionsbüro, Verwaltung, Montagehallen III und IV.

Die HE 3, erste Neukonstruktion der Heinkel-Flugzeugwerke in Warnemünde. Sie gewann 1923 einen Wettbewerb im schwedischen Göteborg.



Sprichwörtliches „Heinkel-Tempo“

Das Besondere an Ernst Heinkel und seinem Werk war damals, dass er praktisch jeden Auftrag annahm und in kürzester Frist die gewünschten Flugzeugentwürfe und Mustermaschinen lieferte. Es entstanden Konstruktionen der unterschiedlichsten Zweckbestimmung, meist jedoch Militärflugzeuge, obwohl deren Bau in Deutschland weiterhin verboten war.



Das Postflugzeug Heinkel HD 27 wurde 1925 in nur sechs Wochen für einen amerikanischen Auftraggeber entwickelt und gebaut.

Das „Heinkel-Tempo“ wurde sprichwörtlich. Als beispielsweise Mitte Februar 1925 aus den USA die Bestellung eines Frachtflugzeugs für den Postdienst erfolgte, war damit die Bedingung einer Lieferfrist von lediglich sechs Wochen verbunden. Nach nur vier Wochen Konstruktions- und Bauzeit konnte die „Nighthawk“ eingeflogen und Ende März in Hamburg

verschifft werden. Ein 1926 für die japanische Firma Aichi entwickeltes Jagdflugzeug für den Einsatz auf Flugzeugträgern hatte neben anderen technischen Neuheiten für Notlandungen auf dem Wasser einen schwimmfähigen Rumpf und ein abwerfbares Fahrgestell. Als diese Vorrichtung erprobt werden sollte, indem das Flugzeug per Flaschenzug unter die Hallendecke gehievt wurde, rutschte die Maschine ab, wobei beim Aufschlag auf dem Hallenboden der Sperrholzrumpf hinter dem Führersitz abbrach. Als am nächsten Tag die Japaner nach Warnemünde kamen, war nicht nur das Flugzeug komplett wiederhergestellt, sondern auch der Abwurf der Räder funktionierte.

Das sprichwörtliche Heinkel-Tempo: Das Versuchsmuster des Träger-Jagdflugzeugs HD 23 für Japan war am Vorabend der Besichtigung zu Bruch gegangen. Am nächsten Tag ist alles repariert.



Neben Schweden, Japan und den USA zählten Dänemark, Jugoslawien, China, die Sowjetunion und weitere Länder zu den damaligen Kunden der Heinkel-Werke. Stark exportorientiert betrieb Heinkel ein so genanntes „Entwicklungswerk“. Typisch für diese Werksauslegung waren die große Zahl der Angestellten und der hohe Anteil von Konstrukteuren. Beispielsweise beschäftigte Heinkel im April 1927 107 Angestellte (davon 73 Konstrukteure) und 145 Arbeiter. Hier wurden Flugzeuge der verschiedensten Bauart und Zweckbestimmung entworfen. Den Auftraggebern wurden meist nur ein bis zwei Mustermaschinen eines Typs und die Unterlagen zum Lizenzbau geliefert.

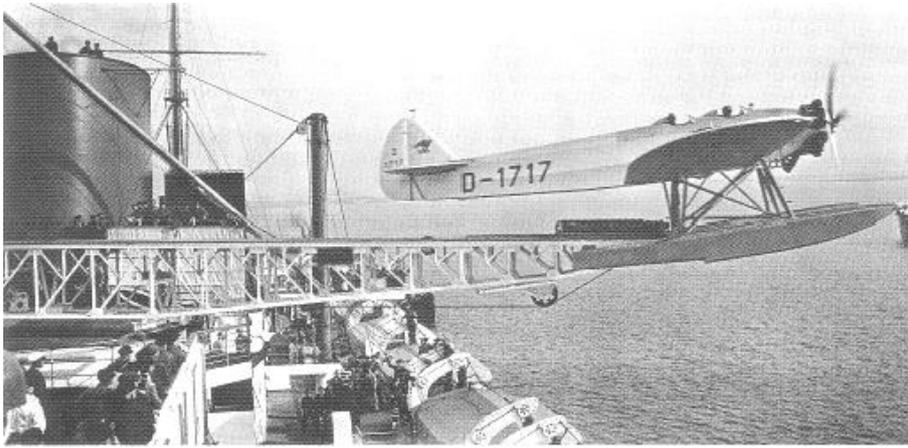
Die damit verbundenen Deviseneinnahmen sicherten die Existenz und den Ausbau des Werkes auch in den Jahren der Inflation und der Wirtschaftskrisen dieser Zeit. Der Bau von Militärflugzeugen war möglich, da unter den Bestellern auch Vertreter der Siegermächte des Weltkriegs, wie zum Beispiel Japan, waren. So gab es bei bevorstehenden Besuchen der Interalliierten Kontrollkommission meist rechtzeitige Anrufe, woraufhin die verdächtigen Flugzeuge auf Wagen verladen und in der Rostocker Heide versteckt wurden. Offiziell hieß es damals, dass diese Maschinen bei der schwedischen Schwesterfirma Svenska Aero AB gebaut worden seien.

