

Der Warnemünder See- und Landflughafen mit den Ernst-Heinkel-Flugzeugwerken

Aus der mecklenburgischen Luftfahrt

Die Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke in Warnemünde-Kostock



Dr. ing. e. h. Ernst Heinkel

Der unglückliche Kriegsausgang hat einen Teil der mecklenburgischen Industrie außerordentlich hart betroffen. Die junge, durch den Krieg stark entwickelte deutsche Flugzeugindustrie hatte auch in Mecklenburg ihre Arbeitsstätten. So in Schwerin-Görries. Besonders aber war Warnemünde

ein Zentralspunkt der deutschen Luftfahrtindustrie, und außerdem waren dort die großen Versuchswerkstätten unserer ehemaligen Kaiserlichen Marine. Das Ende des Krieges bedeutete auch hier einen Abschluß. Die Bestimmungen des Versailler Vertrages haben der deutschen Luftfahrt, und vor allen Dingen der deutschen Luftfahrtindustrie, jedes Weiterbestehen unterbunden. Die mecklenburgischen Flugplätze und Werkstätten waren über Nacht verwaist und vielen der Broterwerb genommen, ganz abgesehen davon, daß wertvolle Einrichtungen zerstört werden mußten, die viele Millionen Mark Nationalvermögen darstellten. Görries-Schwerin, Warnemünde waren still geworden. Wertvolle Jahre der Entwicklungsmöglichkeiten sind den Deutschen genommen worden und erst nach und nach gelang es der zielbewußten Arbeit unserer alten Luftfahrt-Pioniere, diese unerträglichen Fesseln zu lockern und wieder Leben in eine Wirtschaft zu bringen, die zweifelsohne bereits einen Machtfaktor im öffentlichen Leben darstellte.

Wenn auch nicht alle, so hielten doch viele unserer alten Luftfahrt-Pioniere fest an ihrer Lebensarbeit. Dr. Ernst Heinkel war einer derjenigen, die unablässig bemüht waren, der deutschen Luftfahrt und ihrer Industrie wieder jene Geltung zu verschaf-



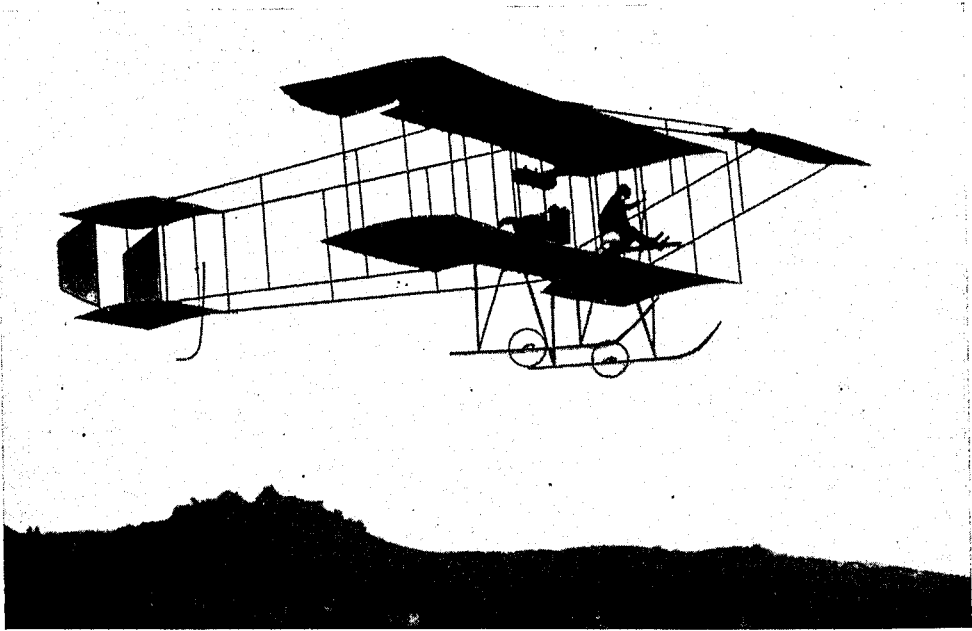
Das neue Werk Rostock der Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke, Warnemünde

