



Die He 219 A-2, Werknummer 290013, wurde in Rostock gebaut. Das Foto zeigt die Maschine kurz nach ihrer Fertigstellung auf dem Heinkel-Werkflugplatz Marienehe. Das Bordradar FuG 220 Lichtenstein SN 2 ist noch nicht eingebaut, wie die fehlenden Dipolantennen an den Bughalterungen zeigen.

Nachtjagdflugzeug Heinkel He 219 – schon bei der Entwicklung unter Beschuss

von Dr. Volker Koos (ADL)

09.2016 durchgesehene und ergänzte Fassung der Erstveröffentlichung in Flugzeug Classic Heft 9-10/2008

Unbestreitbar – mit dem Nachtjäger He 219 gelang Ernst Heinkel ein großer Wurf. Schon beim ersten Einsatz vor 65 Jahren entpuppte sich die He 219 als voller Erfolg: Im Schutze einer Juni-Nacht schoss Major Streib, Kommandeur der I. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 1, fünf feindliche Bomber ab.

Weitaus unbekannter jedoch ist die Entwicklungsgeschichte des erfolgreichen Nachtjägers. Am Boden musste Heinkel gegen ein Chaos aus festgefahrener Bürokratie, Fachkräftemangel und Bombardements der Produktionsstandorte ankämpfen.

Entstehungsgeschichte

Dass aus der He 219 ein Nachtjäger werden sollte, war zu Beginn der Entwicklung noch nicht abzusehen. Denn das Projekt, das unter der Nummer P 1055 Ende 1940 bei den Ernst Heinkel Flugzeugwerken (EHF) in Rostock-Marienehe auf Basis der He 119 ins Leben gerufen wurde, zielte ursprünglich in Richtung Mehrzweckflugzeug und Aufklärer. Am 11. Januar 1941 erhielt es mit der 219 eine Typennummer, die eigentlich Dornier zugeteilt war. Wie der Schnellbomber He 119 besaß die 219 im Rumpf untergebrachte Doppelmotoren, aber ein doppeltes Seitenleitwerk. Ein Entwurf vom 23. April 1941 sah vor, dass ein DB 615 per Untersetzungsgetriebe und Fernwellen die gegenläufigen Dreiblatt-Luftschaublen mit jeweils 4,5 Metern Durchmesser antrieb. Unterstützung bei der Steuerung des Flugzeugs bekam der Pilot durch Periskope, die über und unter dem Rumpf angeordnet waren.

Beim Entwurf vom 29. Juli 1941 wanderte der Motor DB 613 in den Vorderrumpf, wodurch die störanfälligen Fernwellen wegfielen. Dahinter folgte die ebenfalls mit Periskopen versehene Kanzel. Ab Herbst 1941 arbeitete man an Varianten mit zwei DB 603-Motoren in der Fläche, vorn liegender Kabine und Doppelleitwerk – der typischen Form der späteren He 219. Ein Bugrad-Fahrwerk sollte bald in der Planung folgen.

He-219		СХЕМА КОМПОНОВКИ
1	23. 4. 41г. Разведчик	<p>15100 Маслобаки, бак для охлаждения жидкости, Бензобаки, Перископ, DB 615, Фото-аппарат, $S_{6.0} \approx 4,3 \text{ м}^2$</p>
2	29. 7. 41г. Разведчик	<p>16530 DB 613, Перископ, Бензобаки, Фото-аппарат, $S_{6.0} \approx 4,3 \text{ м}^2$</p>
3	6. 10. 41г. Разведчик	<p>15000 Перископ, Бензобаки, $S_{6.0} \approx 4 \text{ м}^2$</p>

Die ursprünglich unter der Bezeichnung He 219 entwickelten Aufklärer-Projekte waren von der He 119 mit im Rumpf liegenden Doppelmotoren abgeleitet

Im Juli 1941 erhielten die Heinkel-Werke Informationen über Nachtjagdverfahren, bereits im August startete die Arbeit an einem speziellen Nachtjäger-Projekt, wie es der Kommandeur der Nachtjagdverbände, General Kammhuber, forderte. Er war ein Verfechter des reinen Nachtjägers, auch wenn der Generalstab der Luftwaffe das im Oktober anders sah: Man könne sich die Entwicklung eines ausgesprochenen Nachtjägers nicht leisten, es müssten die Verwendungszwecke als Höhenjäger, Schnellbomber und Zerstörer berücksichtigt werden. Für Kammhuber stand allerdings fest: Gegenüber dem zahlenmäßig überlegenen Gegner konnte man – wenn überhaupt – nur durch mehr Leistung punkten. Mehrzweckflugzeuge wären da die falsche Wahl, zu viele Kompromisse würden sich negativ auf die Leistung niederschlagen. Was zu diesem Zeitpunkt noch keiner wusste: Die Querelen, die sich nun anbahnten, sollten sich über die gesamte Produktionsphase der He 219 hinziehen. Die Entwicklungsgeschichte der He 219 war von einem ständigen Kampf gegen die Ministerialbürokratie des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) und die vom Kriegsverlauf diktierten Schwierigkeiten gekennzeichnet.

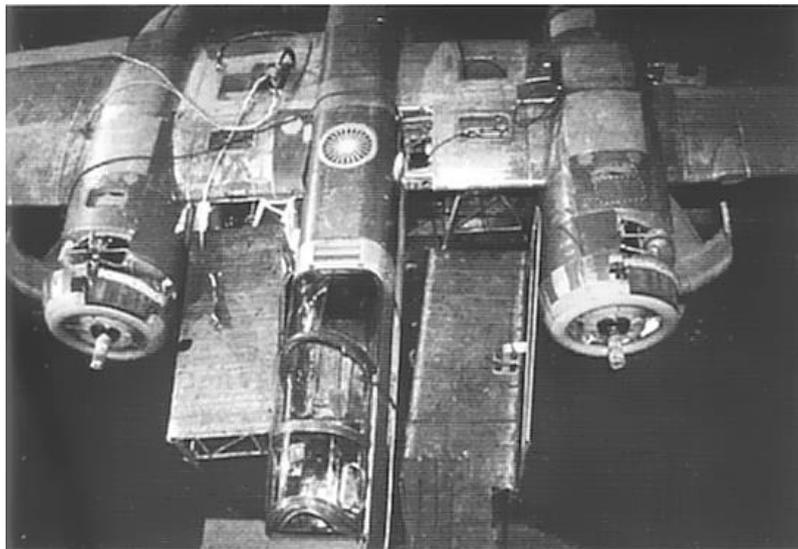
Bau der He 219

Die alliierten Bombenangriffe taten ein Übriges, immer umfangreichere Verlagerungen und eine Aufteilung der Werke waren nötig. Der Bedarf an der Front bestimmte die Personalfrage, ständig wurden mehr Facharbeiter eingezogen, so dass sich der Ausbildungsstand der verbleibenden Arbeitskräfte fortlaufend verschlechterte. Der jetzt notwendig werdende Einsatz von Kriegsgefangenen und ausländischen Arbeitskräften führte zu Organisations- und Sprachproblemen. Dazu kam die Tatsache, dass die sogenannten „Fremdarbeiter“ bald nicht mehr freiwillig kamen, sondern zwangsweise zur Arbeit nach Deutschland gebracht wurden. Ab 1942 zog man dann sogar Häftlinge aus den Konzentrationslagern der SS zur Arbeit heran.

