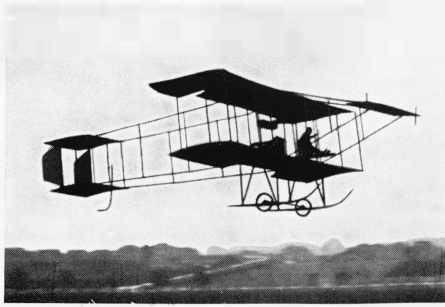


DER FLUGZEUGBAUER DR. ERNST HEINKEL



Ernst Heinkel bei seinem ersten Flug über dem Cannstatter Wasen 1911

Ernst Heinkel erlebte die Anfänge der Luftfahrt als Student der Technischen Hochschule in Stuttgart. Die Flüge von Wright und Blériot hatten um jene Zeit die Zweifel am Motorflug durch Tatsachen widerlegt, und allenthalben regte sich das Interesse für die neue Sache. Im allgemeinen aber galt sie noch als ein waghalsiger Sport, der auf Rennbahnen und Volksbelustigungen vorgeführt wurde und dessen ernste und weittragende Hintergründe nur wenige sahen. Zu diesen gehörte Ernst Heinkel, und es ist für seine spätere plan- und maßvolle Entwicklung typisch, daß er bei seinem Erstbau, an den er mit Hilfe seiner Ersparnisse und wohlwollender Freunde im Jahre 1911, durch Studien des Vorhandenen gründlich vorbereitet, herangehen konnte, nicht alle Risiken konstruktiver, fliegerischer und wirtschaftlicher Art aufeinander türmte. Er schloß sich baulich an das Vorbild Farmans an, in dem er wohl schon damals den ersten wirklichen Flugzeugindustriellen des Kontinents erkannte. Dennoch war das Schicksal dem jungen Flieger nicht hold. Bei einem der ersten Flüge auf dem Cannstatter Wasen stürzte Ernst Heinkel am 19. Juli 1911 in einer zu steil genommenen Kurve ab, das Flugzeug fing beim Aufschlagen auf den Boden Feuer und wurde restlos zerstört.

Die „B. Z. am Mittag“ berichtete in ihrer Ausgabe vom 20. Juli 1911 über den Unfall:

Schwerer Flieger-Absturz.

Der Aviatiker Heinkel schwer verletzt, sein Apparat verbrannt.

Eigener Drahtbericht.

Kannstadi, 20. Juli.

Auf dem Flugplatz Kannstadi Wasen ist gestern der Flugzeugkonstrukteur Ingenieur Heinkel mit einem selbstgebauten Flugapparat nach System Henry Farman mit 60 PS. Mercedes-Motor bei einem Probeflug schwer zu Schaden gekommen. Heinkel hatte bereits einige kurze Flüge mit Erfolg absolviert und stieg nochmals auf, sich zu einer Höhe von ca. 30 Metern erhebend. Er flog eine scharfe Kurve, die sehr gut gelang, bei einer zweiten, noch engeren, rutschte der Zweibecker jedoch nach rechts ab, wegen der geringen Höhe konnte der noch ungeübte Führer die Maschine nicht mehr aufrichten und mit laufendem Motor stürzte der Apparat nieder, am Boden zerfählend. Aus

dem Trümmerhaufen schoß eine hohe Flamme empor. Der an dünnen Drähten über dem Motor aufgehängte Benzintank war abgerissen und geplatzt und der ausfließende Brennstoff entzündete sich an dem heißen Motor.

Als ein Hilfsautomobil hinkam, stand der ganze Apparat in hellen Flammen. Den unglücklichen Flieger hatten aber im Augenblick vorher noch einige auf Bohrädern hinzueilende Handwerker aus seiner gefährlichen Lage zu befreien vermocht. Er ist dem Feuerstobe nur mit knapper Not entronnen. Mit entstelltem, blutigem und zerfetzten Gesicht lag er im Graße, doch kehrte das Bewußtsein bald wieder. Bei dem harten Sturz hatten ihm die Spanndrähte übel zugerichtet. Außerdem hat Heinkel einen Beinbruch erlitten. Er wurde im Automobil ins Krankenhaus überführt.

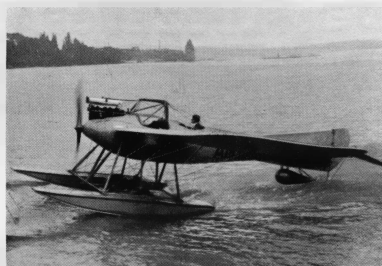


Ernst Heinkel am Steuer seines selbsterbauten ersten Flugzeuges 1911

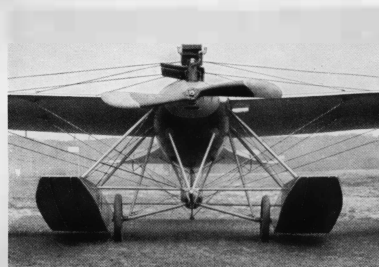
Ernst Heinkel, durch Knochenbrüche und Brandwunden schwer verletzt, wurde von einem unbekannt gebliebenen Arbeiter der Daimler-Werke aus den brennenden Trümmern gezogen und dadurch gerettet. Aber die Ärzte zweifelten an der völligen Wiederherstellung, und das mühevollen Werk jahrelanger Pionierarbeit war jedenfalls vernichtet.

Damals kam Ernst Heinkels unzerstörbare Energie und Lebenskraft zu ihrer ersten sichtbaren Entfaltung. Sie überwand die schweren Wunden und ließ ihn schon sechs Wochen nach jenem Unfall am Start des Schwabenfluges, leider nur als Zuschauer, in Weil bei Eßlingen erscheinen. Auf's neue von der Fliegerei in ihren Bann gezogen, vom eigenen Fliegen und Bauen durch die körperlichen und wirtschaftlichen Schäden des Unfalls ausgeschlossen, ging Ernst Heinkel den einzig richtigen Weg, um rasch weiter zu kommen: er verwendete seine Fähigkeiten durch den Eintritt in das Konstruktionsbüro einer der eben gegründeten deutschen Baufirmen, der Luftverkehrs-Gesellschaft (L.V.G.) in Berlin-Johannisthal. Ernst Heinkel hatte Gelegenheit, dort seine ersten fabrikationstechnischen Erfahrungen beim Bau verschiedener Typen zu sammeln, die die L.V.G. nach ausländischen Lizenzen fertigte. Dem Drang nach eigener konstruktiver Betätigung wurde erst freie Bahn geschaffen, als Ernst Heinkel mit Ablauf des Jahres 1912 sein Verhältnis zur L.V.G. wieder löste und in die Dienste der benachbarten Albatros-Werke trat. Deren Geschäftsführer, Otto Wiener, erkannte schnell die große schöpferische Begabung Ernst Heinkels und eröffnete ihm die Möglichkeiten zu freier konstruktiver Betätigung. Diesem klugen Schritt hat Albatros den Vorsprung zu verdanken, den die Firma damals im deutschen Flugzeugbau gewinnen konnte.