fen, die sie vor und während des Krieges inne hatte. Dr. Ernst Heinkel, der bereits 1910 als Student seine ersten Versuche auf dem Cannstatter-Wäsen im Flugzeugbau und Fliegen ausführte, wo er aus eigenen Mitteln nach dem Muster des französischen Konstrukteurs Farman einen Doppeldecker herstellte, gründete im Jahre 1922 in Warnemünde die Ernst Heinkel-Flugzeugwerke G. m. b. H. und gab damit als erster dieser Industrie in Mecklenburg wieder eine Heimat.

Den ehemaligen Verhältnissen entsprechend, wo auf der deutschen Flugzeugindustrie immer noch die schweren Paragraphen des Versailler Vertrages lasteten, konnte die natürliche Entwicklung nur sehr langsam vor sich gehen. Der Werdegang dieses heute an eigentlichen Berufsjahren ältesten deutschen Flugzeugkonstruktors konnte aber die Bürgerschaft dafür geben, daß mit dem allmählichen Fallen der Fesseln des Versailler Vertrages auch die Entwicklung der Luftfahrt in Mecklenburg zum mindesten gleichen Schritt hält. Dr. Ernst Heinkel, der bereits 1911 nach seinen ersten persönlichen Versuchen Konstrukteur bei der damaligen L.W.G. in Berlin wurde, konnte schon 1912 einen Posten als Chefkonstrukteur der Albatros-Werke in Berlin-Johannisthal beziehen, den er dann bis Kriegsausbruch innehatte.

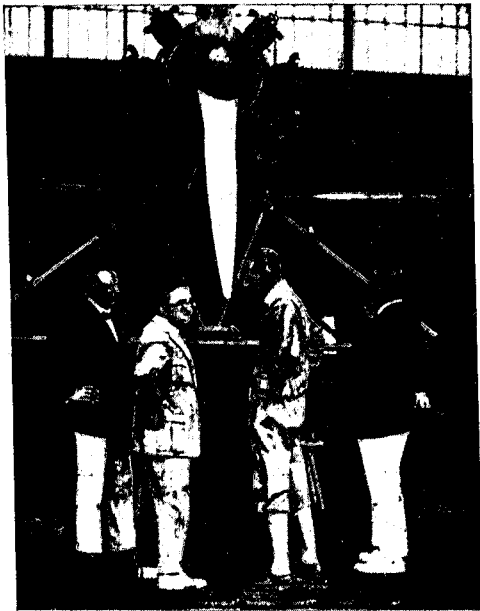
Dr. Heinkel war einer der wenigen Flugzeugtechniker, die auf dem Standpunkt standen, daß die damals so beliebte „Lauben-Konstruktion“ nicht entwicklungsfähig sei und ging deshalb in seinen Konstruktionen, unabhängig von den allgemeinen

Ansichten, dazu über, dem durch den Kriegsfall erforderlichen Fortschritt seine eigenen Wege und Gedanken zu geben. Die Erfolge der Hansa-Brandenburg-Flugzeugtypen, die Fabrikate der Hansa-Brandenburg-Flugzeugwerke, deren Direktor Dr. Ernst Heinkel während des Krieges wurde, haben dieser technischen Auffassung Recht gegeben. Die gleichen Konstruktionsideen sind auch heute noch maßgebend für den Bau der Heinkel-Flugzeuge im jetzigen Werk in Warnemünde. Von 1922 an wuchs das Leben in Warnemünde langsam, aber stetig. Sein Konstruktionsbüro ist heute mit 80 Diplom-Ingenieuren und Ingenieuren eine der größten wissenschaftlichen Produktionsstätten der deutschen Flugzeugindustrie. Seit 1922 wurden Flugzeuge der verschiedensten Muster, als Land- und Seeflugzeuge gebaut, teils in Einzelausführung, teils in Serienfabrikation. Das Konstruktionsbüro leistet jährlich etwa zweimal hunderttausend Konstruktionsstunden, woraus sich ein Maßstab für den Umfang der wissenschaftlichen Arbeit ergibt, die notwendig ist, um jene Qualitätsarbeit zu erreichen, die heute allein den Konkurrenzkampf mit der wesentlich besser gestellten ausländischen Flugzeugindustrie aufnehmen kann. Die Werkstätten besitzen eine Belegschaft von z. Zt. 500 Arbeitnehmern. Im Jahresdurchschnitt 1929 wurden 716 000 Arbeitsstunden geleistet. Ein Beweis für die systematische Vorwärtsentwicklung des Werkes ist die Tatsache, daß nunmehr die Serienfabrikation der Flugzeuge nach Rostock verlegt worden ist, während die Hallen in Warnemünde nur noch dem Versuchsbau dienen.



