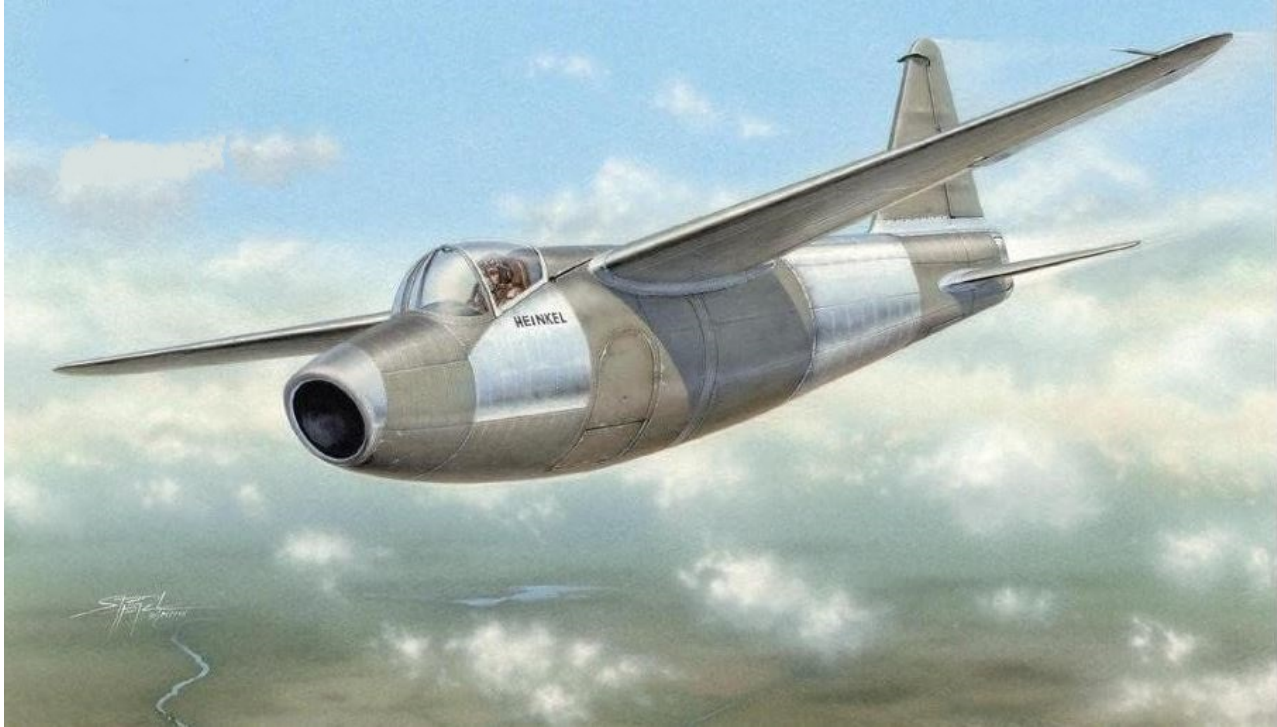
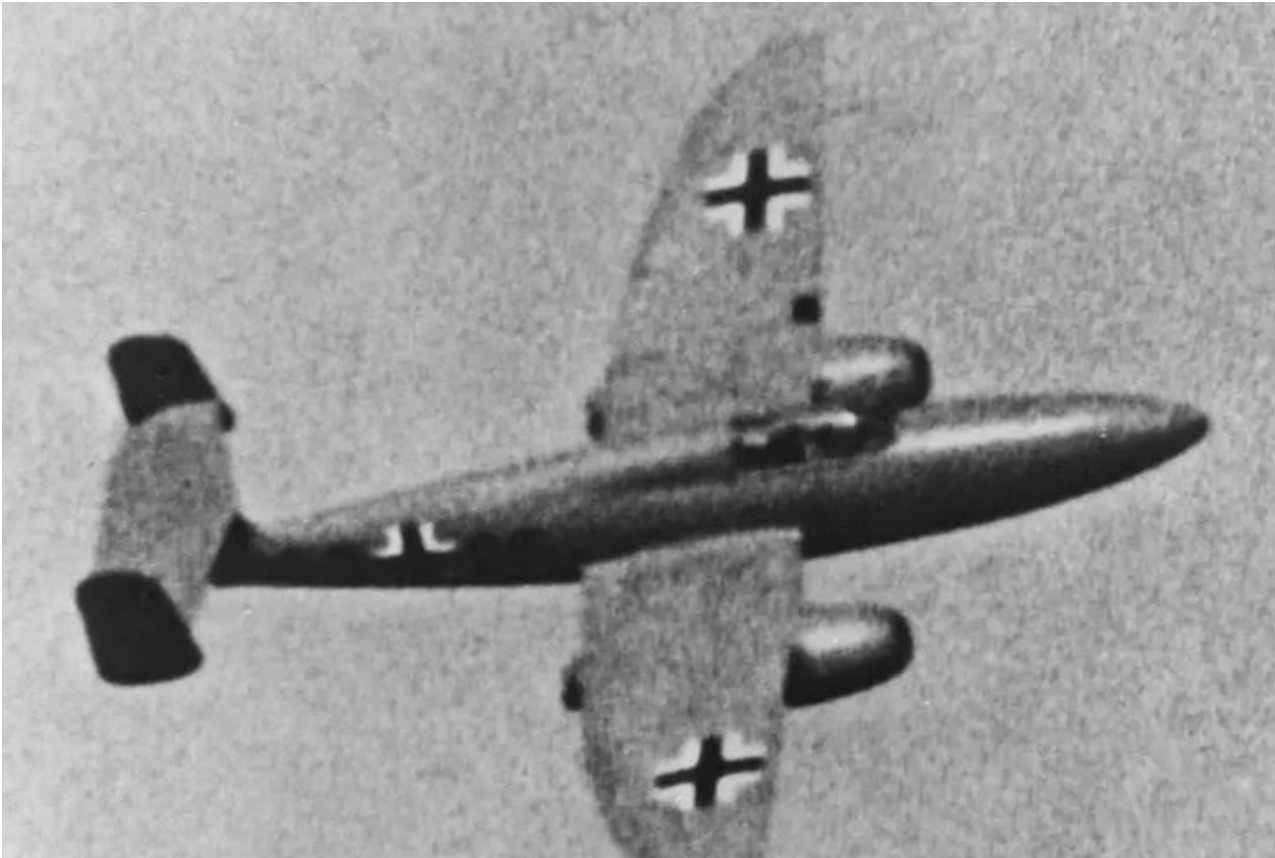