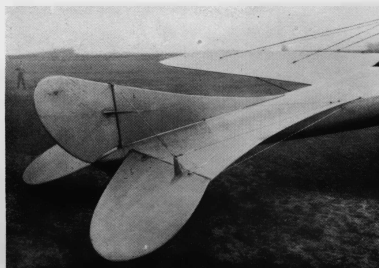
Der Eintritt Ernst Heinkels gab der Firma Albatros die Möglichkeit, zu eigenen Konstruktionen überzugehen. Ernst Heinkel verbesserte zwar die zur Zeit seines Eintritts gebaute Taube durch einen Sperrholzrumpf, versprach sich aber nichts von der bei der Taube angewendeten Brückenkonstruktion zur Verspannung der Flügel, sondern suchte nach neuen, vollkommeneren Bauarten. Es ist geradezu erstaunlich, welchen Fortschritt in Anordnung und Form die nun folgenden Erstkonstruktionen Ernst Heinkels bei Albatros im damaligen Flugzeugbau bedeuteten. Er sah sogleich die großen Vorteile des Eindeckers und bemühte sich, ihm breiteren Eingang zu verschaffen. Der erste Albatros-Eindecker, den Ernst Heinkel schon wenige Monate nach seinem Eintritt im Frühjahr 1913 herausbrachte, zeigte Merkmale, die heute als Allgemeingut keine besondere Beachtung mehr finden, damals aber ganz prinzipielle Fortschritte waren: den Stirnkühler, die nebeneinanderliegenden Sitze, den gerundeten, fast völlig verkleideten Torpedorumpf, das in die Rumpfformen übergehende Leitwerk u. a. Auch der leichten Montierbarkeit und der Auswechselbarkeit der Einzelteile galt schon damals das Augenmerk Ernst Heinkels. Der erste Albatros-Eindecker war zusammenlegbar und leicht transportabel, ebenso der spätere Doppeldecker B I, bei dem außer-



Der Albatros-Eindecker Ernst Heinkels beim Bodensee-Wettbewerb 1913



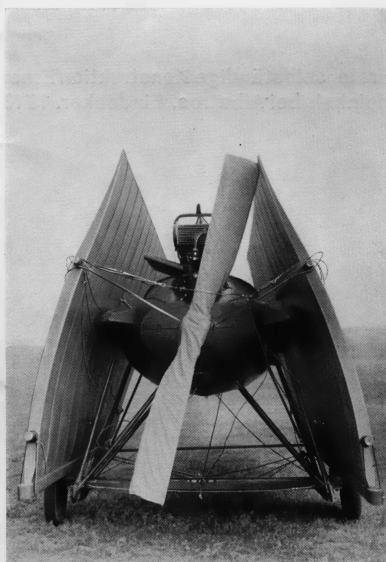
Das Amphibium-Fahrgestell des Albatros-Eindeckers 1913



Das in den Rumpf übergehende Leitwerk des Albatros-Eindeckers 1913

dem das zwei-stielige Tragwerk gegen ein größeres drei-stieliges und das Rollwerk gegen ein Schwimmwerk ausgetauscht werden konnte, so daß dasselbe Flugzeug als Land- und Wasser-Maschine verwendet werden konnte. In Helmut Hirth und Hans Vollmöller fanden diese Eindecker damals die Piloten, die mit ihnen zu Land und zu Wasser aufsehenerregende Erfolge erzielten und sich auch für ihre Einführung bei Heer und Marine in mehrfachen Vorführungen einsetzten. (Siehe Nr. 8 der Heinkel-Mitteilungen.)

Ernst Heinkel war der Zeit aber damals so weit voraus, daß er bei den militärischen Auftraggebern nur wenig Gegenliebe für seine Neuerungen fand. Der Doppeldecker galt noch als die allein brauchbare Konstruktion für militärische Zwecke, und da dieses Vorurteil nicht zu überwinden war, blieb Ernst Heinkel nichts anderes übrig, als sich im Interesse seiner Firma ihm zuzuwenden. Seine Kenntnisse und Erfahrungen sollten sich auch an dieser Aufgabe bewähren. Es entstand schon zum Herbst 1913 der Albatros-Doppeldecker B I, durch einen Sperrholzrumpf besonderes Aufsehen erregend. Die neue Type ging sofort in eine schwere Leistungsprüfung nach der andern und erzielte eine ununterbrochene Reihe von sensationellen Erfolgen, bis sie im August 1914 zum konstruktiven Ausgangspunkt einer umfangreichen Kriegsproduktion wurde. Ernst Heinkel machte diese Entwicklung nicht mehr bei Albatros mit, da ihm schon im Frühjahr 1914 die Stelle eines Chefkonstruktors und Direktors der späteren Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke angeboten und von ihm angenommen worden war. Heinkel fand bald nach Ausbruch des Krieges einen verständnisvollen Förderer in dem damaligen Vorsitzenden seines Aufsichtsrates, dem Großindustriellen Castiglioni, der ihm nicht nur völlige Handlungsfreiheit in seinem eigenen Werk, sondern darüber hinaus auch einen entscheidenden Einfluß auf die von ihm kontrollierten österreichischen Flugzeugfabriken einräumte. Die Flugzeuge der österreichischen Marine sind in der Folgezeit zu 95%, die der österreichischen Armee zu 70% nach Entwürfen Ernst Heinkels bei der österreichischen Flugzeugfabrik „Phönix“ in Wien und der Ungarischen Flugzeug-Aktiengesellschaft „Ufag“ in Budapest gebaut worden.



Der Albatros-Eindecker Heinkels, zum Transport
zusammengelegt 1913

Es ist klar, daß eine so eingehende und vielseitige Betätigung, wie sie durch die kaum zu befriedigenden Anforderungen der Land- und Seeflugwaffe in den nun folgenden Kriegsjahren für Ernst Heinkel als dem konstruktiven Leiter eines der größten deutschen Werke entstand, ihre Rückwirkung auch auf den Menschen selbst hatte. Ernst Heinkel wuchs in die ihm gestellten ungeheuren Aufgaben hinein und lernte sie meistern.

VORKRIEGSBAUTEN



Bei Albatros unter Ernst Heinkels Leitung erbaute Taube (Brücken-Konstruktion mit Fournierrumpf). 1913



Erste selbständige Konstruktion Ernst Heinkels bei Albatros. Eindecker. 1913



Ausführung des von Ernst Heinkel konstruierten Albatros-Eindeckers mit Stirnkühler und nebeneinanderliegenden Sitzen. 1913

ERNST HEINKELS 1912-14

Helmuth Hirth in dem als Amphibium ausgebildeten Albatros-Eindecker, daneben Ernst Heinkel. Hirth gewann mit dieser Maschine alle 1. Preise im Bodensee-Wettbewerb. 1913



Albatros-Zweidecker B II. Konstruktion Heinkel. Ausführung als Landflugzeug mit zweistieliger Zelle. 1914



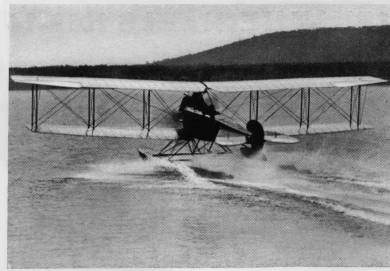
Einstieliger Albatros-Zweidecker. Konstruktion Ernst Heinkel. Erfolgreich geflogen in Aspern von v. Loessl. 1914



Es sind fast 30 verschiedene Typen, die Ernst Heinkel während des Krieges entwickelt hat, angefangen vom Jagdeinsitzer bis zur mehrmotorigen Langstrecken-Bombenmaschine. Wenn auch der Flugzeugbau schon vorher sich bemüht hatte, militärischen Aufgaben Rechnung zu tragen, so brachte der Ernstfall doch ganz andere Aufgaben und zwang ein ganz anderes Tempo für ihre Lösung auf. War vorher das Fliegen selbst schon Erfüllung gewesen, so kam jetzt die Forderung großer Tragfähigkeit, Geräumigkeit, zweckentsprechende Unterbringung der Bewaffnung usw. Die Überlegtheit und die Überlegenheit im Detail der Ausführung wurden wichtig, und Ernst Heinkel war der richtige Mann dafür, neben neuen Ideen in der Gesamtkonstruktion auch in den Einzelheiten jene Verbesserungen zu verwirklichen, die die notwendige Leistungserhöhung brachten. Damit wurde er sehr frühzeitig an gerade jene Vertiefung der Konstruktionsaufgaben herangeführt, die für sein späteres eigenes Werk und für die Nachkriegsanforderungen so charakteristisch werden sollten.