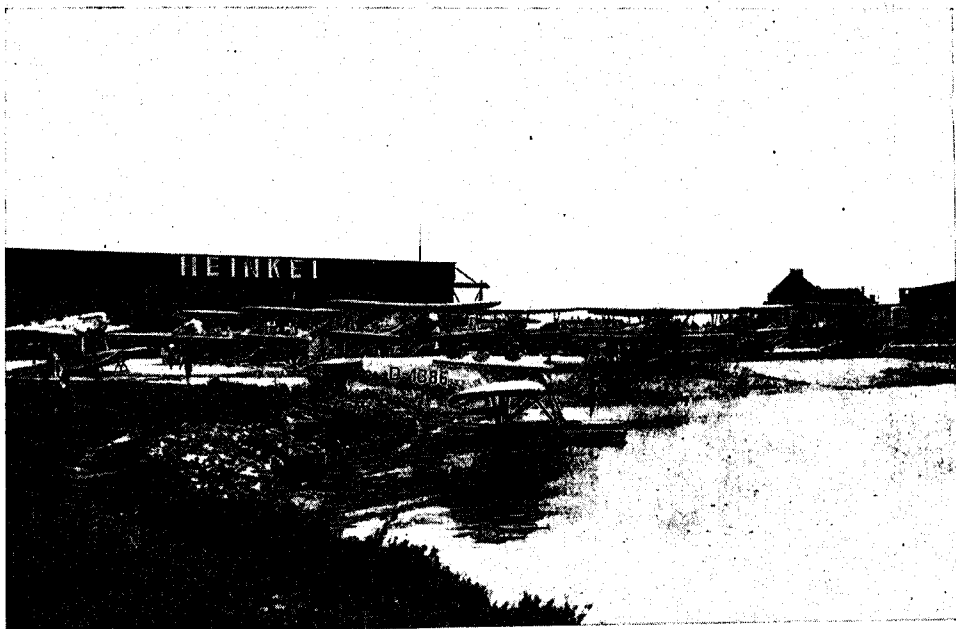
Der junge Student Heinkel fliegt im Juli 1911 über dem Stuttgarter Wäsen auf einem selbst konstruierten und selbst gebauten Gitterschwanz-Doppeldecker

Die Erfolge der Heinkel-Flugzeuge haben den Konstruktionen Weltruf verschafft. Bereits 1923 auf dem internationalen Flugwettbewerb in Göttingen in Schweden wurde einem Heinkel-Einsitzer gegen schärfste internationale Konkurrenz der erste Preis im Wettbewerb der Sport- und