Keine Frage, unter dem Chaos aus dem ungeheuren Gerangel um die Zuteilung von Arbeitskräften, Material und Dringlichkeitsstufen litt die Qualität der Flugzeugfertigung immer mehr. Dazu die Ungewissheit: Durch Ausfälle und die Verlagerung in unvorbereitete oder halbfertige Produktionsstätten sanken die Fertigungszahlen enorm ab. Das Reichsluftfahrtministerium war kurz davor, die Notbremse zu ziehen: Bau und Entwicklung der He 219 sollten gestoppt werden, da man einen reinen Nachtjäger ablehnte und stattdessen die Fertigung von Nachtjägervarianten der Mehrzweckbomber Junkers Ju 88, Ju 188 und Ju 388 wegen des Synergieeffekts favorisierte.

Ernst Heinkel nahm die Haltung des RLM sehr persönlich. Genau wie später, als die He 280 auf der Kippe stand und er dies als eine völlige Fehlentscheidung des RLM wider alle technische Vernunft darstellte, sprach er auch diesmal vom „Kampf des Ministeriums“ gegen seinen Nachtjäger He 219. Er führte den Konflikt auf „persönliche Voreingenommenheit ihm und seiner unbequemen, zu eigenwilligen Art gegenüber“ zurück. Allerdings hatte Heinkel auch selbst seinen Teil zu diesem Zank beigetragen: Nicht selten hatte er sich unbeliebt gemacht, wenn er „unkonventionelle“ Wege bevorzugte, Entscheidungen

zu unterlaufen oder umgehen versuchte. Er scheute nicht davor zurück, in aller Öffentlichkeit die Kompetenz der Entscheidungsträger in Zweifel zu ziehen. Oft galt ihm nur seine Meinung als richtig, basta. Und dass er diese häufig von jetzt auf nachher änderte, dafür setzte er stillschweigende Akzeptanz voraus – egal ob das zusätzliche Arbeit oder Unverständnis hervorrufen sollte. Gewagt und sehr vereinfacht war auch Heinkels Credo, dass die Flugzeuge seines Werks die besten gewesen seien, egal was die ignoranten politischen Entscheidungsträger in die Welt setzten.



Nichtsdestotrotz: Zumindest bei der He 219 konnte Heinkel auf die Unterstützung Kammhubers, des Generals der Nachtjäger, setzen. Die erste Kanzelattrappe des Nachtjägers war im September 1941 fertig. Im Dezember übermittelte das RLM die Anregung, zur Verbesserung der Höhenleistung der He 219 ein zusätzliches TL-Triebwerk einzubauen. Im Januar 1942 betonte das RLM erneut den Zerstörer-Einsatz als Hauptaufgabe, daneben blieb die Nachtjägerfunktion vorgesehen. Nach der Schlussattrappenbesichtigung im April begann der Bau der Einzelteile für zunächst drei Versuchsflugzeuge. Im Juni 1942 wurde die He 219 in die Dringlichkeitsstufe DE erhoben.

Endmontage der He 219

Doch bis zum Erstflug sollte es noch ein steiniger Weg werden. Die Planungen für den Reihenbau warfen ihre Schatten voraus und zeigten schnell bestehende Probleme auf. Heinkel schlug vor, die Nullserie der He 219 in Marienehe bei Rostock zu bauen. Beim endgültigen Bau der Großserie sollte zweigleisig gefahren werden: sowohl in Marienehe als auch im Werk Mielec in Polen, das von Heinkel übernommen worden war. Geht nicht, sagte das RLM, da Mielec und das neu aufzubauenende Zweigwerk Budzyn für andere Aufgaben bestimmt seien und Marienehe wegen der Luftgefährdung nicht in Frage käme. Der Nullserienbau sollte deshalb in Wien-Schwechat durchgeführt und die Großserie an einen noch zu bestimmenden Lizenznehmer vergeben werden.

Heinkel knüpfte die Erfüllung dieses Auftrags an einige Bedingungen: Erstens: Zum Werk Schwechat müsse der bisher von den Wiener-Neustädter Flugzeugwerken (WNF) für den Flächenbau der Bf 109 genutzte Betrieb in Fischamend hinzukommen. Zweitens: Sofortige Absetzung des geplanten He 177-Serienbaus in Rostock und dessen Aufteilung auf die Lizenzwerke Oranienburg (HWO) und Arado, um die Kapazitäten der Arbeitsvorbereitung und des Vorrichtungsbaus für die He 219 frei zu machen. Drittens forderte er die Einstellung zusätzlicher Konstrukteure und Ingenieure. Zudem verlangte er nach weiterem Personal. Da die Nullserie unter Versuchsbau-Bedingungen laufen sollte, seien deutsche Arbeiter erforderlich, davon 80 Prozent Facharbeiter. Man benötige sofort 200 zusätzliche deutsche Arbeitskräfte und im März 1943 weitere 100.

Zum Teil recht utopische Forderungen, denn in der Folge sollte sich zeigen, dass mehr qualifizierte oder gar deutsche Arbeitskräfte nicht anzuheuern waren. Bestes Beispiel: die He 177. Deren Serienbau ausschließlich bei Lizenznehmern trug mit zum Dilemma dieses Musters bei.



Der erste Prototyp He 219 V-1 mit dem Kennzeichen VG+LW. Diese Rückansicht wurde für Veröffentlichungszwecke entsprechend retuschiert

Am 6. November 1942 konnte Gotthold Peter in Rostock-Marienehe endlich zum Erstflug starten. Der Prototyp He 219 V-1 (WNR. 219001, VG+LW) wurde noch im Stammwerk Rostock der Ernst Heinkel Flugzeugwerke zusammengebaut. Einige Monate später, das zweite Versuchsmuster der He 219 stand in Wien-Schwechat kurz vor dem Erstflug, wiesen die Hein-

kel-Werke am 8. Januar 1943 erneut auf die „Arbeiterlage und ihre Auswirkung auf das Lieferprogramm“ hin. Die zusätzlich geforderten deutschen Arbeiter waren nicht genehmigt worden. Man musste sie aus der Fertigung der He 111 abziehen, dort klappte nun eine Personallücke.