Dem niedrigen Stand der Motorenentwicklung entsprechend war der Zellenbau in den ersten beiden Kriegsjahren noch sehr gehemmt. Es war ein großer Fortschritt, als dem 100-PS-Mercedes die 150 PS-Motore Benz, Argus und Maybach folgten, die erst 1916 durch Motore von 220 PS und noch mehr abgelöst wurden. Dabei waren die Gewichte dieser Motore pro PS noch sehr hoch. Die Behinderungen, die hieraus dem Flugzeugbau entstanden, werden beim Vergleich mit den heute erhältlichen Triebwerken ohne weiteres anschaulich und lassen den Konstrukteurgeist, der mit ihnen leistungsfähige Maschinen zu schaffen wußte, um so höher einschätzen. Es ist ungemünzt reizvoll, sich in den konstruktiven Aufbau der Kriegstypen Ernst Heinkels zu vertiefen und die schrittweise, aber zielbewußte und unbeirrbar Entwicklung zu verfolgen, die sie genommen haben. Eine Betrachtung hierüber muß aus Raumgründen sich auf die Aufzählung von ein paar baulich besonders charakteristischen und militärisch erfolgreichen Typen beschränken. (Eine vollständige Übersicht über die von Dr. Ernst Heinkel während des Krieges entwickelten Typen ist in den Nummern 4 und 5 der Heinkel-Mitteilungen gegeben.)

Die vor dem Kriege gebauten Maschinen für militärische Zwecke, wie die Albatros B I und B II Ernst Heinkels, beschränkten sich ihrem Zwecke nach auf Erkundung und Aufklärung aus der Luft. An eine Bewaffnung mit schwereren Feuerwaffen war noch ebensowenig gedacht wie an die Mitnahme größerer Abwurflasten. An diese Auffassung schlossen sich auch noch die ersten Kriegsentwürfe Ernst Heinkels an, die als zweiseitige Landflugzeuge für Erkundungszwecke bestimmt waren. Aber schon bald erlaubte der konstruktive Fortschritt



Albatros-Doppeldecker B II, 1914, als Wasserflugzeug mit dreistieliger Zelle, auf Schwimmern



Der Albatros-Doppeldecker B II als Landflugzeug mit dreistieliger Zelle. Es ist beachtenswert, wie Ernst Heinkel schon damals die auch heute noch bestehende Forderung nach der Angleichungsmöglichkeit ein- und derselben Maschine an verschiedene Zwecke zu berücksichtigen wußte. 1914



Albatros - Zweidecker B I 1913, auf Kraftwagenanhänger verladen, bei einer Übung in Döberitz



Das erfolgreiche Seekampf - Flugzeug Hansa-Brandenburg W 12, Konstruktion Heinkel 1916

den Einbau von Maschinengewehren, und der Typ DD Ernst Heinkels war sogar zur Mitnahme von zwei Gewehren und zwei Schützen in der Lage.

Nach Aufnahme des Seemaschinenbaus bei den Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerken brachte Ernst Heinkel auch das Seekampfflugzeug einen erheblichen Schritt vorwärts, indem er, nach mehreren gelungenen Einsitzerkonstruktionen, dem Wunsch der Front nach einem geschützten See-Jagdflugzeug nachkam und mit der W 12 im Jahre 1916 eine Maschine herausbrachte, die trotz der erhöhten Zuladung — neben dem Führer und der starr eingebauten Bewaffnung war ein Schütze mit beweglichem MG. für die Deckung nach rückwärts untergebracht — den Kampfeinsitzern in Geschwindigkeit und Wendigkeit nicht nachstand. Um das zu erreichen, ging Ernst Heinkel beim Entwurf dieser Maschine ganz neue Wege, die sich als durchaus richtig erwiesen. Mit größtem Interesse verfolgte die Marine die Fertigstellung und das SVK (Seeflugzeug - Versuchs - Kommando) die Anlieferung nach Warnemünde. Diese erfolgte im Januar 1917, und zwar ohne jede vorherige Probe, da die Binnengewässer um Briest bei Brandenburg zugefroren waren. Bereits der erste Versuchsflug in Warnemünde fiel überraschend gut aus. Das Flugzeug erreichte mit 150 PS Benz-Motor eine Horizontalgeschwindigkeit von 160 km neben gutem Steigvermögen und einer Wendigkeit, die derjenigen der Einsitzer durchaus gleichkam. Das Vertrauen des SVK ging so weit, daß ohne jegliche Bedenken die erste Serie sofort in Auftrag gegeben wurde, obgleich ein gründliches Ausprobieren der Maschine nicht möglich gewesen war. Weitere Serien folgten, da die Nachfrage der Front ständig wuchs, und besonders die Marineflugstation Zeebrügge forderte die W 12 bevorzugt an.



Ernst Heinkel mit der hundertsten W 12 1916

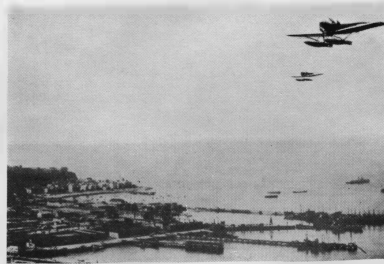


Eine Staffel Seekampf-Flugzeuge Hansa-Brandenburg W 12 beim Start 1916

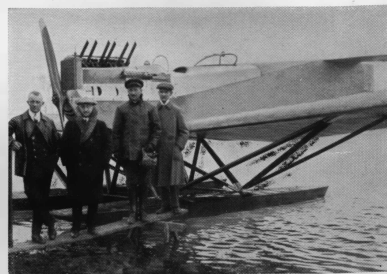
Kapitänleutnant Christiansen, damals noch Oberleutnant zur See wußte den Typ vortrefflich als Kampfflugzeug auszunutzen und scheute sich im festen Vertrauen auf seine W 12 nicht, bei jeder Gelegenheit die gut bewaffneten und gefürchteten Seeflugzeuge der Engländer anzugreifen. Am 27. Dezember 1917 nahm er auch den Kampf mit dem englischen Luftschiff C 27 auf und brachte dieses in brennendem Zustand zum Absturz. Dieser Luftsieg stellt wohl den schönsten Erfolg der W 12 dar, obgleich auch andere nicht zu unterschätzen sind. Bekanntlich erhielt Kapitänleutnant Christiansen für die eben erwähnten Erfolge den Pour le mérite. Bis an Englands Küste unternommene Erkundungsflüge bewiesen, daß sich dieses Flugzeug auch zur Nah-Aufklärung gut verwenden ließ. Etwa 1½ Jahre lang ist der Typ von keinem anderen übertroffen worden, bis er von Ernst Heinkel selbst mit einer Neuschöpfung überholt wurde.