Kronprinz Wilhelm mit Dr. Ernst Heinkel im Werk Warnemünde

Kurier-Flugzeuge zuerkannt. Als 1926 der erste deutsche Seeflugzeugwettbewerb in Warnemünde veranstaltet wurde, gingen zwei Heinkel-Flugzeuge mit ersten Preisen aus diesem äußerst schweren Wettbewerb hervor. Das Flugzeug HE 5 erhielt den ersten Preis, das Flugzeug HD 24 den dritten Preis. Von 13 Flugzeugen, die damals am ersten Tag zum Start erschienen waren, konnten nur drei bis zum Schlusse durchhalten und unter diesen waren zwei Heinkel-Flugzeuge. Im gleichen Jahre hatten die Heinkel-Werke zwei weitere große Erfolge, und zwar Höhenweltrekorde. Geflogen wurden diese Rekorde von dem Leiter der Verkehrsfliegerschule in Warnemünde von Gronau und dem schwedischen Kapitän Lornberg. — Auch mit der Konstruktion von Zeitungs-Transportflugzeugen befassten sich die Heinkel-Flugzeugwerke. In Millionen von Kilometern haben seit 1926 die Flugzeuge der großen Verlage ihre Zeitungen befördert und auch bei uns an der Ostsee kann man in jeder Bade-Saison täglich das Zeitungsflugzeug beobachten, wie es ohne zu landen seine Zeitungen abwirft. Ein gut Teil dieser Strecken haben Heinkel-Flugzeuge zurückgelegt, und dafür Sorge getragen, daß die Zeitungen möglichst schnell in die Hände ihrer Leser gelangten.



Flugzeugablaufbahn zum Breitling

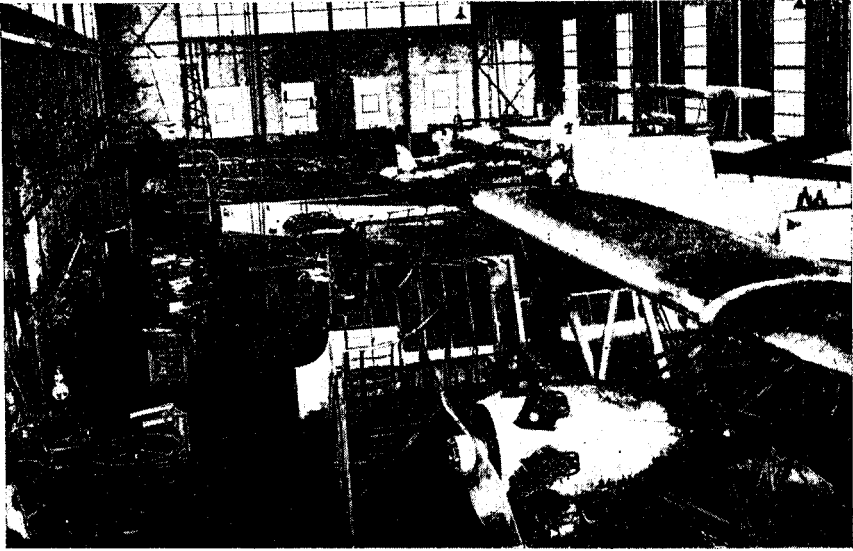
Es war 1928, als Ende Mai die Welt erfuhr, daß das Luftschiff „Italia“ des italienischen Nordpolforschers General Nobile verunglückt sei. Viele zogen aus, um sich an dem heldenhaften Rettungswerk zu beteiligen. Es waren vornehmlich Heinkel-Flugzeuge der schwedischen Marine, die den verunglückten Italienern erste Hilfe brachten. In etwa 90 Flugstunden hatten die schwedischen Heinkel-Flugzeuge etwa 15 000 Kilometer geflogen und der schwedische Kapitän Tornberg selbst sagte, daß die Heinkel-Flugzeuge es waren, die die Hauptarbeit bei der Expedition verrichtet hätten.

Wer kennt nicht Gunther Plüschow, den „Flieger von Tsingtau“? Er, der mit seiner „Holzpantone“ den Atlantischen Ozean von der Nordsee bis nach Feuerland überquerte, hat in seinem „Silberföndor“, einem Heinkel-Flugzeug, jene Forschungsflüge unternommen über Gegenden, die bisher der zivilisierten Welt noch gänzlich unbekannt waren. An der Grenze von Chile und Argentinien, dem äußersten Süden Südamerikas, da zeigte die Karte noch jene weißen Stellen, auf denen zu lesen steht „unerforscht“. Jahrzehntelange Bemühungen erfahrener Forscher, in die Geheimnisse dieser unbekanntem Welt einzudringen, waren durch unüberwindliche Schwierigkeiten, die die rauhe Gebirgs-

welt Patagoniens und Feuerlands ihnen entgegensetzte, stets vergeblich gewesen. Gunther Plüschow überflog mit seinem Heinkel-Doppeldecker nach Überwindung unerhörter Schwierigkeiten in wenigen Stunden den 5000 Meter hohen Cerro Payne und konnte als erster Mensch Ein-