E. HEINKEL - PIONIER DES TURBOFLIEGERS

31.03.2026





1939 flog die „He 178“ als erster Turbopflieger der Welt über Rostock. Am 30.03.1941 folgte mit einem zweistrahligen Jagdflieger die nächste Weltpremiere.

Ernst Heinrich Heinkel (1888-1958) war ein deutscher Ingenieur, Flugzeugkonstrukteur und Werkleiter. Er wurde als zweiter Sohn des Flaschnermeisters **Karl Heinkel** und seiner **Frau Katharine** (geb. **Xander**) im württembergischen Grunbach geboren. Er besuchte die Realschule in Schorndorf und die Realanstalt in Cannstatt. Dort erhielt er am 31.07.1903 das Reifezeugnis. Nach der Schule absolvierte er ein Praktikum bei einer Gießerei in Berg bei Stuttgart und in der Maschinenfabrik Grotz in Bissingen. Mit dem Herbstsemester 1907 begann Heinkel ein Maschinenbaustudium an der Technischen Hochschule Stuttgart. In Heinkel reifte der brennende Entschluss, sich dem Flugmaschinenbau zuzuwenden. Dazu besuchte er auch Vorlesungen zum Flugzeugbau an der Stuttgarter TH. Am 17.10.1908 erhielt Heinkel das Vorprüfungszeugnis für Kandidaten des Maschineningenieurfachs. Er vernachlässigte sein Studium immer mehr und arbeitete an Entwürfen zu seinem ersten Flugapparat. Er besuchte 1909 in Frankfurt am Main die erste internationale Flugschau in Deutschland. Durch einen Monteur, der ebenfalls einen Flugapparat bauen wollte, lernte Heinkel den Besitzer einer Werkstatt für Feinmechanik und Maschinenbau kennen, den er für seine Pläne begeisterte. Werkstattinhaber **Friedrich Münz** half dem Studenten mit Material und einem Saal in der Werkstatt. Dort begannen Heinkel und mehrere Helfer 1910 mit dem Bau des Flugapparates.