Ernst Heinkels Stellung als Konstrukteur war durch seine erfolgreichen Typen mittlerweile so allgemein anerkannt und so stark gefestigt worden, daß er sich erlauben konnte, nunmehr entgegen den allgemeinen Vorurteilen und der bestehenden Abneigung gegen den Eindecker diese Bauart gelegentlich eines neuen Auftrags durchzusetzen. Die Forderung nach Verbesserung der Sicht nach vorn und oben war nur auf diese Weise zu erfüllen. Der Seekampf-Eindecker W 29, der im Jahre 1917 entstand, wurde ein voller Erfolg. Mit 187 km/h zeigte das Flugzeug eine bedeutende Geschwindigkeitssteigerung gegenüber den bisherigen Maschinen, der ein Steigvermögen von 28 min auf 3000 m ebenbürtig war. Wieder war es Kapitänleutnant Christiansen, der sofort das größte Interesse für den Eindecker zeigte. Er kam nach Eintreffen der ersten Maschinen mit mehreren Besatzungen zu der Ablieferungsstation Warnemünde, um sich die Eindecker auf dem Luftwege nach Zeebrügge zu holen, damit sich ihre Anlieferung durch den Bahntransport nicht unnötig verzögerte. Schon auf dem Überführungsfluge fand sich Gelegenheit, die Verwendungsfähigkeit der Eindecker, und zwar gleich mit großem Erfolge auszuprobieren. Zwei von der Staffel gesichtete Curtiss-Boote wurden unter Christiansens Führung angegriffen und beide durch MG.-Feuer vernichtet. Hiermit hatten die Eindecker ihre Feuerprobe glänzend bestanden. Bei einem wenige Tage später unternommenen Erkundungsflug wurden von derselben Staffel auf hoher See zwei englische U-Boote gesichtet und unter Feuer genommen. Von diesen wurde das U-Boot C 25 trotz heftiger Gegenwehr vom Kommandoturm aus nicht früher aufgegeben, bis sein Sinken festgestellt werden konnte. Neben diesen wichtigsten Erfolgen sind noch eine ganze Reihe anderer, ebenfalls sehr bemerkenswerter Leistungen erzielt worden.

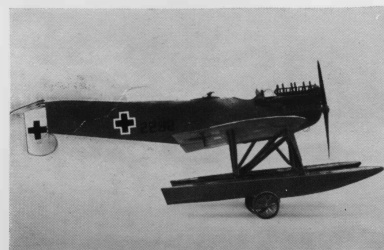
Neben den Kampfflugzeugen nehmen einen sehr breiten Raum unter den Seekriegsbauten Ernst Heinkels die Hochseefernaufklärer ein, von denen weniger Geschwindigkeit, als großes Zuladungsvermögen für Brennstoffe und Bewaffnung gefordert wurde. Ernst Heinkel entwarf eine Reihe von Maschinen für diesen Zweck und konnte 1917 mit der W 26 hierfür einen Doppeldecker anbieten, der bei voller Seefähigkeit und einem Fluggewicht von fast 2,5 t für 8 Stunden Betriebsstoffe mitführen konnte. Das Flugzeug war in der Lage, bis zu den Grenzen der deutschen Bucht und zurück zu fliegen und dort auf hoher See lange Zeit als Vorposten zu treiben. Es erwies sich als höchst nützlich für die deutsche Küstenverteidigung und wurde zu einem Standardtyp unter den Aufklärungsflugzeugen.



Hansa-Brandenburg Seekampf-Eindecker W 29 bei einem Flug über Helgoland 1918



Oberlt. z. S. Christiansen bei der Abholung einer Staffel W 29 in Warnemünde (v.l. n. r. Christiansen, Ernst Heinkel, sein Bruder Karl Heinkel, der jetzige Betriebsleiter der Ernst Heinkel Flugzeugwerke Obering. Schweigert 1918

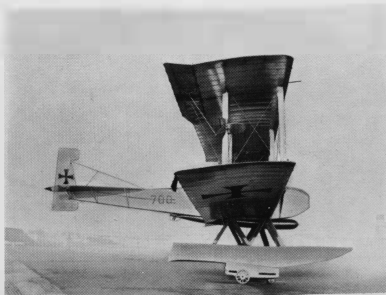


Hansa-Brandenburg Seekampf-Eindecker W 29, Konstruktion Ernst Heinkel 1917



Zweimotoriges Großflugzeug GF der Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke, Konstruktion Ernst Heinkel 1916

Es sei nun noch der Großflugzeuge gedacht, die Ernst Heinkel für Hansa-Brandenburg in mehreren Typen entwickelte. Ein zweimotoriges Landflugzeug ZM mit zwei 160 PS Maybach stellte 1915 bei den Probeflügen mit 16 Personen einen „Flug-gastrekord“ auf. Die gesammelten Erfahrungen fanden weitere Verwendung in den von der deutschen Marine in Auftrag gegebenen Torpedoflugzeugen GW und GWD. Die infolge relativ geringer Treffsicherheit nicht befriedigenden Erfolge des Bombenwurfs auf feindliche Schiffe legten damals die Verwendung des Torpedos aus der Luft nahe, und es zeugt von dem großen Vertrauen der deutschen Stellen zu Ernst Heinkel, daß sie ihm diese vollkommen neuartige Aufgabe übertrugen. Keine deutsche Firma hatte bis dahin Flugzeuge mit einer so hohen Nutzlast erbaut, wie sie für diesen Zweck notwendig war. Beide Flugzeugmuster kamen 1916 heraus. Sie waren zweimotorig mit in das Tragwerk gesetzten Motoren und mit geteiltem Schwimmergestell ausgeführt, um eine bequeme Aufhängung der 725 bis 825 kg wiegenden Torpedos in der Rumpfunterseite zu ermöglichen. Bei 1000 l Brennstoff, 2 Mann Besatzung und Verteidigungsbewaffnung ergab sich ein Fluggewicht von fast 5 t, das eine tragende Fläche von 134 m² bedingte. Dieser Flugzeugtyp zeigte also schon sehr beachtliche Abmessungen. Er wurde an der Front vorwiegend in Zeebrügge für Torpedoangriffe auf die Handelsschiffahrt und auf die Häfen an der englischen Ostküste eingesetzt. Daneben stand er zur Verfügung zu Bombenangriffen und zum Minenlegen. In der Nordsee konnten Flugzeuge gleicher Konstruktion, mit Zusatztanks versehen, auf Fernaufklärungsflügen weite Strecken nach feindlichen Streitkräften absuchen. Den beiden Torpedoflugzeugtypen folgte im Jahre 1918 noch ein Großflugboot W 35, das als Gegenwirkung gegen die erfolgreichen englischen Curtiss-Boote gedacht war, aber wegen des Kriegsendes nicht mehr zur Ablieferung kam. Dieses Großboot, für das Ernst Heinkel in Zusammenarbeit mit dem bekannten Bootskonstrukteur Max Oertz in Hamburg nun auch den hierfür besonders vorteilhaften Eindecker gewählt hatte, zeigte im Entwurf eine Reihe sehr beachtlicher Neuerungen, z. B. eine sehr breite eigenstabile Bootsform und ein völlig freitragendes, auf das breite Bootsende unmittelbar aufgesetztes Leitwerk.