Das Flugzeug-Lieferprogramm (LP) 222 vom 21. September 1942 hatte von November 1942 bis September 1944 den Bau von 185 V-Mustern und Vorserienmaschinen sowie 117 Serienmaschinen He 219 vorgesehen, Lieferbeginn Januar 1944. Im September 1942 hatte Heinkel vorgeschlagen, dieses Programm um 56 Maschinen zu reduzieren, was am 16. November 1942 in die erste Änderung des LP 222/1 aufgenommen wurde. Und jetzt, am 8. Januar 1943, musste Heinkel melden, dass wegen massiver Einberufungen auch dieser Plan nicht zu erfüllen sei. Ein Negativ-Rekord schlug den nächsten: Allein im letzten Quartal 1942 waren durch Arbeitermangel 246 000 produktive Arbeitsstunden ausgefallen.



(oben links): Der Prototyp He 219 V-1 (VG+LW, WNr. 219001) rollt zum Start.

(oben rechts): Flugkapitän Gotthold Peter flog die erste He 219. Er starb Ende 1944 beim zweiten Flug der He 162 V-1.

(links): Stark retuschierte Flugaufnahme des ersten Versuchsmusters der He 219 aus einer Lehrbildreihe des Heinkel-Werks.

Am 10. Januar 1943 flog Gotthold Peter das nächste Versuchsmuster (He 219 V-2, Werknummer 219002, GG+WG) in Wien-Schwechat ein. Dorthin hatte man die Entwicklungs- und Versuchsabteilung verlegt, nachdem im April 1942 englische Nachtbomber die Rostocker Innenstadt in Schutt und Asche gelegt hatten. Die He 219 V-3 (WNr. 219003, GG+WH) war das letzte der ursprünglich bestellten Versuchsmuster.

Die ersten Testergebnisse enttäuschten, die V-Muster waren anfangs langsamer als berechnet, Rumpf und Leitwerk schüttelten in bestimmten Flugbereichen und die Stabilität um die Hochachse war nur schwach. Als Abhilfe wurde der Rumpf um 940 mm verlängert, das Seitenleitwerk vergrößert und das Fahrwerk etwas verlegt. Insgesamt zwölf Maschinen wurden ausgiebig auf ihre Flugeigenschaften hin getestet und zur Fronterprobung geschickt. Details zu den Verwendungszwecken liefert die Tabelle „Versuchsmuster der Heinkel He 219“.

Bei einer Besprechung im RLM am 5. März 1943 ergab sich folgender Stand: Die He 219 wurde dringend gefordert als „eine der wichtigsten und vordringlichsten Maschinen“. Ganz und gar unklar dagegen war der Ort, an dem die „219“ in Serie gehen sollte. Das RLM favorisierte Marienehe, trotz der bekannten Bombardierungs-Gefahr. Das Arbeiterproblem blieb weiter ungelöst ...

Ein bedeutender Grund für das Scheitern der Heinkel He 219 waren zu wenig qualifizierte Arbeitskräfte. Heinkel-Direktor Hayn beschwerte sich: „Es ist unmöglich, etwa mit Russenfrauen und fremdsprachigen Ausländern, die weder Zeichnungen lesen noch sich sonst irgendwie verständigen können, eine Entwicklung zu betreiben.“ Selbst das Technische Amt im Reichsluftfahrtministerium (RLM) sah sich nicht in der Lage, beim Planungsamt Arbeitskräfte zu beschaffen. Heinkel forderte zusätzliche 620 Mann, um die Planzahlen einzuhalten.

Eine He 219 mit voller Radar-Ausrüstung, erkennbar an den Ge-weih-Antennen des „Lichtenstein“-Geräts. Ort und Zeitpunkt der Aufnahme sind unbekannt.



Einerseits zollte das RLM zwar der schnellen Arbeit an der He 219 Anerkennung, gleichzeitig betrieb es aber ihre Absetzung. Hermann Göring forderte, dass Heinkel doch endlich konzentriert die He 177 in Ordnung bringen solle. General Kammhuber protestierte. Er lehnte die vom RLM zwischenzeitlich in Auftrag gegebene Focke-Wulf Ta 154 ab, weil deren Motoren die Sicht zur Seite behinderten.

Doch das RLM gab ihr den Vorzug, denn ihre Holzbauweise – Vorbild war die englische De Havilland „Mosquito“ – sollte bei konkurrenzlos günstigem Materialverbrauch gute Leistungen bringen.

Generalfeldmarschall Erhard Milch lagen die Schwierigkeiten beim Bau der He 219 schwer im Magen. Sein Liebling war die Ju 188, ein Nachfolger der Ju 88, punktum. Am 25. und 26. März 1943 sollte aber der Moment der Wahrheit folgen: Beim Vergleichsfliegen zwischen Ju 188 und He 219 in Rechlin musste Milch mit eigenen Augen feststellen, dass sich das Heinkelmuster als wendiger und etwas schneller erwies. Milch war beeindruckt.

Anfang Mai nahm das RLM die Fertigung in Wien unter die Lupe. Erste Erkenntnis: Nicht der angebliche Fehlbedarf an Arbeitskräften war Schuld am Rückstand, sondern bauliche und organisatorische Mängel. So hinterließ der im September 1942 übernommene Fliegerhorst Schwechat einen unfertigen Eindruck: „Es hat den Anschein, als hätte sich die Firma Heinkel bei der Verlagerung des Musterbaues nach Wien etwas übernommen. Die Bauaufsicht in Wien ist der Aufgabe nicht gewachsen.“

