



Heinkel-Seeflugzeuge Aufn. Gunter Brunsd

Flieger in Warnemünde P. Bünger

Wir nehmen es immer als selbstverständlich hin, daß in Warnemünde allerhand Flugzeuge stationiert sind. Was man auf dem Warnemünder Flugplatz eigentlich macht, davon haben wir nur eine dunkle Vorstellung. Vielleicht glauben wir gar, dort werde nur eine mehr oder minder wichtige sportliche Spielerei betrieben. Dagegen muß einmal ganz deutlich gesagt werden, daß Warnemünde in der deutschen Fliegerei eine wichtige Rolle spielt. Diese wichtige Rolle ist dem Flugplatz nicht etwa eines Tages geschenkt worden. Die Fliegerei ist eine so ernste Sache, daß sie ihren Ruhm keineswegs wahllos und über Nacht vergibt. Warnemünde hat eine lange und in jedem Augenblick ruhmreiche Geschichte hinter sich. Daß wir gewöhnlich von alledem nichts ahnen, hat seinen Grund darin, daß Warnemünde uns zu nahe liegt, und dann allerdings auch darin, daß die Flieger selber nicht viel Aufhebens von sich machen. Daher muß ihnen hier einmal das Wort geredet werden.

Im August 1914 sollte der Nordmarkenflug stattfinden. Die Nationale Flugspende setzte sich dafür ein, und die Stadt Rostock

richtete den Platz her durch Aufschwemmen mit Sand und Schlick, denn vorher war der Platz nur ein sumpfiges Wiesengelände gewesen. Man errichtete drei Hallen und einige Gebäude. Aber der Krieg kam dazwischen. Die Flugzeuge wurden „eingezogen“, und die Marine übernahm den Platz gegen Pacht von der Stadt Rostock. Während des Krieges entstanden weitere Gebäude: sieben Flugzeughallen, zwei Wasserhallen, Kasernen, Baracken usw. Zu der hölzernen Ablaufbahn, die noch aus der Vorkriegszeit stammte, kamen zwei weitere Ablaufbahnen: eine nach See und eine nach dem Breitling. Es wurde eine respektable Anlage. Während der Revolution brannten dann zwei Flugzeughallen ab, darunter eine mit etwa 90 Maschinen, die an die Entente ausgeliefert werden sollten. Der Friedensvertrag forderte dann den Abbruch von vier Hallen und der beiden Wasserhallen.

Während des Krieges war in Warnemünde das Seeflugzeug-Versuchs-Kommando stationiert, das die Aufgabe hatte, hier die Weiterentwicklung der Flugtechnik zu beobachten und aus-

zuwerten. Sämtliche Flugzeuge, die an die Front geliefert werden sollten, kamen erst hierher, wurden aufmontiert und geprüft. Kein Flugzeug, das an der Front flog, war nicht in Warnemünde gewesen, und mancher der bekannten Flieger holte sich seine Maschinen in Warnemünde ab. Außerdem gab es nebenher eine kleine Flugstation zur Überwachung des Ostseegebietes. Es herrschte damals ein sehr lebhafter Betrieb in Warnemünde. Etwa tausend Mann Besatzung lagen hier. Der Rest der militärischen Belegschaft rückte erst 1920 ab. Die Stadt Rostock verkaufte den Platz für eine lächerliche Papiermarksumme an das damals bestehende Reichsschatzministerium. Das muß man heute, bei der aussichtsreichen Entwicklung des Flugplatzes, bedauern. Das Reich hat seitdem den Platz untervermietet.