Zweimotoriges Marine-Torpedo-Flugzeug GW, Konstruktion Ernst Heinkel 1916

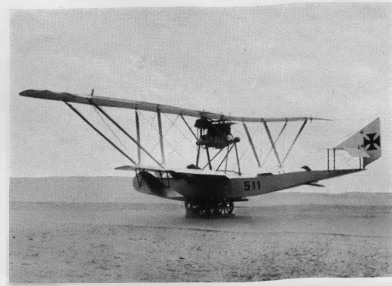
Die W 35 wäre der Abschluß einer Reihe von Bootstypen geworden, die Ernst Heinkel im Laufe der Kriegsjahre neben seinen Land- und Schwimmermaschinen konstruiert hatte. Sie wurde schon 1915/16 mit einem Versuchstyp FB eröffnet, der in 6 Stück gebaut wurde und so befriedigend ausfiel, daß die Boote noch bei Kriegsende in der Ostsee gegen Rußland Dienst taten. Im Jahre 1916 wurde aus diesem Typ heraus der Seekampf-Einsitzer CC entwickelt, mit dem der österreichische Linienschiffsleutnant Banfield in der Adria schnell so gute Erfolge erzielte, daß das Boot als den bisherigen See-

kampf-Schwimmermaschinen gleichwertig erkannt und auch von Deutschland aufgenommen wurde. Auf diesen beiden Grundtypen bauten die späteren Verbesserungen und auch Vergrößerungen W 13, bzw. W 18 und W 23 auf. Der letztere Typ, 1917 für die deutsche Marine erstellt, ist dadurch besonders interessant, daß er ein mit einer 2-cm-Maschinenkanone und einem gewöhnlichen starren MG. ausgerüsteter Kampfeinsitzer war, bei dem neben fliegerischen Leistungen und hoher Zuladung auch die großen Einbauschwierigkeiten dieser Geräte zu bewältigen waren. Ernst Heinkel konnte den Einbau durch äußerst sinnreiche Anordnung zur vollsten Zufriedenheit der Behörde lösen.

Es ist nur wenig bekannt, daß man schon während des Krieges mit dem Gedanken umging, U-Boote mit Flugzeugen auszurüsten, um ihre Beobachtungsverhältnisse zu verbessern, und daß wieder Ernst Heinkel es war, dem die Lösung dieser Aufgabe übertragen wurde. Er entwarf ein kleines zusammenlegbares Flugboot, das in überraschend kurzer Zeit unter Berücksichtigung der sehr beschränkten Platzverhältnisse auf einem U-Bootdeck auf- und abmontiert und in einem Druckzylinder von 6 m Länge und 1,9 m Durchmesser untergebracht werden konnte. Da der für den Einsatz des Flugzeuges vorgesehene U-Boots-Kreuzer bis zum Ende des Krieges nicht mehr fertig wurde, unterblieb leider die eigentlich beabsichtigte Verwendung, und die gebauten Flugzeuge wurden anderweitig eingesetzt.

Bei der Eigenart des Flugzeugbaus, der damals mitten aus der ersten Forschungs- und Studienzzeit heraus zu einer gewaltig übersteigerten Praxis gezwungen wurde, ist es selbstverständlich, daß noch eine Unzahl von Entwürfen und Projekten zwischen den zur Ausführung gekommenen Mustern liegen. Ernst Heinkel durfte sich glücklich schätzen, daß ihm diese ungeheuren Möglichkeiten geboten wurden, an seiner eigenen Entwicklung zu arbeiten. Eine bessere Schule als eine so vielseitige, immer vor neue Aufgaben gestellte Praxis des Flugzeugbaus ist gar nicht denkbar. Als der Krieg endete, waren in Ernst Heinkel Kenntnisse und Erfahrungen verkörpert wie kaum in einem anderen Flugzeugkonstrukteur der Welt, und es war zu erwarten, daß sie sich nach einer Pause der Ruhe von neuem ein Betätigungsfeld erzwingen würden.

Den Anstoß dazu erhielt Ernst Heinkel, der natürlich die technische und wirtschaftliche Lage des deutschen Flugzeugbaus in den ersten Jahren nach dem Krieg immer mit Aufmerksamkeit beobachtet hatte, durch eine 1921 an ihn heranretende Anregung einer anderen Firma, für sie eine Spezialkonstruktion durchzuführen, die kleinste Ausmaße erforderte.



Hansa-Brandenburg Seekampf-Flugboot F 8.
Konstruktion Ernst Heinkel 1916



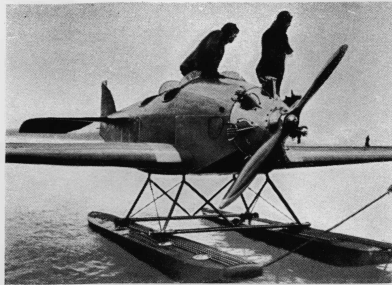
Österreichisches Seekampf-Flugboot CC, von
Ernst Heinkel konstruiert 1916



Ernst Heinkel mit Marine-Offizieren vor dem U-Boots-Flugzeug W 20. Ganz links Kap. Lt. Moll, jetzt Leiter der Erprobungsstelle des R. d. L. in Travemünde 1916



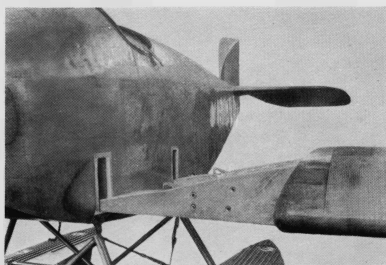
Der erste Nachkriegsbau Ernst Heinkels, der freitragende Doppeldecker U 1, nach Amerika und Japan in mehreren Stücken geliefert 1922



Der amerikanische Marineattaché Lansdown besichtigt den ersten im Warnemünder Werk erbauten freitragenden Schul-Tiefdecker He 3 1923



Fahrwerks-Anschluß des Tiefdeckers He 3 mit karabinerartig ausgebildeten Beschlägen 1923



Schnell lösbarer Flügelanschluß beim Tiefdecker He 3 mit keilförmigen Holmenden 1923

Ernst Heinkel unterzog sich gern dieser Aufgabe und schuf in konsequenter Weiterentwicklung seiner früheren Entwürfe einen völlig freitragenden Doppeldecker, der sehr schöne Formen aufwies, mit 50 PS eine Horizontalgeschwindigkeit von über 140 km/h erreichte und eine Steigfähigkeit von 6 min auf 1000 m aufwies. Montage und Demontage der Maschine konnten ohne Verwendung von Werkzeugen in 1½ Minuten erfolgen. Schwedisches Interesse veranlaßte Ernst Heinkel, anschließend aus seinen letzten Hansa-Brandenburg-Konstruktionen heraus die voll hochseefähigen Eindecker S 1 und S 2 (He 1 und He 2) für den Lizenzbau in Schweden zu entwickeln. Diese Typen wurden von der schwedischen Marine in großen Stückzahlen in Dienst gestellt. Mit diesen Arbeiten stand Ernst Heinkel auf einmal wieder mitten in der praktischen Tätigkeit, und er sah trotz der damaligen ganz schwierigen allgemeinen Lage so viele Möglichkeiten für eine erfolgreiche Aufnahme eigener Arbeit, daß er sich dazu entschloß, sich eine unabhängige Fabrikationsstelle zu schaffen. Es lag ihm nahe, dazu an die See zu gehen, und Warnemünde bot mit seinen ausgezeichneten Land- und Wasserplätzen und den ehemaligen Hallen der früheren Seeflugstation eine verlockende Gelegenheit. Als damals die Deutsche Luft-Reederei den Betrieb einstellte, mietete Ernst Heinkel die freiwerdenden Hallen und Gebäude und nahm am 1. 12. 1922 die Fabrikation auf. Dank Ernst Heinkels weitsichtigem Entschluß ist heute in Warnemünde wieder ein fliegerisches Leben eingekehrt, wie es in gleicher Stärke kaum anderswo in Deutschland zu finden ist.