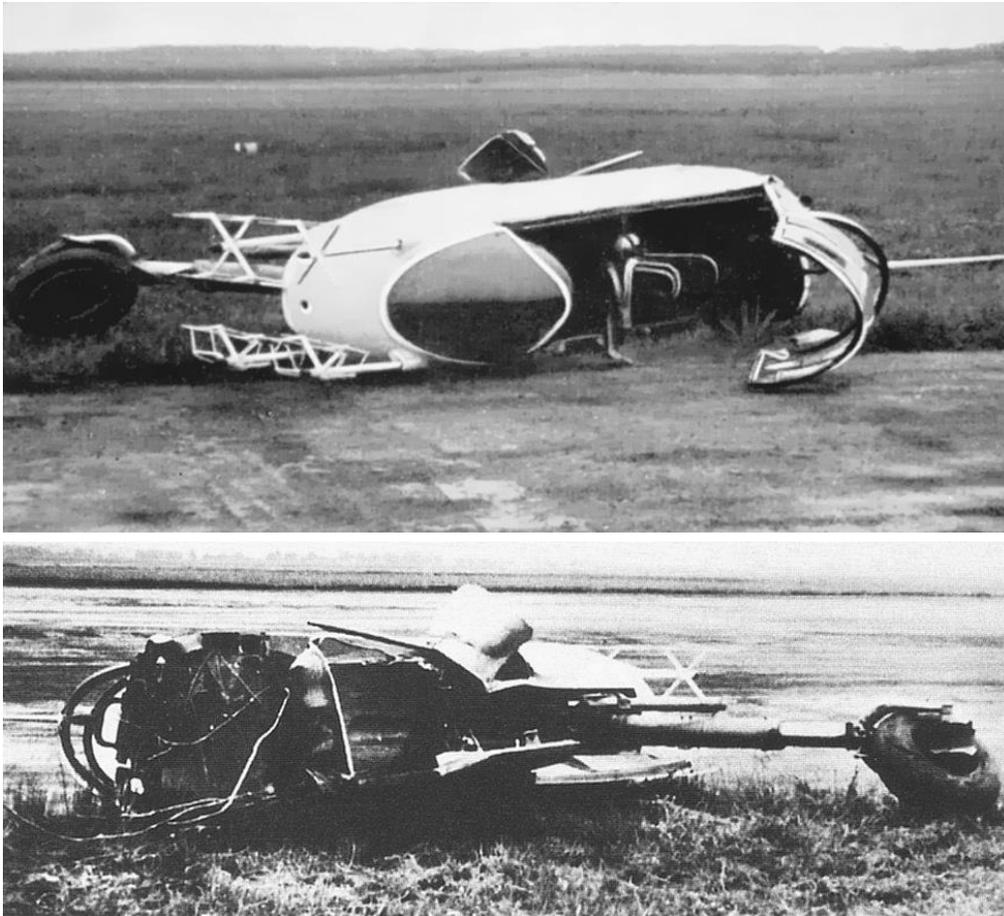


Leider ist dieses Foto vom Probebesuch der He 219 V-5 auf der Waffenerprobungsstelle Tarnowitz von geringer Qualität. Es zeigt aber einen Teil des Kennzeichens DH+PU dieser Maschine.



Wrack der V-2 nach einer misslungenen Bahnneigungserprobung am 10. Juli 1943 bei Wien. Flugzeugführer Köntzner starb, Messingenieur Consten rettete sich mit dem Fallschirm.

Unterdessen kamen im Mai 1943 die V-Flugzeuge 7, 8 und 9 zur Truppenerprobung nach Venlo. Bereits beim ersten Einsatz mit der He 219 schoss Major Werner Streib mit der V-9 in der Nacht des 11. Juni insgesamt fünf gegnerische Bomber ab – in kürzester Zeit. Weniger Glück hatte Streib bei der Landung: Bruch, weil die Scheiben beschlugen, Instrumente und Landeklappen ausfielen. Für Nachtjagd-General Kammhuber nur eine Lappalie, nach dem Fünffach-Erfolg wollte er schnellstmöglich den Serienbau. Auch die Marine sah in der He 219 das beste zur Verfügung stehende deutsche Flugzeug zur U-Boot-Sicherung – wenn es denn 1944 fertig sei. Neben der 1. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 1 in Venlo und dessen Ergänzungsgruppe in Grove wurden He 219 an die 2. Gruppe in Deelen, die NJGr 10 in Finow und Werneuchen sowie an die Nachtjagdstaffel Finnland und Norwegen geliefert.



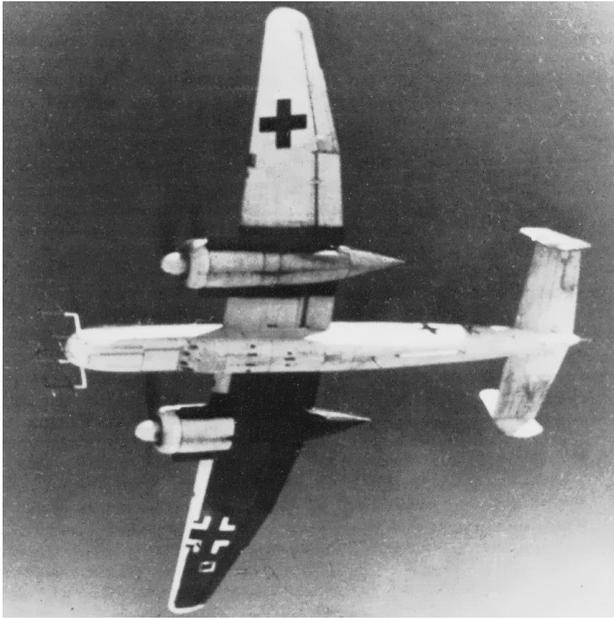
Der erste Einsatz der He 219 V-9 (WNR. 190009, G9+FB) am 12. Juni 1943 endete nach 144 Minuten Flug und nach dem Abschuss von vier Halifax- und einem Lancaster-Bomber mit einem Totalbruch. Major Streib und sein Bordfunker Helmut Fischer überlebten verletzt diese Bruchlandung. Ursache: beschlagene Scheiben, Instrumenten- und Klappenausfall. Die beiden Fotos zeigen die abgebrochene Bugsektion der Maschine.

An der Front feierte der Nachtjäger Erfolge, doch die Fertigung glich einem Schiff ohne Kapitän: Eifrig wurden Pläne geschmiedet, wieder verworfen, erneut geändert – ohne dass Besserung in Sicht kam. Während das Lieferprogramm 223 vom 15. April 1943 einen Serienhöchstausstoss von 50 He 219 pro Monat bis März 1945 vorsah, plante man im RLM im Juni mit dem Dreifachen. In der GL-Besprechung am 16. Juli 1943 standen die Forderungen Heinkels nach weiteren Arbeitskräften zur Diskussion. Milch forderte, Heinkel solle prüfen, ob der Betriebsdirektor in Schwechat seiner Aufgabe gewachsen sei. Gleichzeitig ordnete er an, in Polen wegen der höheren Luftsicherheit nur die He 219 bauen zu lassen. Damit



Der Kommandeur der 1./NJG 1, Hauptmann Paul Förster, und sein Bordfunker, Feldwebel Böhmer, vor ihrer He 219 A-O in Venlo im Sommer 1944.

wollte er in der zweiten Jahreshälfte 1945 einen monatlichen Ausstoß von 150 He 219 erreichen. In einer Direktionsbesprechung am 7. und 8. August 1943 legte man sich bei Heinkel auf den Serienbau der He 219 in Polen fest, mit Unterstützung der Werke in Rostock und Wien. Die Hoffnung: Ein „eigenes“ Werk bereite weniger Probleme als der „Südring“, ein Zusammenschluss aus Fabriken in Eger, Erfurt, Atzgersdorf und Wels.



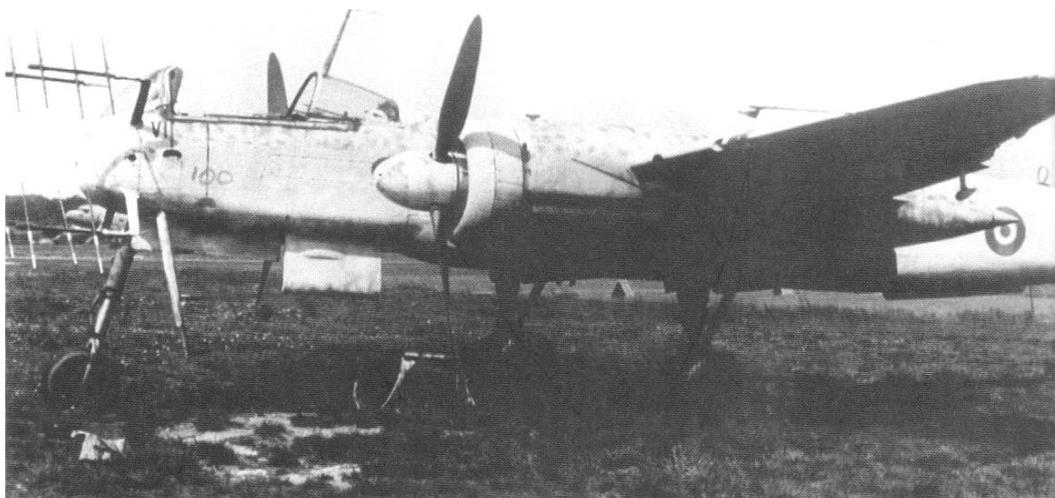
(links): Die He 219 A-0 von Oberleutnant Modrow während eines Funktestflugs bei der 2./NJG 1.