Blick in den Packraum eines Heinkel-Zeitungsflugzeuges



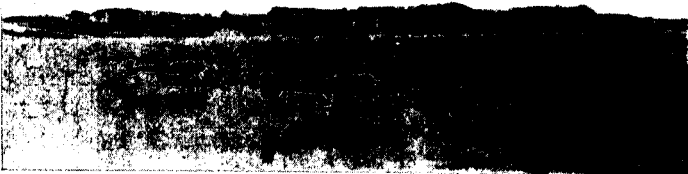
Teilansicht der Warnemünder Werkräume

blick gewinnen in jene eiserfüllte rauhe Gebirgswelt, die bisher allem Eindringen unentwegten Widerstand entgegengesetzt hat.

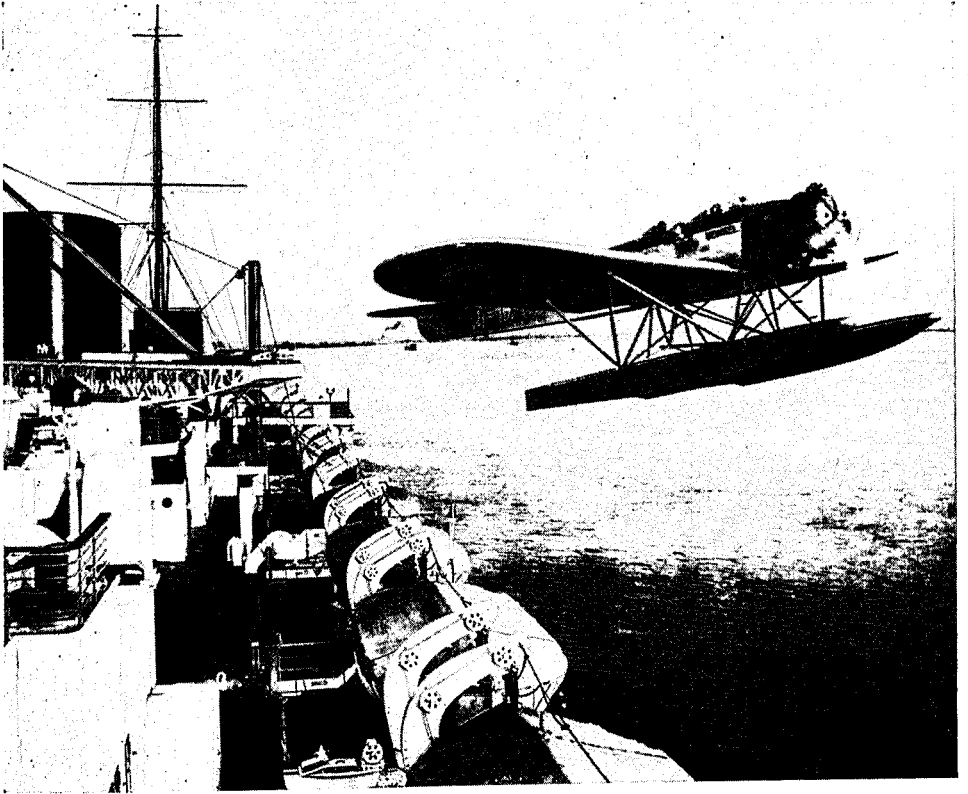
Im vergangenen Jahre gelang es dem Chesepilot Rolf Starke der Heinkel-Flugzeugwerke, sechs Weltrekorde auf einmal aufzustellen, die von der Fachwelt ganz besonders beachtet wurden.