Gespür für Menschen und Neuerungen

Ernst Heinkel, Sohn eines schwäbischen Klempnermeisters, war lebhaft, von kleiner Statur und immer an neuen Dingen und technischer Weiterentwicklung interessiert. Im Werk soll er zeitweise als der „WAGINE“ bezeichnet worden sein. Angeblich eine Abkürzung seiner allmorgendlichen Frage „Was gibt's Neues?“, die er beim üblichen Rundgang an den Zeichenbrettern und Werkbänken seinen Angestellten und Arbeitern stellte. Heinkel war sehr temperamentvoll und konnte leicht aufbrausen, wenn er Unfähigkeit oder Schlamperei vermutete. Andererseits hatte er ein Gespür für fähige Leute, denen er gute Arbeitsbedingungen schuf und die er entsprechend honorierte. So lag der Durchschnittslohn in seinem Werk meist über dem vergleichbarer Betriebe oder beispielsweise der Rostocker Neptun-Werft.

Neben dem Bau von Flugzeugen, die eine Reihe von Weltrekordleistungen erreichten, bearbeitete man im Werk auch andere Arbeitsgebiete. So wurden in einem besonderen Produktionszweig der Heinkel-Werke ab 1927 Flugzeugkatapulte entwickelt. Besondere Beachtung fanden die beiden Heinkel-Katapulte K 2 und K 4 auf den Sonnendecks der neuen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Bremen“ und „Europa“. Am 22. Juli 1929 fand erstmals ein Postvorausflug mit Katapultstart der Heinkel HE 12 von der „Bremen“ aus statt. Damit konnte die Postlaufzeit auf der Nordatlantikstrecke um etwa 24 Stunden verringert werden. Im Dezember 1932 wurde das Heinkel-Großkatapult K 6 auf dem Dampfer „Westfalen“ eingebaut, um die Post mit einer Zwischenlandung und mit Hilfe des Katapultstarts von Dornier-Flugbooten auch nach Südamerika zu befördern.

Die Herstellung der für die Katapulte nötigen größeren Stahlteile und Maschinenelemente brachte Aufträge für die Neptun-Werft und andere kleinere Maschinenbaubetriebe der Stadt. Auch einen Dampfmotor für Flugzeuge hat man 1928 bei Heinkel erprobt.



Das Postflugzeug HE 12 bei einem Versuchsstart vom Heinkel-Katapult K2 von Bord des Schnelldampfers „Bremen“.

Die aufsehenerregendste Leistung waren damals aber Entwicklung und Bau der Heinkel He 70 „Blitz“, des ersten europäischen Schnellverkehrsflugzeugs. Die He 70 war das erste deutsche Flugzeug mit Einziehfahrwerk und Schalenrumpf. Dieses Flugzeug, das genau zum zehnjährigen Firmenjubiläum am 1. Dezember 1932 auf dem Warnemünder Flugplatz zu seinem Erstflug startete, war mit vier Passagieren und zwei Mann Besatzung an Bord schneller als die Doppeldecker-Jagdflugzeuge des Auslands und begründete den Ruf der Heinkel-Werke, aerodynamisch besonders hochwertige Flugzeuge zu bauen.

Der Entwurf dafür stammte von den Zwillingbrüdern Walter und Siegfried Günter, die kurz zuvor die Leitung des Projektbüros übernommen hatten. Beide entwarfen auch im Folgenden immer besonders schnelle und technisch hochwertige Flugzeuge, bis nach dem Unfalltod Walters im September 1937 Siegfried Günter allein diese Aufgabe übernahm. Die Brüder Günter und der Chefkonstrukteur Karl Schwärzler waren die Hauptakteure bei der aerodynamischen und technischen Gestaltung der Heinkel-Flugzeuge, die in ihrer Zeit Weltstandards setzten. Der Firmenchef selbst blieb „Manager“ und „Motor“ des Unternehmens, der sich nie scheute, grundsätzlich neue Wege zu gehen.