(oben): Die Werknummer 190176 war eine in Wien gebaute He 219 A-0. Das Foto wurde nach Kriegsende von den Alliierten aufgenommen.

Im Juni 1943 begann in Wien die Fertigung der Vorserie mit der He 219 A-01 (W.Nr. 190051, PK+QA). Diese war mit 120 Stück geplant. Aber mehr als 14 Flugzeuge monatlich waren nicht drin, denn für einen Serienbau waren die Montagevorrichtungen nicht ausgelegt. Zudem lag die He 219 schwer unter Beschuss: Sowohl Junkers als auch der Kampfflieger-General hätten gerne die Ju 188 als Nachtjäger gesehen – und nicht Heinkels Konstruktion. Ans Aufgeben dachte bei Heinkel jedoch niemand, Vorserien-Versuchsmuster schickte man für Erprobungen ins Rennen, wobei die Reihenfolge nicht fortlaufend war. Es sind Planungen bis zur V-41 bekannt. In der Hoffnung auf Leistungssteigerung starteten im Herbst 1943 mit der He 219 A-010 Versuche mit einer unter dem Rumpf montierten Strahltriebwerke BMW 003.

Heinkel machte nicht nur der Mangel an Arbeitskräften zu schaffen, sondern auch die schlechte Qualität der Arbeit. Ein Aktenvermerk vom 7. Oktober 1943 über den Besuch einer RLM-Kommission in Schwechat besagt: „Die Herren drückten ihre Verwunderung aus über die schlechte Werkstattarbeit. Dieselbe ist darauf zurückzuführen, dass die von uns seit Monaten geforderte Unterstützung in deutschen Facharbeitern bis heute noch nicht gewährt werden konnte. Im Laufe der letzten drei Monate wurden zirka 1600 Neueinstellungen vorgenommen. Dieselben rekrutieren sich aus 784 KZ-Häftlingen, der Rest sonstige Ausländer verschiedener Nationen. Unter diesen Leuten befinden sich verschwindend wenig Facharbeiter, so dass mit einer Einarbeitungsdauer von mindestens drei Monaten gerechnet werden muss.“

Von ihren Eigenschaften her sei die He 219 für eine Großreihen-Fertigung geradezu prädestiniert, sagte die RLM-Kommission, allerdings stelle die momentane schlechte Werkstattarbeit eine große Gefahr für ihren guten Ruf dar. Zu einem Großreihenbau mit der anfangs geplanten monatlichen Stückzahl von etwa 150 Maschinen kam es deshalb nie.

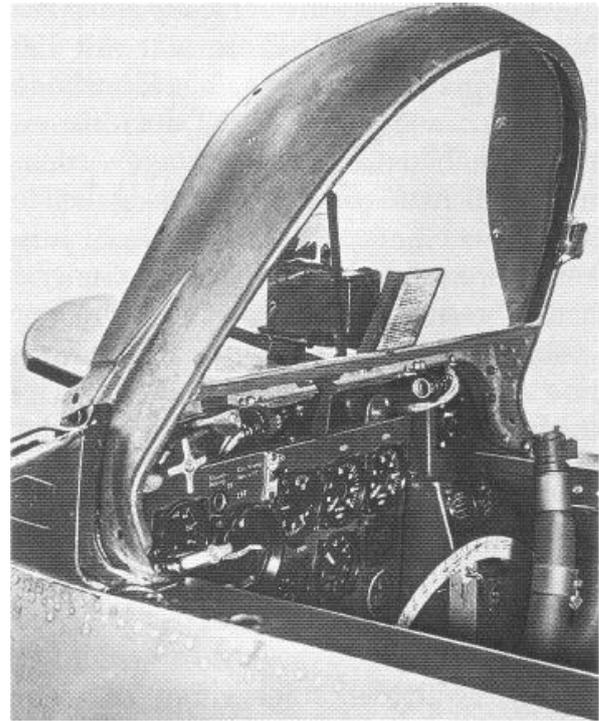
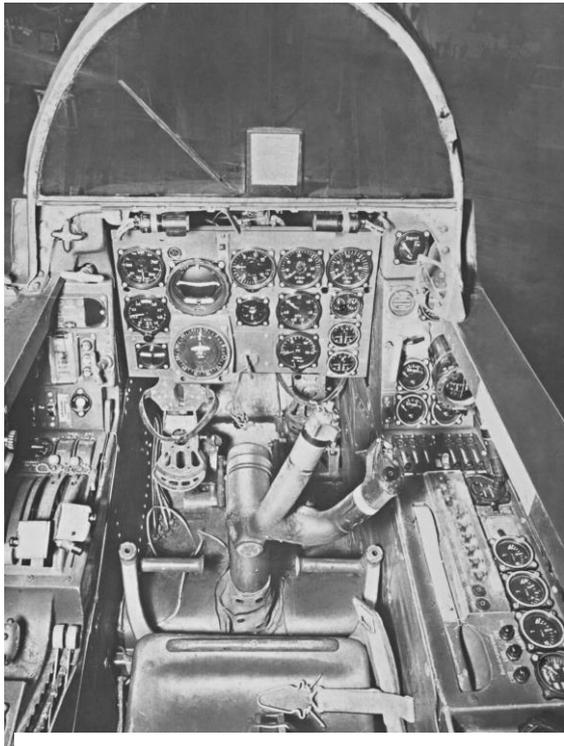


Die He 219 A-7, Werknummer 310189, wurde in Rostock gebaut. Sie gehörte zu den fünf erbeuteten Heinkel-Nachtjägern, die nach England überführt wurden, und erhielt dort die Registrierung AM 22.

Im April 1944 begann auch die Fertigung in Rostock, wobei die Rümpfe zum Teil aus den von Heinkel kontrollierten Vereinigten Ostwerken in Mielec/Polen stammten und mit Me 323 nach Marienehe und Wien geflogen wurden. Ein Verfahren, wie es heute bei der in Europa verteilten Airbus-Produktion tägliche Praxis ist. Gleichzeitig wurde der Bau in Wien zurückgefahren.