Alle diese Erfolge und Taten sind nur ein Teil aus der Kette der Erfolge und haben dazu beigetragen, den Weltruf der Heinkel-Werke zu festigen und den Namen „Heinkel“ untrennbar mit dem Begriff „Warnemünde“ zu verbinden. Als der

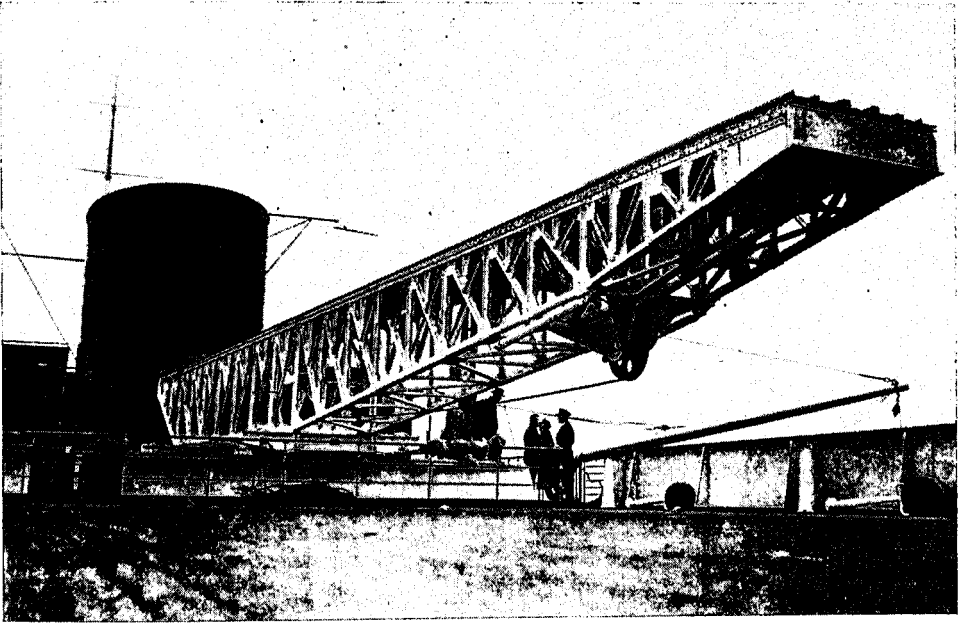
Dampfer „Bremen“ seine erste Ausfahrt nach Amerika machte, da verfolgte die ganze Welt Tag für Tag die Zeitungsberichte über den Verlauf der Fahrt. Jeder wußte, daß auch für die Luftfahrt diese erste Überquerung des Atlantischen Ozeans durch die „Bremen“ von besonderer Bedeutung war. Zum ersten Male sollte von einem deutschen Schiff mehrere hundert Meilen vor New York ein Flugzeug von Bord des Schiffes starten, um Post und Schiffspapiere noch lange vor Ankunft des Dampfers an Land zu bringen. Wiederum waren es die Heinkel-Flugzeugwerke, die hier ihre Arbeit der praktischen Wirtschaft



Heinkel-Flugzeuge vor Spitzbergen bei Rettung der Nobile-Expedition



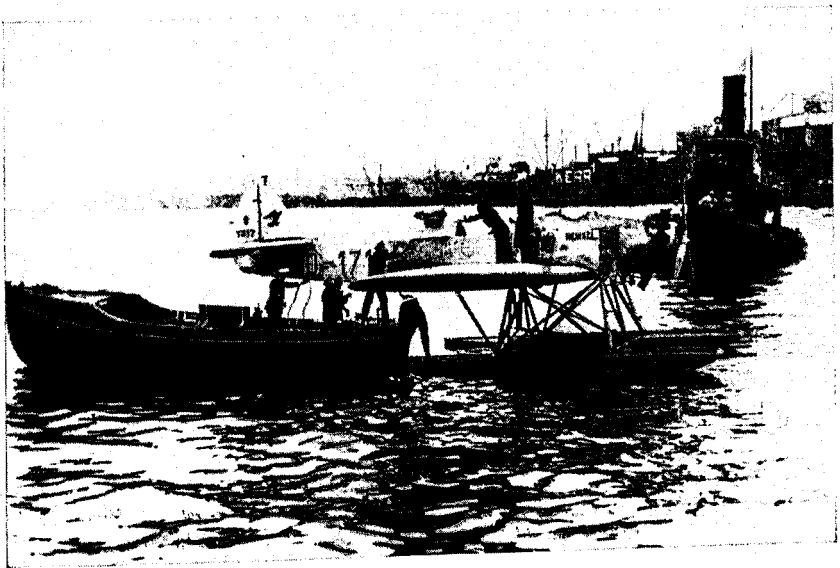
Katapultstart eines Heinkel-Flugzeuges vom Lloyddampfer „Bremen“