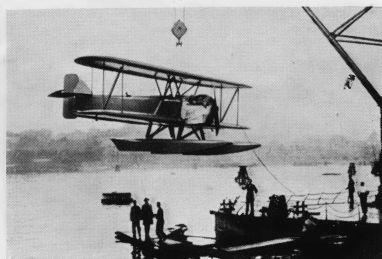
Die Arbeit begann in Warnemünde mit dem Bau eines im Rahmen der damaligen Bedürfnisse liegenden Schulflugzeugs für den 80 PS Siemens Sternmotor Sh 6. Ein freitragender Tiefdecker war in dieser Größenordnung für Ernst Heinkel selbstverständlich, und er stattete ihn so universell aus, daß er einen großen Fortschritt bedeutete. Die Sitze lagen im breiten, gerundeten Sperrholzrumpf nebeneinander, dahinter war noch Raum für 1—2 Fluggastsitze. Die ganz mit Sperrholz beplankten Flügel wurden mit den keilförmig zulaufenden Holmen von beiden Seiten in den Rumpf hineingeschoben und dort durch eine Spannvorrichtung ohne Werkzeug so verkeilt, daß ihre Festigkeit der eines durchlaufenden Tragwerks nicht nachstand. Land- und Seefahrgestell konnten in knapp 1 Minute durch karabinerartig ausgebildete Anschlüsse ausgewechselt werden. Es war für Ernst Heinkel charakteristisch, daß er mit seinem ersten Neuentwurf nach dem Kriege nicht nur den Gesamtaufbau des Flugzeuges verbesserte, sondern gleich auch so viele Einzelfragen neuartigen Lösungen zuführte. Die Maschine, die im Flugwettbewerb in Gothenburg 1923 den ersten Preis für Sportflugzeuge holte, trug deshalb auch viel dazu

bei, Ernst Heinkels Ruf als vielseitigster und beweglichster Konstrukteur der nach dem Kriege einsetzenden neuen Bau-epoche zu begründen.

Die zehnjährige Arbeit im eigenen Werk, die am 1. 12. 1932 hinter Ernst Heinkel liegt, ist ihrem Umfang und ihrer Mannigfaltigkeit nach so groß, daß es völlig unmöglich ist, ein richtiges Bild von ihr in der skizzenhaften Form eines Lebens- und Entwicklungsabrisses wie des vorliegenden zu geben. Man muß sich deshalb darauf beschränken, die markantesten Punkte aufzuzeigen und in gesonderten geschlossenen Darstellungen an sie anzuknüpfen, die in diesen Blättern nachfolgen sollen. Nur dadurch wird eine Betrachtung von Ernst Heinkels Schaffen unter Herausschälung der wesentlichen Linien möglich.

Was die Typen betrifft, so hat Ernst Heinkel nie eine Scheu vor irgendwelchen Aufgaben gehabt, die man ihm stellte, und in der neuen Arbeit wurde das zur besonderen Kennzeichnung. Ernst Heinkel sah richtig, daß bei der Lage der deutschen Luftfahrt auf Jahre hinaus der Serienbau zwar eine willkommene Beigabe sein würde, daß man aber nicht auf ihm, sondern nur auf der Fähigkeit eines Werkes, Typenentwicklung rationell zu betreiben, aufbauen könne. Demgemäß gestaltete er schon seinen Mitarbeiterstab, für den er die fähigsten und selbständigsten Konstrukteure und Betriebsingenieure auswählte. Ernst Heinkel brachte auf diese Weise das schwere Kunststück fertig, neue Typen in angemessener Zeit bis zu einem erfolgreichen Abschluß durchzuführen und damit auch die immer risikvollen Entwicklungsaufträge kaufmännisch tragbar zu gestalten. Diese Fähigkeit seines Werkes hat ihm andererseits viel Vertrauen für solche schwierigen Aufträge gesichert, die in Bezug auf Zeit und Geld ja auch dem Auftraggeber große Verantwortung auferlegen, und aus dem Inlande wie aus dem Auslande fließen Ernst Heinkel mit Regelmäßigkeit deshalb gerade neuartige Entwicklungsaufgaben in besonderem Maße zu.

Die Vielseitigkeit des Heinkelschen Typenprogramms ist schon hiermit größtenteils erklärt, sie wird aber auch durch den eigenen Antrieb begründet, den Ernst Heinkel bei der Schaffung von neuen Mustern für Spezialaufgaben entwickelt und der sehr häufig auch die Wünsche der Auftraggeber befruchtet und ihre Pläne in neue Bahnen leitet. Im Typenprogramm der Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke finden wir heute daher Maschinen für fast alle Aufgaben, und für jede denkbare Art von Entwicklung sind in vorhandenen Baumustern oder mindestens in langjährig durchgearbeiteten Projekten die Grundlagen vorhanden. Wir können die großen Reihen der Schul- und Arbeitsflugzeuge für Land und See, der Hochleistungs-Ein- und Mehrsitzer, der Lastenträger, der Langstrecken- und Postflugzeuge und der Sonderflugzeuge für die verschiedensten Zwecke, wie Zeitungstransport, Triebwerkserprobung, Luftbild-



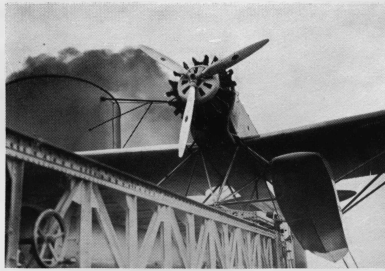
Heinkel Hochsee-Doppeldecker He 14 1925



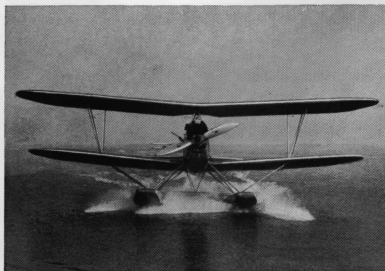
Halbfreitragender Heinkel Hochsee-Tiefdecker He 5, mit dem Herr von Gronau im Seeflugwettbewerb Warnemünde den 1. Preis gewann 1926



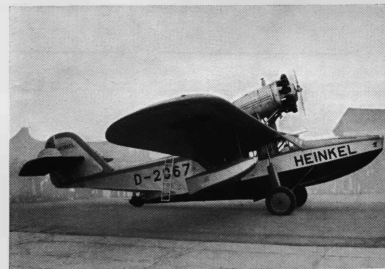
Heinkel Hochleistungs-Dreisitzer He 28 1927



Heinkel Katapult-See-postflugzeug He 12 auf dem Lloyd-Schnelldampfer „Bremen“ 1929



Heinkel See-Schuldoppeldecker He 42 1931



Heinkel Amphibium He 57 „Heron“ 1931



Heinkel Sportflugzeug He 64 für den Internationalen Rundflug, mit zurückgeklappten Flächen 1932

vermessung, Katapultstart, gleichzeitige Land- und Wasserverwendung, durch die ganzen zurückliegenden zehn Jahre verfolgen und uns von der konstruktiven Konsequenz ebenso wie von der schöpferischen Vielseitigkeit ihres Erbauers überzeugen. Die hierfür bestimmten Abschnitte ermöglichen dies in übersichtlicher Form, insbesondere die beiden vollständigen Typenzusammenstellungen (Nr. 6 und 7 der Heinkel-Mitteilungen). Wir begnügen uns hier, auf die Weltrekorde hinzuweisen, die mit den Flugzeugen He 5, He 9 und He 38 errungen wurden, auf die großen Erfolge, die He 5 und He 24 im Seeflugwettbewerb erzielten, auf den Azorenflug der He 6, auf die Katapultflüge der He 12 und He 58 von den Dampfern Bremen und Europa, und schließlich auf die vielen Lizenzbauten, zu denen Verträge mit Schweden, Dänemark, Ungarn, Japan, Jugoslawien, Rußland und anderen Staaten geführt haben. Die im Ausland vorhandenen Absatzmöglichkeiten für erstklassige Typen erkannte Ernst Heinkel sehr früh und verwirklichte sie durch eine schon im Jahre 1923 begründete Gemeinschaftsarbeit mit der Svenska Aero A. B. in Stockholm und ihrem Inhaber Clemens Carl Bucker, so daß er auch von den politischen Beschränkungen der deutschen Luftfahrt nicht allzusehr behindert wurde. In neuerer Zeit erweiterte Ernst Heinkel diese Möglichkeiten durch die Gründung einer eigenen schwedischen Firma, der Herald A. B. in Stockholm.