In Mielec wurden vom 15. Februar bis 1. Mai 1944 insgesamt 36 komplette He 219-Rümpfe gebaut. Geplant waren jedoch bis Ende März 57 Stück. Ein Dokument der Rostocker Fertigung zeigt insgesamt 205 von Mai 1944 bis Ende März 1945 dort gebaute He 219. Aus den C-Amts-Monatsmeldungen, die für die ersten 11 Monate 1944 erhalten sind, ergibt sich eine Gesamtzahl von 116 bis dahin in Wien gebauten He 219 A-0 und A-2.

Schon wenige Monate später musste Heinkel Rückschläge in Kauf nehmen: Zuerst am 4. August 1944 die amerikanischen Bombenangriffe auf das Rostocker Werk und dann der Verlust der polnischen Betriebe durch den Vormarsch der Roten Armee.



Blick in das Innere des Führerstands der He 219. Gut zu erkennen sind das Reflexvisier und die Panzerglasscheibe

Geplante und gebaute Varianten

Neben den He 219 A-0, die in verschiedenen Rüstzuständen zur Erprobung von Bewaffnung und Funkmessausrüstung geflogen wurden, kamen ab August 1944 auch He 219 A-2 zur Auslieferung. Einzige weitere in Reihe gebaute Version war die He 219 A-7 mit DB 603 E-Motoren, die mit 780 Litern Tankkapazität in den Motorgondeln über insgesamt 3380 Liter internen Treibstoffvorrat und eine verstärkte Bewaffnung verfügte. Weitere Varianten und Versionen wurden diskutiert, sind aber – wenn überhaupt – größtenteils nur in Form von entsprechend ausgerüsteten Versuchsmustern erprobt worden. Dazu zählen die mit Jumo 222 ausgerüstete He 219 B-1, die viersitzige He 219 C, die He 219 D mit Jumo 213 E-Motoren und die He 219 E mit unter dem Rumpf montiertem TL-Zusatzantrieb BMW 003.

Im Sommer 1944 flog als erstes Musterflugzeug für die geplante Serie He 219 B-1 die V-16 mit zwei Jumo 222-Triebwerken und auf 50 Quadratmeter vergrößerter Fläche. Als weitere Musterflugzeuge waren die He 219 V-23, V-27 und V-37 bis V-41 vorgesehen. Nicht klar ist, welche davon noch in die Flugerprobung kamen.

Eine Vielzahl von Rüst- und Umbausätzen wurde vorgeschlagen und teilweise erprobt oder in die Serienmaschinen eingebaut, wobei sich die Rüstsatznummern bei den Versionen unterschieden. Heinkel versuchte, in enger Zusammenarbeit mit der Front den Bau praxisnah zu gestalten. Der Produktivität hat dies eher geschadet als genutzt. Einige zuerst an der Front eingebaute Änderungen wurden auch nachträglich in die Fertigung übernommen. Dazu gehörte eine anstatt von Blech mit Plexiglas verkleidete Einstiegsklappe. Durch diese konnte ein drittes Besatzungsmitglied auf einer einfachen Matratze liegend den Luftraum unter dem Jäger nach Feindmaschinen absuchen. Andererseits lehnten viele Besatzungen den Einbau der so genannten „schrägen Musik“ als ineffektiv und leistungsmindernd ab, meist wurden beide Kanonen im Feld ausgebaut.

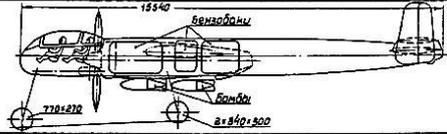
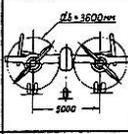
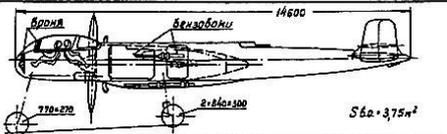
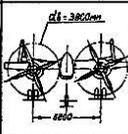
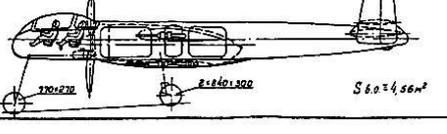
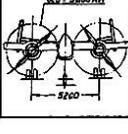
Bis April 1944 wurden in Wien 79 He 219 A-0 abgenommen. Ende 1944 lief die Fertigung dort nach 101 He 219 A-0 (Werknummern 190xxx), fünfzehn A-2 (W.Nr. 420xxx) und fünf gebauten He 219 D-1 (Umbauten) aus. In Rostock wurden rund 207 He 219 gebaut, darunter 15 He 219 A-0 (Nummernblöcke 210xxx und 211xxx), etwa 73 A-2 (W.Nr. 290xxx) und rund 119 He 219 A-7 (W.Nr. 310xxx). Damit ergibt sich zusammen mit den 12 V-Mustern (W.Nr. 219001 bis 003 und 190004 bis 012) eine Gesamtzahl von etwa 340 gebauten He 219.

Uhu, Hermes oder Marder?

Ebenso unklar wie ihre tatsächliche Bauzahl ist der korrekte Name der He 219. Landläufig bekannt ist sie unter „Uhu“, doch wer diesen Namen in Umlauf brachte, weiß man nicht. Fakt ist: Bisher existiert kein offizielles Dokument, in dem diese Bezeichnung der He 219 verwendet wird. Diesen Beinamen trug offiziell ja bereits die Fw 189. Im Dezember 1943 wollte Ernst Heinkel den Namen „Hermes“ für die He 219, um mit den Anfangsbuchstaben auf seine Firma hinzuweisen. Das Technische Amt favorisierte laut Fernschreiben vom 14. Dezember 1943 den Namen „Marder“. Noch Mitte Juni 1944 schlug der Leiter der Wiener Betriebsdirektion, Josef Schaberger, die Bezeichnung „Maskottchen“ oder „Heinkel-Maskottchen“ als Tarnbezeichnung der He 219 im Einsatz als „Mosquito-Jäger“ vor. Die übliche Tarnbezeichnung der He 219 im werksinternen Schriftverkehr dagegen lautete schlicht „He 111 N“.

He 419, frühe Varianten der He 219

Schon 1942 arbeitete man bei Heinkel parallel zur He 219 an einem Höhenflugzeug unter der Bezeichnung He 419. Vier Varianten wurden geprüft. Die ersten beiden waren als Höhenbomber für 500 kg Bombenlast mit zweisitzigen Druckkabinen und je zwei DB 603 A-Motoren mit TK 11-Ladern ausgelegt. Der Hauptunterschied bestand in den Tragflügeln, die 53 m² Fläche und eine Streckung von 11,8 beziehungsweise 63 m² bei einer Streckung von 14,3 haben sollten. Die zweisitzigen Höhenjäger-Varianten drei und vier mit gleichem Flügel von 59 m² Fläche und einer Streckung von 11,45 unterschieden sich hauptsächlich durch die DB 603-Motoren, die mit TK 9- bzw. TK 11-Ladern ausgerüstet werden sollten; dazu wurden sechs unterschiedliche Bauformen entworfen. Ein Entwurf sah vor, dass das zweite Besatzungsmitglied nach hinten blickte und eine rückwärts feuernde Waffe MG 131 Z per Periskop steuerte. Die letzte Variante hatte keine Rückwärtsbewaffnung, beide Besatzungsmitglieder saßen hintereinander mit Blick nach vorn.