Der Heinkel-Katapult auf dem Schnelldampfer „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd

nutzbar machten. Als am 22. Juli 1929 um 11 Uhr vormittags mit 11.000 Briefen an Bord das Heinkel-Seepostflugzeug unter Führung des Flugkapitäns von Studnitz von Dr. Ernst Heinkel selbst zum Flug nach New York gestartet wurde, da wartete die ganze Welt gespannt auf den Augenblick, wo die Drahtnachrichten von seiner Landung eintreffen sollten. Pünktlich erfolgte die Landung am Pier des Norddeutschen Lloyd im Hafen von New York.

Begeistert war der Empfang der deutschen Flieger durch die Amerikaner, die einen praktischen Sinn für derartige Unternehmungen haben. Ein Beweis der Anerkennung war die Äußerung des amerikanischen Staatssekretärs für die Luftfahrt Mr. Mac Cracken, die er gelegentlich eines Besuches in Wernemünde zu Dr. Heinkel machte, daß der Katapult-Postflugdienst von dem Schnelldampfer „Bremen“ ein vielversprechender Auftakt zur Lösung des seit



Das Heinkel-Seeflugzeug landet mit der ersten Katapultpost im Hafen von New York

vielen Jahren im Mittelpunkt des Interesses stehenden Problems der schnelleren Postbeförderung zwischen den beiden Kontinenten Europa und Amerika sei.

Katapult und Flugzeug sind Erzeugnisse und Konstruktionen der Heinkel-Flugzeugwerke; die mit dem regelmäßigen Postdienst auf der „Bremen“ gemachten Erfahrungen haben den Norddeutschen Lloyd veranlaßt, auch das Schwesterschiff der „Bremen“, die „Europa“, mit einer derartigen Anlage zu versehen und in wenigen Wochen wird ein neuer Heinkel-Katapult mit einem neuen Heinkel-Flugzeug den Katapult-Postflugdienst zwischen Amerika

und Europa versehen. Alle diese Erfolge haben nicht wenig dazu beigetragen, daß heute Heinkel-Flugzeuge in der ganzen Welt geflogen werden. Staaten, wie Schweden, Ungarn, Dänemark, Rußland, Finnland, Japan u. a. haben die Lizenzen erworben für den Bau von Heinkel-Flugzeugen, die in ihren Armeen und bei ihrer Marine Verwendung finden. Fast täglich besuchen die Vertreter fremder Staaten die Werke in Warnemünde und Rostock und die Handelsbeziehungen der Heinkel-Flugzeugwerke tragen ein gutes Teil mit dazu bei, unseren Export zu fördern und unsere Handelsbilanz zu verbessern.



Gunther Plüschows Heinkelflugzeug im Feuerland

Der Flieger

Carl Maria Holzappel

Ich bin der Motor
im hohen Raum,
die fliegende Brücke
zum Wolkensaum,
bin Deine Hoffnung,
Traum, Glaube, Flügel,
zu neuer Form
erstarrter Geist,
der die Jahrtausende

alten Riegel
aufbrach und um
die Erde kreist!

Ich bin der Rhythmus!
Des Kosmos Wände
beklopft meine Sehnsucht,
durchhallt mein Schall,
ich fühle, mich tragen

des Weltalls Hände,
ich bin aller Winde
Freude und Ball.
Bin ewiger Jugend
Traum und Spiel,
überschwebe das Glück,
überschwebe das Leid,
es bleibt mein Ziel:
Unendlichkeit.