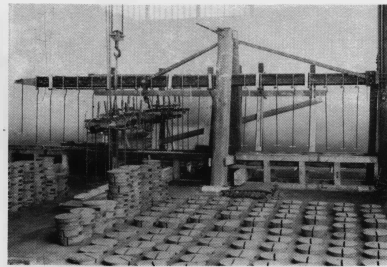
Das zehnjährige Bestehen der Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke wird durch einige Entwicklungen dauernd markiert sein, die von den bisherigen Typen noch durch einen besonderen Sprung in Formgebung, Leistungen und Bauausführung abstecken, und die darum als „Jubiläumstypen“ an dieser Stelle genannt werden müssen. Es sind dies die für den Europa-Rundflug 1932 entworfene He 64, ein besonders schnelles und nach den modernsten Erkenntnissen ausgerüstetes Sportflugzeug für diesen schwersten aller internationalen Touristik-Wettbewerbe und die für die deutsche Luft-Hansa-A.-G. in Bau befindliche Schnellpostmaschine He 70, die die Aufgabe hat, den ganzen Post- und Personenverkehr der großen europäischen Hansastrecken auf eine neue technische Grundlage durch eine Verdopplung der bisherigen Durchschnittsgeschwindigkeit zu stellen. Diese beiden Typen leiten das zweite Jahrzehnt des Ernst Heinkelschen Eigenbaus als Begründer großer Hoffnungen ein.

Natürlich hat auch bautechnisch die konstruktive Tätigkeit Ernst Heinkels mit der Zeit Schritt gehalten und in vielen Dingen Neues gebracht und bahnbrechend gewirkt. Von der ständigen Verbesserung des noch aus dem Kriege überlieferten Gemischtbaues, der sich in der Verwendung von geschweißtem Stahlrohr für Rumpfe und von Holz für Flügel bewährt und als

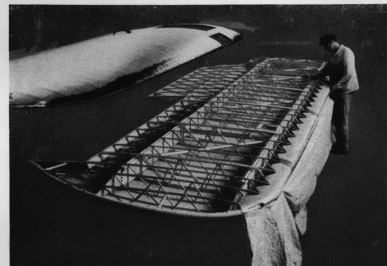
beste und wirtschaftlichste Bauart für viele Zwecke, insbesondere den Erstbau neuer Typen erhalten hat, braucht nicht besonders gesprochen zu werden. Es ist selbstverständlich, daß hier vor allem die Weiterentwicklung der Baustoffe selbst verfolgt wurde und jedes Material, das höhere Festigkeitswerte und bessere Verarbeitungseigenschaften versprach, in den Kreis der Versuche eingezogen wurde. Der Ausbau der unter fachwissenschaftlicher Leitung stehenden Kontroll- und Versuchsabteilung der Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke ist als vorbildlich bekannt. Sie hat einen erheblichen Anteil an der Entwicklung des Metallgerüstbaus, den Heinkel als einer der ersten in Deutschland mit befriedigenden Ergebnissen in Angriff nahm und der eine außerordentliche Bereicherung der deutschen Forschungsarbeit bedeutete. Eine Reihe von Typen wurde mit Metallgerüst-Flügeln und Leitwerken ausgerüstet, bei denen gewälzte und gezogene Holme verschiedenster Konstruktion zur Anwendung kamen. Die Absicht, auch den Leichtmetallbau aufzunehmen, wurde durch das Amphibium He 57 und die Schnellpostmaschine He 70 verwirklicht, abgesehen vom Schwimmerbau, für den neben den bewährten Heinkelschen Holzkonstruktionen immer schon Metallausführungen in Stahl und Duralumin herliefen. Auch im Metallbau wurde nach eigenen Wegen gesucht, die in dem neuartigen Schalenrumpf der He 70, in der Aufnahme des Punktschweißverfahrens für Leichtmetalle und in den weitgehenden Versuchen mit neuen Leichtbaustoffen, wie Elektron, Hydronalium u. a., ihren Ausdruck finden. Einzelne dieser Arbeitsgebiete werden in diesen Blättern noch eine gesonderte und geschlossene Darstellung finden, die ebenso wichtig für die Beurteilung der Arbeit der Ernst-Heinkel-Werke und ihrer Gründlichkeit und Tragfähigkeit, wie aufschlußreich für eine weitere Verbreitung der Kenntnis des Flugzeugbaus und seiner Schwierigkeiten sind.

Eine Reihe von Heinkelschen Arbeiten liegen außerhalb des unmittelbaren Flugzeugbaus, sind für seine Arbeitsfreudigkeit und Tatkraft aber von nicht geringerer Bedeutung. So hat Ernst Heinkel z. B. das heute immer noch aktuelle Problem der Flugzeugdampfmaschine einmal selbst studieren lassen und es bis zu einer Versuchsausführung gefördert. Zahlreiche Zubehörteile, die in der Regel von den Flugzeugfirmen nicht selbst hergestellt werden, sind von Ernst Heinkel im eigenen Betrieb ausgeführt und zu so bewährten Mustern entwickelt worden, daß sie über den eigenen Bedarf hinaus als Standardausrüstung Verwendung finden, z. B. Brennstoff-Filter und -Hähne, Tankverschraubungen usw. Von größter Wichtigkeit ist aber der Bau von Abflugbahnen und Katapulten. Auf diesem Gebiet hat sich Heinkel einen Weltruf erworben.

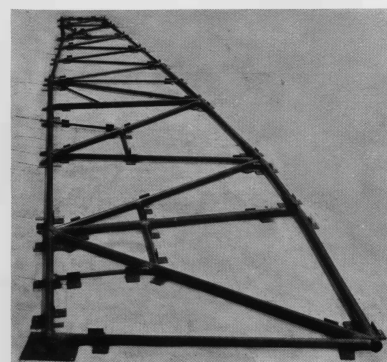
Es muß zum Abschluß dieser Betrachtung noch in Kürze des Ausbaus derjenigen Stätten selbst gedacht werden, die die



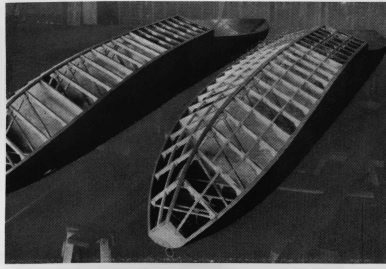
Zu einem Belastungs-Versuch vorbereiteter Stahlholm 1931