He-419	Схема компоновки	Двигатель	Крыло (Форма, площадь, размах, удлинение, стреловидность)	Горизонтальное оперение (Форма, площадь, стреловидность)	Шасси Винт (Диаметр, количество лопастей)
1 Высотный бомбардировщик		DB 603 * TK 11	$S_{кр} = 53 \text{ m}^2$ $A = 11,8$		
2 Высотный бомбардировщик	ТО ЖЕ	ТО ЖЕ	$S_{кр} = 63 \text{ m}^2$ $A = 14,3$	ТО ЖЕ	ТО ЖЕ
3 11 в. 4в. Высотный истребитель		DB 603 * TK 9	$S_{кр} = 59 \text{ m}^2$ $A = 11,45$	$S_{гор} = 12,8 \text{ m}^2$	
4 22 в. 4в. Высотный истребитель		DB 603 * TK 11	ТО ЖЕ		

Illustrationen

Alle Abbildungen, soweit in der Bildlegende nicht anders angegeben, entstammen der Sammlung Volker Koos/ADL.

Bisher bekannte Versuchsmuster der Heinkel He 219

V-Nr.	Werk-Nr.	SKZ	Reihe	Motor	Verwendung
V-1	219001	VG+LW		DB 603	Erprobung Bugfahrwerk, Abkippsversuche
V-2	219002	GG+WG		DB 603	Sturzflugerprobung, zerstört 10.7.1943
V-3	219003	GG+WH		DB 603	Fahrwerk- und Luftschraubenerprobung
V-4	190004	DH+PT	V-Serie	DB 603	Erprobung Triebwerk-LS-Kombination
V-5	190005	DH+PU	V-Serie	DB 603	Waffenerprobung, Einbau 2 x MK 108
V-6	190006	DH+PV	V-Serie	DB 603	Erprobung Schleudersitze, FT-Anlage
V-7	190007	DH+PW	V-Serie	DB 603	Fronterprobung, zerstört 19.4.1944
V-8	190008	DH+PX	V-Serie	DB 603	Fahrwerkserprobung
V-9	190009		V-Serie	DB 603	Fronterprobung, zerstört 12.6.1943
V-10	190010		V-Serie	DB 603	Fronterprobung, zerstört 6.9.1943
V-11	190011		V-Serie	DB 603	Bahnneigung, elektrische Höhenflossenverstellung, Enteisierung, Bremsschirm
V-12	190012		V-Serie	DB 603	Fronterprobung, zerstört
V-13	190052	PK+QB	A-02	DB 603	Kraftstoffschnellablass, Warmwasserenteisierung, Motor-Lufteinlauf.
V-14	190058	PK+QH	A-08	DB 603	Zusatztanks in den Triebwerksgondeln, Änderung des Leitwerkeinstellwinkels
V-15	190064	RL+AD	A-014	DB 603	GM 1-Erprobung, Einbau FuG 16
V-16			A-0	Jumo 222A/B	Triebwerkserprobung, vergrößerte Fläche, verstellbares Fahrwerk
V-17	190060	PK+QJ	A-010	DB 603A	Schrägbewaffnung, Turbolader, BMW 003, Fronterprobung
V-18	190071		A-021	DB 603	Erprobung 6 x MK 103
V-19				DB 603	Druckkabine
V-20				DB 603	Druckkabine
V-21				DB 603A	Einheitstriebwerk, Konstruktion Heinkel
V-22				DB 603G	Einheitstriebwerk geändert
V-23				Jumo 222A/B	2. V-Muster mit diesem Triebwerk
V-24				DB 603	2x MK 108 unter Rumpf, vorgesehen als BMW 003-Erprobungsträger
V-25	190122			DB 603	Erprobung einadrige Kabelverlegung

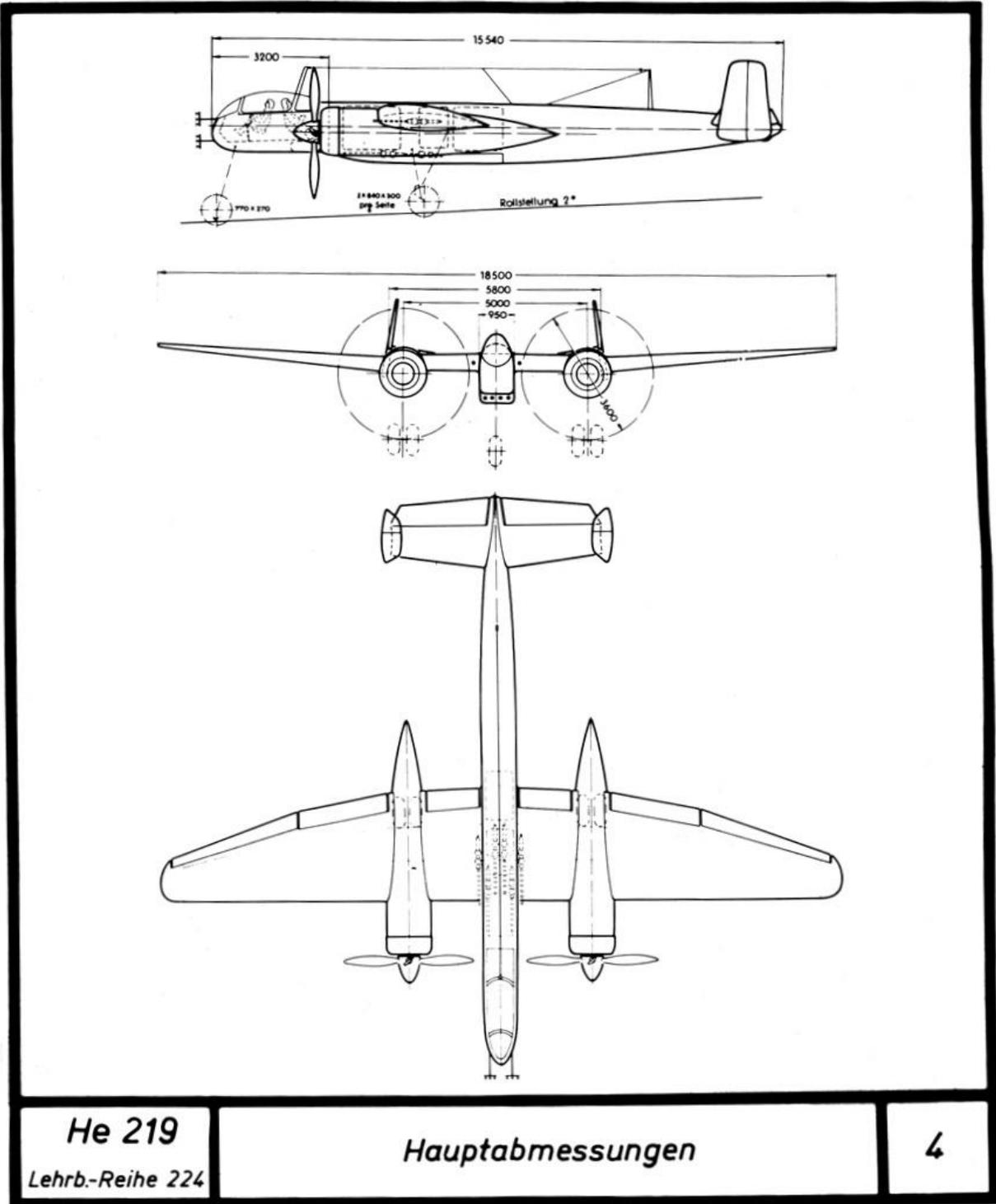
V-Nr.	Werk-Nr.	SKZ	Reihe	Motor	Verwendung
V-26	190120			DB 603	Erprobung MK 108-Schrägbewaffnung im Rumpf
V-27			A-2	Jumo 222E/F	Musterflugzeug He 219 B-1
V-28	190068		A-018	DB 603E	Motorversuchsträger
V-29	190069		A-019	DB 603A	Enteisungsversuche
V-30	190101		A-0	DB 603A	Versuchsträger BMW 003, Eigenschaftserprobung
V-31	190106		A-0	DB 603A	Einheitstriebwerk DB, Flugstabilität, Fronterprobung.
V-32	190121		A-0	DB 603A	2. Versuchsflugzeug GM 1-Anlage
V-33	190063		A-013	DB 603A	Antennenversuche, Parabolspiegel
V-34			A-0	DB 603A	3-Mann-Kabine
V-35			A-5	DB 603E	3-Mann-Kabine, Fläche und Leitwerk Holzbauweise
V-36			A-5	DB 603 E	wie V-35
V-37			B-1	Jumo 222E/F	3-Mann-Kabine, vergrößerte hölzerne Fläche und Leitwerk
V-38			B-1	Jumo 222E/F	wie V-37
V-39			A-2	Jumo 222E/F	wie V-27
V-40			A-2	Jumo 222E/F	wie v-27
V-41			A-2	Jumo 222E/F	Versuch geänderte Motoren