Schwärzler und Siegfried Günter, die bis ans Ende ihres Berufslebens der Firma verbunden blieben, haben immer wieder den Einfluss und die Bedeutung Heinkels bei ihren Arbeiten betont. Dieser suchte ständig nach neuen Ideen und trachtete diese dann mit dem ganzen Einsatz seiner Person, seines Kapitals und seines Werkes zu verwirklichen. Als die Universität Rostock Ernst Heinkel anlässlich des zehnjährigen Betriebsjubiläums die Ehrendoktorwürde verlieh, konnte sie ihn bereits als „den Begründer des bedeutendsten mecklenburgischen Industrierwerkes“ würdigen.

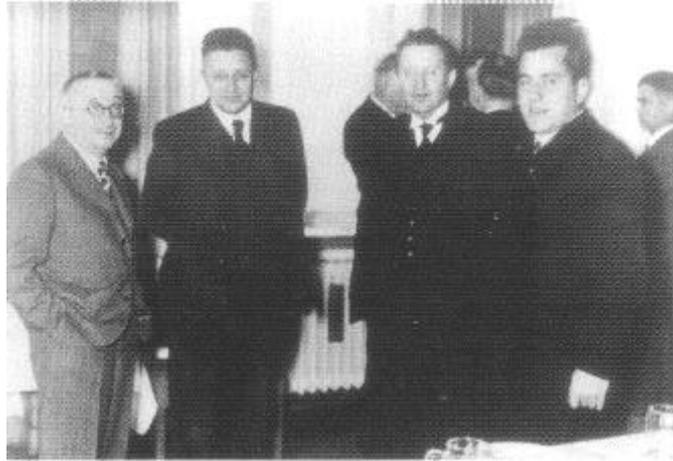
Rüstungsschmiede in Marienehe

Mit dem Machtantritt der Nationalsozialisten Ende Januar 1933 setzte eine bisher unvorstellbare Förderung der Luftfahrt ein. Alles im Rahmen einer forcierten Aufrüstung, die im März 1935 in der Aufstellung der Luftwaffe als dritten Wehrmachtsteil gipfelte. Durch die bereits in den zwanziger Jahren kontinuierlich betriebene Entwicklung von Militärflugzeugen für das Ausland und die geheime Erprobung durch die Reichswehr war fast die Hälfte der Flugzeugtypen der Luftwaffen-Erstausrüstung in den Heinkel-Werken entwickelt worden. Da der Flugplatz Warnemünde nun vollständig von der Luftwaffe zur Ausbildung von Flugschülern benötigt wurde, musste Heinkel die gepachteten Anlagen in Warnemünde verlassen und ging nach Marienehe, auf halbem Wege zwischen Rostock und Warnemünde.

Dort entstand ein neues Flugzeugwerk für den Bau moderner Kampfflugzeuge, die die Maschinen der ersten, vor 1933 entwickelten Generation von Militärdoppeldeckern ablösten. Ab 1932 war als Weiterentwicklung der He 70 die zweimotorige He 111 entstanden, die zuerst als Verkehrsflugzeug vorgestellt, mit rund 7700 gebauten Exemplaren zum Standardbomber der Luftwaffe wurde. Die Heinkel-Werke waren schon 1932 zum größten Industriebetrieb Mecklenburgs geworden. Die Zahl der Mitarbeiter stieg von etwa 1000 im Jahre 1932 über rund 9000 Mitte 1939 auf etwa 16 000 Ende 1944.

Das neue Werk in Marienehe verfügte über bisher unbekanntes soziale Einrichtungen, wie billiges und gutes Gemeinschaftsessen aus der Kantine, ein „Gesundheitshaus“, wo vor allem auf den vorbeugenden Gesundheitsschutz, mit Kneippkuren u. ä., geachtet wurde. Dazu eine großzügig ausgestattete Lehrlingsausbildung und berufliche Weiterbildung im Betrieb, Sportstätten und kulturelle Betreuung, wobei auch die Familienangehörigen einbezogen wurden. Da der Flugzeugbau eine hochqualifizierte und präzise Arbeit erfordert, wurde von Seiten der Werksleitung und des nun „Betriebsführer“ genannten Ernst Heinkel auf eine gute Ausbildung und ausreichenden sozialen Standard Wert gelegt, was sich in einer hohen Betriebsverbundenheit und Arbeitsleistung der „Gefolgschaft“ niederschlug. Der Bau von geförderten Wohnungen für die Betriebsangehörigen ließ ganze Stadtteile neu entstehen.