Metallgerüst-Flügel mit Stahlholmen beim Beispannen 1931



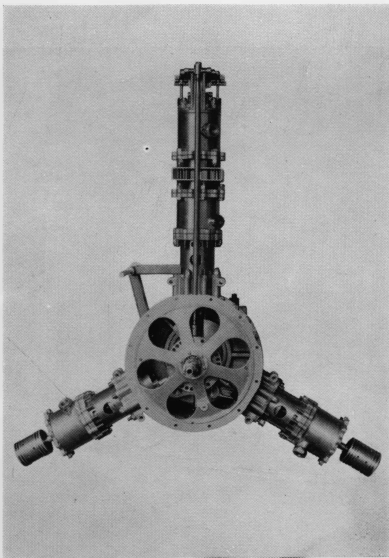
Seitenwand eines Stahlrohrumpfes, in der Bau-Vorrichtung zum Schweißen ausgelegt 1931



Heinkel Schwimmer in Holzkonstruktion 1932

Heimat der Ernst Heinkelschen Arbeit geworden sind. Als Ernst Heinkel 1922 seine Firma, die Ernst Heinkel Flugzeugwerke, gründete, fand er in Warnemünde zwar einen voraussichtlich auf lange Zeit ausreichenden Hallenraum vor, aber nur ungenügende Nebenräume für Verwaltungs- und Konstruktionszwecke. Mit dem wachsenden Beschäftigungsstand des Werkes wurden eigene Unterbringungsmöglichkeiten für die Nebenbetriebe, wie Malerei, Schreinerei, Schmiede usw., geschaffen und die Hallenbauten für die Zwecke des Teilbaus, der mechanischen Werkstätten und der Montage freigemacht. Für das Konstruktionsbüro und die Verwaltung wurde ein eigenes Gebäude errichtet, so daß die früheren Räume ganz für die kaufmännische und technische Betriebsleitung frei wurden. Dabei vermied Ernst Heinkel kostspielige Bauten und große Investitionen in nicht unmittelbar produktive Anlagen und steckte alle Mittel, die er hierfür freimachen konnte, in die ständige Verbesserung des Maschinenparks, der Werkzeuge und Vorrichtungen, der Versuchs- und Kontrollabteilungen usw. Diese weitschauende Politik war die Ursache, daß das Werk auch in die gegenwärtigen Krisen mit geringsten unproduktiven Belastungen und wirtschaftlich durch und durch gesund hineingehen konnte, so daß es berechnete Aussichten hat, auch durch sehr schwere Zeiten heil hindurch zu kommen.

Das Unzureichende der Warnemünder Anlagen, die nicht auf eigenem Grund und Boden stehen und auch sonst baulich nicht erweiterungsfähig sind, für größere Aufgaben wurde nichtsdestoweniger früh erkannt und noch zu Zeiten, da sie genügend Raum boten, durch den Erwerb einer großen und sehr günstig gelegenen Fabrikanlage in Rostock Vorsorge getroffen. Dieses Werk erwies sich schon in den letzten Jahren sehr nützlich, indem es gestattete, die Spitzen einzelner bedeutender Aufträge aufzunehmen, die vorübergehend eine beträchtliche Ausweitung des Werkes erforderten. Es muß als ganz besonderes Zeichen für den Erfolg Ernst Heinkels gewertet werden, daß das Rostocker Werk gerade im Jahre 1932, mitten in der schwersten wirtschaftlichen Depression, in dauernden Betrieb genommen werden kann. Da sich die Warnemünder Anlagen für die gegenwärtig vorhandenen Serienaufträge auf einzelne erfolgreiche neue Baumuster und den Bestand an Typenbauten als zu klein erwiesen, wurde im Herbst 1932 die gesamte Teilfabrikation und Teilmontage mit den dazugehörigen Einrichtungen in das Rostocker Werk verlegt, so daß die Warnemünder Anlagen völlig für den Versuchs- und Typenbau, die Fertigmontage, die Konstruktions- und Verwaltungsabteilungen frei werden. Für Ernst Heinkel selbst ist es sicher das schönste Jubiläumereignis, daß die Neuorganisation und grundlegende Erweiterung seines Werkes mit dessen zehnjährigem Bestehen zusammenfallen kann.



Die von Ernst Heinkel entwickelte Versuchs-Dampfmaschine für Flugzeuge 1928

Es ist nicht nötig, daß neben einem solchen sachlichen Bericht über die Arbeit Ernst Heinkels, wie er uns aus dem gegenwärtigen Anlaß angezeigt erscheint, und wie er im vorstehenden gegeben ist, viel über seine Person gesagt wird. Ihr Bild ersteht deutlich genug aus seinem Werk, dem ja auch die öffentliche Anerkennung nicht versagt geblieben ist. Auszeichnungen während des Krieges, insbesondere der Verleihung des Eisernen Kreuzes am weißen Bande, folgten später zahlreiche andere ehrende Anerkennungen, insbesondere durch seine Zuziehung zu den verantwortlichen Stellen der deutschen Luftfahrt, wie zum Technischen Beirat der Deutschen Luft-Hansa und in den Vorstand der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt. Der Ring der Flieger, der die Traditionen der deutschen Fliegerei aus dem Kriege bewahrt, ernannte Dr. Heinkel mit folgendem Telegramm zu seinem Ehrenmitgliede:

In Anerkennung Ihrer seit den ersten Anfängen des Deutschen Flugzeugbaues bis zur jüngsten Gegenwart vollbrachten Leistungen als Flugzeugbauer und Flieger, als hervorragender Träger der Deutschen Luftfahrtwirtschaft und in dankbarer Anerkennung des von Ihnen seit Jahren den Bestrebungen des Ringes Deutscher Flieger entgegengebrachte Interesse, ernennt der Ring Deutscher Flieger Sie, sehr verehrter Herr Dr. Heinkel, hiermit zu seinem Ehrenmitglied.

Ring Deutscher Flieger, der Vorstand:
v. Wilamowitz-Möllendorff, Siebel, Dr. Zander.

Eine besondere Auszeichnung wurde Dr. Heinkel 1925 zuteil durch die Verleihung des Dr.-Ing. e. h. durch die Technische Hochschule seiner Heimat Stuttgart „In Anerkennung seiner bahnbrechenden Flugzeugkonstruktionen, aus welchen Flugzeugtypen hervorgegangen sind, welche mit zu den besten in der ganzen Welt gezählt werden“. An der Feier des zehnjährigen Bestehens des Warnemünder Werkes haben eine Reihe von Mitarbeitern Anteil, die bereits seine Gründung an der Seite Dr. Ernst Heinkels miterlebt und tätigen Anteil an seiner Gestaltung genommen haben. Aus dem großen Kreis langjähriger Arbeitsgefährten, den der Stab der Firma heute umfaßt, und auf deren treue und hingebende Mitarbeit Dr. Ernst Heinkel besonders stolz sein kann, sind als Mitjubilare Oberingenieur Schwärzler zu nennen, der Leiter des Konstruktionsbüros, Betriebsoberingenieur Schweigert und Betriebsingenieur Köhler, sowie die Meister Kramer und Borchert, von denen die Herren Schweigert und Köhler schon von Kriegsbeginn an mit Dr. Heinkel zusammengearbeitet hatten. Eine wachsende Zahl von Angestellten und Arbeitern, die in den ersten Jahren der Firma eingetreten sind, wird in der nächsten Zeit diese Liste zehnjähriger Mitarbeiter vermehren und damit Zeugnis ablegen von dem gesunden Geist bodenständigen deutschen Handwerks und Gewerbefleißes, den Dr. Ernst Heinkel in die jüngste und modernste Industrie Deutschlands hineinzutragen verstanden hat.



Dr. Heinkel mit seinen 10jährigen Mitarbeitern:
Chefkonstrukteur Schwarzler, Betriebsoberingenieur Schweigert
1932



Meister Borchert, Betriebsingenieur Köhler und
Meister Kramer
1932