Geplante und gebaute Versionen der He 219

Version	Charakteristik (Unterschied zu V-Modellen und folgender Serie)
A-0	2-Mann-Kabine, DB 603 A/B-Motoren, 2 MG 151/20 in den Flächen und 4 in der Waffenwanne oder 4 x MK 108 in der Wanne und 2 x MG 151/20 in den Flächen
A-1	entsprach der A-0
A-2	serienüberarbeitete A-0, einadrige Verkabelung, Bewaffnung wie A-0, 2 MK 108 als Schrägeinbau im Rumpf möglich
A-3	DB 603 E/F, Bewaffnung: 2 x MK 108 in Wanne, 2 x MG 151/20 in den Flächen und 2 x MK 108 Schrägeinbau, 2 x 300-Liter-Zusatztanks in den Motorgondeln und 900-l-Zusatztank unter dem Rumpf, kein Serienbau, als Rüstsatz in A-2 möglich
A-4	»Mosquito-Jäger«, DB 603 A/B mit Turboladern, Bewaffnung wie A-3 ohne Schrägbewaffnung, erleichterte Panzerung und Bewaffnung
A-5	Weiterentwicklung der A-3, 3-Mann-Kanzel (hintereinander), 900-l-ZT unter d. Rumpf
A-6	»Mosquito-Jäger«, entsprechend A-4 mit DB 603 E oder L
A-7	Einheitstriebwerk DB 603 E Heinkel-Konstruktion, Bewaffnung: 4 x MG 151/20 in der Bodenwanne, 2 x MG 151/20 in den Flächen und 2 x MK 108 Schrägbewaffnung
B-1	Jumo 222 A/B, später Jumo 222 E/F, vergrößerte Tragfläche, vergrößerte 3-Mann-Kabine verstärktes Fahrwerk, vergrößerte Reichweite, Bewaffnung: 2 x MG 151/20 oder MK 108 in Wanne, 2 x MG 151/20 in Flügelwurzeln und 2 x MK 108 Schrägbewaffnung
B-2	Weiterentwicklung der B-1 mit 3-Mann-Kanzel, oder Höhenjäger mit 2-Mann-Druckkanzei (erl. wie A-4), Jumo 222 E/F-Motoren, größeres Bugrad (840 x 300 mm), Bewaffnung aus 6 x MK 108 (je 2 im Rumpf, in den Flächen und als Schrägeinbau)
C-1	Weiterentwicklung mit 1 m längerem Rumpf, Motoren um 300 mm vorversetzt, Bewaffnung wie bei B-2, dazu 4 x MG 131 als Heckbewaffnung, Besatzung: 3-Mann-Kabine (2 nebeneinander + 1 dahinter), 4. Mann im Heckstand
C-2	Weiterentwicklung der C-1 als 4-Mann-Jabo, 450 l höhere Tankkapazität, Bewaffnung: 2 x MK 103 in der Kabine, 2 x MK 108 in den Flächen, 4 x MK 103 im Heckstand, 1500 kg Bombenlast
D	Nachtjäger mit Jumo 213 E-Triebwerken
E	geplante Versionsbezeichnung der mit TL-Beschleuniger ausgerüsteten Maschinen

Technische Daten

Heinkel He 219 A-2	
Triebwerk	2 x Daimler-Benz DB 603 A (Untersetzung 1,93:1) mit je 1750 PS Startleistung
Brennstoff	2600 Liter = 1925 kg
Spannweite	18,50 m
Länge	15,54 m
Höhe (m. lfd. Schraube)	4,40 m
Flügelfläche	44,5 m ²
Leermasse	8120 kg
Rüstmasse	9840 kg
Zuladung	4380 kg
Flugmasse	12500 kg
Höchstgeschwindigkeit in Bodennähe	455 km/h
Höchstgeschwindigkeit in 6300 m	560 km/h
Reisegeschwindigkeit in 6000 m	455 km/h
Steigzeit auf 8000 m	15,0 min
Dienstgipfelhöhe	9800 m
Opt. Reichweite	2150 km
Startrollstrecke	680 m
Bewaffnung	2 x MG 151/20 mit je 300 Schuss im Flügel, 2 x MG 151/20 mit je 300 Schuss in Rumpfwanne, 2 x MK 108 mit je 100 Schuss als Schrägbewaffnung im Rumpf.
<i>Quelle: EHF-Baureihenübersicht He 219 und Flugzeug-Entwicklungsblatt He 219 v. 1.11.1944</i>	



Übersichtszeichnung der He 219, entnommen einer Lehrbildreihe der Ernst Heinkel Flugzeugwerke