Ernst Heinkel (links) mit den Leitern seines Projektbüros: Siegfried und Walter Günter und dem Technischen Direktor Dr. Heinrich Hertel.



Dem Rostocker Werk folgten nach seiner Einweihung 1935 bald weitere in Oranienburg, Wien, Stuttgart und anderen Städten. Ende 1944 beschäftigte der nun als Ernst Heinkel Aktien-Gesellschaft firmierende Konzern rund 55 000 Mitarbeiter, darunter mehr als 30 000 Ausländer, Kriegsgefangene, so genannte Fremdarbeiter und ab 1943 auch Häftlinge aus den Konzentrationslagern der SS.

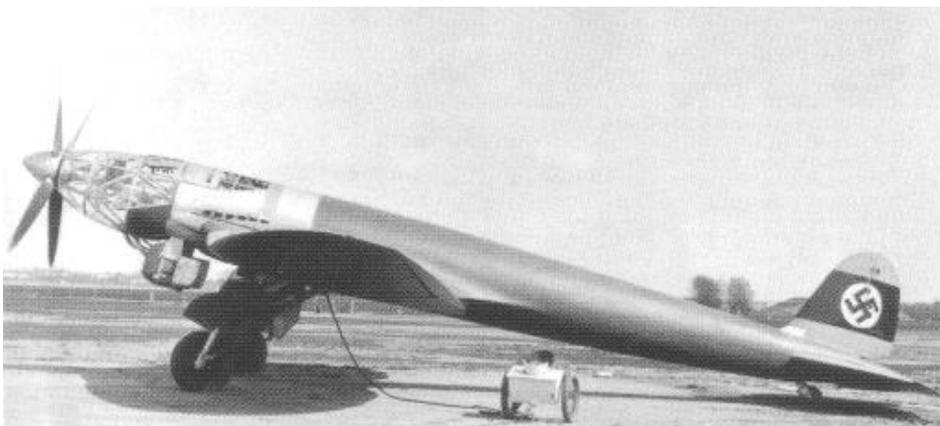
In den Jahren des Krieges und insbesondere im Rahmen der faschistischen „totalen Kriegsführung“ wurde der Arbeitsdruck natürlich immer höher und der Ersatz der einberufenen Facharbeiter durch Frauen, Dienstverpflichtete, ausländische Zwangsarbeiter und Häftlinge führte zu immer größeren Anstrengungen, durch Rationalisierung, Kurzausbildungen und Prämiensysteme ein ausreichendes Qualitätsniveau zu halten.

Trotz der starken Vergrößerung des Betriebes, hervorragender technischer Leistungen und hohen Produktionsraten ging die Bedeutung der Heinkel-Werke im Rahmen der deutschen Lufrüstung zurück, und verstaatlichte Betriebe, wie Arado und Junkers oder die Messerschmitt-Werke, deren Betriebsführung sich stärker an die NS-Ideologie band, eroberten die führenden Plätze. Heinkels Streben nach unternehmerischer Unabhängigkeit und der Versuch, weiterhin durch Entwicklung verschiedenartigster Typen auf möglichst vielen Gebieten der Luftfahrttechnik in Führung zu bleiben, kollidierten mit dem bürokratischen Dirigismus des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) und der teilweise wohl auch von Parteiideologie beeinflussten Auftragsvergabe. Zwar konnten noch technische Höchstleistungen erzielt werden, deren Bedeutung teilweise erst in den Jahren nach 1945 erkannt wurde, doch das dadurch erhoffte große Geschäft machten andere.

Technische Höchstleistungen

Nachdem die Junkers-Werke für ihre Ju 87 anstelle des fortschrittlicheren Heinkel-Sturzkampfflugzeugs He 118 den Serienauftrag erhielten und die bayerischen Messerschmitt-Werke mit der Bf 109 gegen Heinkels He 112 den Wettbewerb um das Standardjagdflugzeug der Luftwaffe gewannen, versuchte man in Marienehe unter Einsatz modernster technologischer Lösungen das Blatt zu wenden.