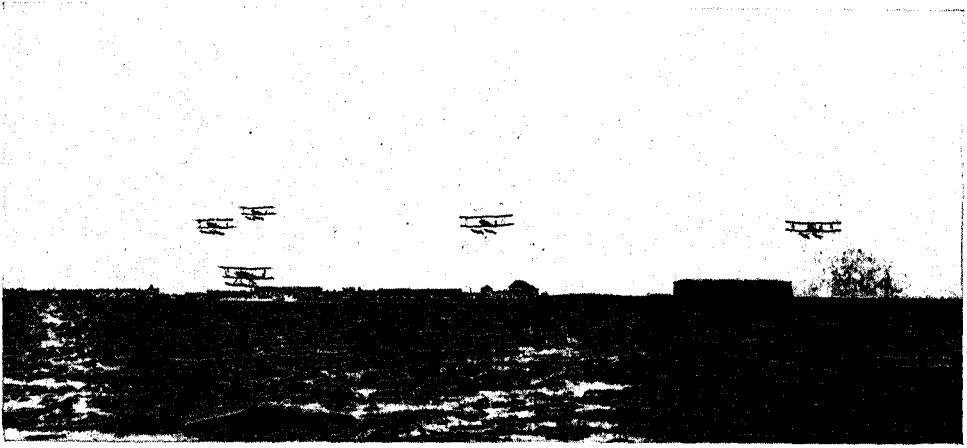
Den Anfang der zivilen Fliegerei machte die Lloyd-Luftreederei, die Vorgängerin der Deutschen Luft Hansa. Außerdem wirkte hier die kleinere Sablatnig-Flugzeuggesellschaft. Die Luftreederei, die einen Verkehrsflug nach Skandinavien, besonders auch nach Dänemark aufrecht erhielt, gab 1922 ihren ganzen Betrieb auf, und die von ihr benutzten Anlagen wurden an Ernst Heinkel verpachtet. Heinkel ist bereits seit 1910 im Flugzeugbau tätig und darf auf eine lange Reihe bedeutsamer Erfolge zurückblicken. Er war 1912—14 Chefkonstrukteur bei Albatros und während des Krieges technischer Direktor der Hansa-Brandenburg Flugzeugwerke. Seine Konstruktionen haben heute internationalen Ruf und kennzeichnend für den erreichten Vorsprung auf einigen Gebieten ist, daß die im Sommer 1929 aufgestellten fünf Weltrekorde auch heute noch ungeschlagen sind. Die Heinkelwerke nehmen eine stetig aufwärts gerichtete Entwicklung und Heinkels ausgezeichnete Konstruktionen werden heute lizenzierte in einer ganzen Reihe deutscher und ausländischer Flugzeugwerken gebaut. In den Heinkelwerken fanden im Jahresdurchschnitt 1930 380 Arbeitnehmer Beschäftigung und ein Gang durch die Hallen in Warnemünde und Rostock zeigt, daß hier ein sehr hoher Stand industrieller Fertigung erreicht wurde. Wir haben schon bei anderer Gelegenheit über das Heinkelwerk gesprochen, so daß es jetzt nur nötig

ist, kurz auf die Qualitätsarbeit hinzuweisen, die Warnemündes Namen in allen Fliegerkreisen berühmt gemacht hat.

Natürlich ist es kein Zufall, daß sich in Warnemünde die Flieger und was mit ihnen zusammenhängt, besonders gern sammelten. Schon im Kriege war Warnemünde der überhaupt beste See- und Landflughafen. Die Güte des Platzes und die vorhandenen Anlagen zogen nun auch nach dem Kriege die Fliegerei wieder nach Warnemünde, obwohl, wie wir sahen, einige Unternehmungen sich wieder auflösten. Im Jahre 1925 kam die Seeflug G. m. b. H., die mit Reichsunterstützung arbeitete. Sie wurde später ersetzt durch die Deutsche Verkehrsfliegerschule. Was aber diese Fliegerschule vorfand, war außerordentlich schlecht. Ehedem waren die Hallen einmal vorbildlich eingerichtet gewesen. Mittlerweile waren sie aber von der Reichsverwertungsgesellschaft „verwertet“ worden, und zwar so, daß sogar die Wasserrohre und Lichtleitungen herausgerissen worden waren. Es standen nur noch die nackten Räume, die zudem unter den starken Witterungseinflüssen der See gelitten hatten. Nur allmählich konnte das alles wieder instandgesetzt und brauchbar gemacht werden.

Man mußte sich zunächst sehr einschränken. Der Werpflegungsbetrieb der Schule konnte nur behelfsmäßig durchgeführt und die Schüler konnten nur sehr gedrängt untergebracht werden. Nämlich das ursprünglich für die Flieger vorgesehene Verwaltungs- und Unterbringungsgebäude wurde vom Reichsfinanzministerium in Anspruch genommen, das dieses Haus zu einem Beamtenherholungsheim einrichtete. Die besonderen Verhältnisse in Warnemünde bringen es aber mit sich, daß das Heim nur etwa 2½ Monate benutzt wird, während es die übrige Zeit des Jahres leersteht. Man kann es begreifen, daß die Flieger, selbst bei weitgehendem Verständnis für die Bedürfnisse der Beamten, diese unökonomische Ordnung der Dinge sehr bedauern.

Die Schule begann nach dem Kriege mit drei alten Friedrichshafener Maschinen, die noch an der Front geflogen hatten, bekam 1927 vier Flugzeuge der Luftfahrzeuggesellschaft und benutzt seit der Zeit regel-



Die Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke in Warnemünde

mäßig Heinkelflugzeuge. Gegenwärtig verfügt sie über etwa 35 Flugzeuge, hat also eine sehr gute Entwicklung aufzuweisen. Mit im Monat durchschnittlich 1500 Starts und Landungen übertrifft Warnemünde alle anderen Plätze der Ostsee. Ubrigens hat die Stadt Rostock neuerdings wieder eine Vergrößerung und Verbesserung des Platzes mit Reichsmitteln vorgenommen. Die Gesamtleitung und die Ausbildung im Seeflug hat von Gronau in Händen, und zwar auf den beiden Plätzen Lißt und Warnemünde. Drei Fluglehrer und drei theoretische Lehrer sind hier tätig, dazu kommt noch der Leiter der eigenen Wetterstation. Über den Lehrbetrieb der Fliegerschule wird einmal bei anderer Gelegenheit zu reden sein.

Nicht vergessen werden darf die Aero-Sport G. m. b. H., die jetzt zwar ihren Schulbetrieb eingestellt hat, aber im Jahre 1923 als Flugschule gegründet wurde, Luftverkehr und Rundflüge einrichtete und sich im übrigen mit dem Bau von Flugzeugteilen, besonders von Schwimmem, befaßt.

Eine ereignisreiche Geschichte hat die rühmlichst bekannte Arado-Werft hinter sich. Gegründet wurde sie ursprünglich als Filiale der Friedrichshafener Werft, die hier nur ihre Flugzeuge montieren lassen wollte. Friedrichshafen gab aber schon nach zwei Jahren, 1918, die Filiale wieder auf, und die Werft ging dann in den Besitz der Dinos-Automobilgesellschaft über, die zum Stinneskonzern gehörte. Sie baute da-

mals ausschließlich Fischkutter und Motorboote, die heute noch in Warnemünde und auf der Warnow im Betrieb sind. Im Jahre 1925 übernahm dann die Arado-Handels G. m. b. H. die Werft, erledigte das noch vorliegende Bauprogramm und widmete sich wieder ganz dem Flugzeugbau. Zuerst baute man mit Heinkellizenz, bis im selben Jahre noch der Konstrukteur Kethel von den Fokkerwerken hierher verpflichtet wurde und eigene Modelle durchführte. Diese Flugzeuge haben sich dann bestens bewährt, beispielsweise in dem Non-stop-Flug nach Konstantinopel und Teneriffa. In letzter Zeit hat man sich auch dem Leichtflugzeugbau zugewandt. Das Allerneueste sind Konstruktionen auf anderen Gebieten. Die Aradowerft ist bei den Kunden allgemein geschätzt wegen ihrer vortrefflichen Konstruktionen und nicht zum mindesten wegen der erstklassigen handwerklichen Durcharbeit ihrer Erzeugnisse. — —

Das alles konnte hier natürlich nur in groben Umrissen gezeichnet werden. Aber wer ahnt es, daß soviel ernste Arbeit auf dem Gebiete der Fliegerei sozusagen vor unserer Tür geleistet wird? Dort sitzen überall Männer, die die Fliegerei gepackt hat und nicht wieder losläßt, und die dabei sind, eines der wichtigsten und zukunftsreichsten Gebiete der Technik immer weiter zu erschließen. Ich meine, wir sollten uns allgemein noch viel mehr darum kümmern, denn schließlich geht es uns alle an, was dort erreicht wird.