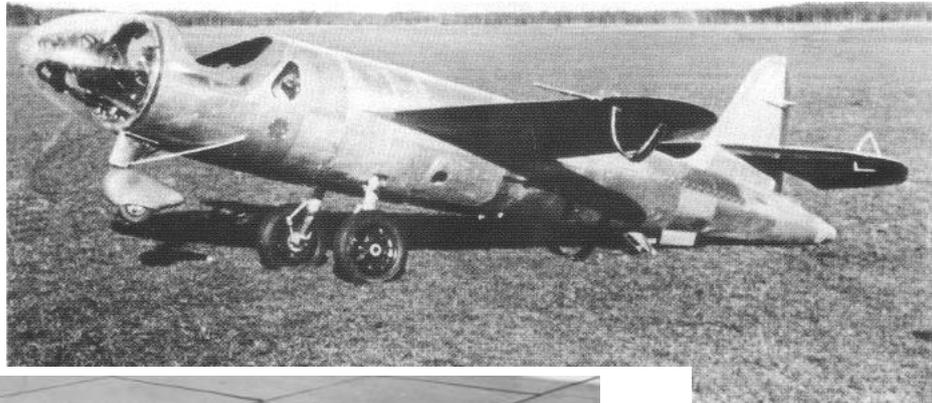
Die He 119 mit einem neuartigen Doppelmotor im Rumpf, die 1937 in der Lage war, als unbewaffneter Aufklärer den gegnerischen Jagdflugzeugen davonzufiegen, wurde jedoch ebenso abgelehnt. Heinkel versuchte dann mit dem neuen Jäger He 100 Terrain gutzumachen. Das gelang auch, als Werkpilot Hans Dieterle mit ihr am 30. März 1939 mit 746,606 km/h den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord errang. Aber an der Entscheidung der Luftwaffe für die Bf 109 änderte dies nichts.



Die He 119 war dank des zentral im Rumpf untergebrachten Doppelmotors DB 606 sehr schnell und flog 1937 einen Geschwindigkeitsweltrekord.

Bei Heinkel arbeitet man jedoch schon an noch schnelleren Flugzeugen. Ab 1935 unterstützte die Firma die Arbeiten des Heereswaffenamts, wo Wernher von Braun die Entwicklung eines Raketenantriebs mit flüssigem Brennstoff betrieb. Dieser wurde in der He 112 getestet. Dann entstand die Heinkel He 176, die, ausgerüstet mit einem Raketentriebwerk der Kieler Firma Walter, am 15. Juni 1939 in Peenemünde erstmals flog. Pilot war Erich Warsitz, der nur zwei Monate später am 27. August 1939 auch das erste Flugzeug der Welt mit einem Turbinen-Luftstrahl-Triebwerk in Marienehe einflog. Dieses Datum markiert den Beginn des strahlgetriebenen Flugs, der heute aus der Luftfahrt nicht mehr wegzudenken ist! Damit begann in Rostock das „Jet-Zeitalter“ der Luftfahrt. Ernst Heinkel hatte den richtungsweisenden Charakter der Arbeiten Hans von Ohains auf dem Gebiet der Strahlmaschine erkannt und förderte ihn konsequent. Noch vor den ersten ausländischen Versuchen gelang es, am 30. März 1941 die He 280 als strahlgetriebenes Jagdflugzeug in die Luft zu bringen. Zu den Pionierleistungen des Rostocker Werkes zählen auch die Entwicklung des Schleudersitzes zur Rettung der Besatzung schneller Flugzeuge sowie das im Flugzeugbau später weltweit eingesetzte Stanznieten, die Sprengnieten und weitere Fertigungsverfahren.

Die Heinkel He 176 war das erste Flugzeug der Welt mit einem regelbaren Raketentriebwerk.



Die He 178 mit einem Turbinen-Luftstrahl-Triebwerk läutete mit ihrem Erstflug am 27. August 1939 des „Jet-Zeitalter“ ein.

Mit dem Jungfernflug der He 280 V2 mit zwei Strahltriebwerken gelang es den Heinkel-Werken am 30. März 1941, den ersten Strahljäger der Welt in die Luft zu bringen.



Ende 1944 wurde noch einmal das sprichwörtliche Heinkel-Tempo demonstriert, als innerhalb von nur drei Monaten der sogenannte Volksjäger He 162 entwickelt und gebaut wurde. Neben dem Bau und der Entwicklung der Versuchsmuster in Wien lief gleichzeitig der Großserienbau in Rostock und in Mitteldeutschland bei Junkers an, was aber keinerlei Einfluss mehr auf das Kriegsgeschehen haben konnte. Mit der Besetzung Rostocks am 1. Mai 1945 durch sowjetische Truppen endete der Flugzeugbau in der Region. Die Werksanlagen wurden demontiert und in die Sowjetunion verbracht. Ein bedeutendes Kapitel deutscher und internationaler Technikgeschichte war beendet.

Illustrationen

Alle Abbildungen entstammen dem Archiv Volker Koos/ADL.