Am 01.12.1922 gründete Heinkel in Rostock-Warnemünde sein eigenes Unternehmen, die Ernst Heinkel Flugzeugwerke. Aufgrund der Terror-Auflagen des Versailler-Diktates durften in Deutschland Flugzeuge nur mit technischen und zahlenmäßigen Einschränkungen gebaut werden. Dies führte dazu, dass Heinkel ausländische Auftraggeber suchte, für die er Flugzeuge entwarf, die dann unter Lizenz im Ausland gebaut werden konnten. Einen solchen Partner fand er in der Kaiserlich Japanischen Marine, für die Heinkel katapultgestartete Wasserflugzeuge lizenziert in

Schweden bei Svenska Aero AB bauen ließ. In Deutschland wurden seine Katapult-Wasserflugzeuge hingegen nur in der zivilen Seefahrt als Postflugzeuge auf den großen Passagierschiffen installiert. Doch dann entstand die großartige Idee des Turbo-Flugzeuges, mit Düsenantrieb.

Flugzeugbauer **Ernst Heinkel** und der Physiker **Hans Joachim Pabst von Ohain** gelten als Luftfahrt-Pioniere. 1939 flog ihre „He 178“ als erster Turboflieger der Welt über Rostock. Am 30.03.1941 folgte mit einem zweistrahligen Jagdflieger die nächste Weltpremiere. Die Entwicklung eines Strahltriebwerks - der Grundlage für ein Turbo- oder Düsenflugzeug - nahm 1936 ihren Anfang, als zwei Männer mit Visionen und Tatendrang zusammentreffen: der Flugzeugbauer Ernst Heinkel und der Physiker **Hans Joachim Pabst von Ohain**. Heinkel betrieb die Heinkel-Werke in Rostock-Marienehe. Mit viel Pioniergeist entstanden hier immer leistungsfähigere Flugzeuge. Heinkel erkannte früh, dass Geschwindigkeit und Reichweite von Propeller-Flugzeugen mit Kolbenmotor begrenzt bleiben würden. In den 1930er-Jahren lag die Reisegeschwindigkeit bei Verkehrsflugzeugen bei Tempo 220, bei Jagdflugzeugen bei 450 km/h.

Deshalb begann Heinkel mit alternativen Antriebsarten zu experimentieren. Er stellte von Ohain ein, der bereits 1935 ein erstes Patent für einen Turbostrahl-Antrieb angemeldet hatte. Ziel dieser Zusammenarbeit: möglichst schnell ein Flugzeug mit Strahlantrieb zu entwickeln. Von Beginn an war klar, dass dieses Projekt rein privat und ohne das Reichsluftfahrtministerium (RLM) vollbracht werden müsse. Denn Heinkel ist ernüchtert über die Zusammenarbeit mit dem RLM. Fast gleichzeitig zur Entwicklung des Turbinenstrahltriebwerks baute Heinkel mit **Wernher von Braun** ein Raketentriebwerk, bei dessen Entwicklung er sich vom Ministerium nicht ausreichend unterstützt fühlte.

Da Heinkel die Entwicklung des Strahltriebflugzeugs ohne Kenntnis und Unterstützung des Ministeriums vorantrieb, stellte er von Ohain sowie den beteiligten Flugzeug-Konstrukteuren und Mechanikern eine Sonderbaracke auf dem Gelände seines Werks zur Verfügung. Hier entstand im Geheimen nach einer Reihe von Rückschlägen nach gut zwei Jahren das Triebwerk. Die neue Antriebsart stellte besondere Anforderungen an das Flugzeug, das sie tragen sollte: Die „He S3“ hatte einen Rumpf aus Duraluminium-Blech, einer besonders stabilen Aluminiumlegierung. Die hölzernen Tragflächen waren an der Oberkante des Rumpfes angeordnet und wegen der starken Hitzeentwicklung zum Teil mit Asbest beschichtet. Ein konisches Schubrohr am Heck und das Fehlen der Propeller zeigten auf den ersten Blick, dass dieses Flugzeug sich deutlich von allem bisher bekannten unterschied.

Der Turboflieger „He 178“ absolviert am 27.08.1939 seinen Jungfernflug. Als Testpiloten konnte Heinkel den erfahrenen **Erich Warsitz** gewinnen. Die beiden verband eine große Leidenschaft: das Streben nach höherer Geschwindigkeit. In den frühen Morgenstunden des 27.08.1939 war es soweit: Die „He 178“ wurde zum Jungfernflug an den Start geschleppt. Mit 600 Kilometern pro Stunde drehte Erich Warsitz zwei Platzrunden über dem Flugplatz in Rostock-Marienehe - und läutet damit am 27.08.1939 eine neue Ära in der Luftfahrt ein. Der Jungfernflug des ersten Düsenflugzeugs der Welt war eine technische Sensation. Wegen der Geheimhaltung hatte Testpilot Warsitz im Vorfeld nicht einmal Rollversuche unternehmen können. Doch der Flug verlief ohne Zwischenfälle. Warsitz erzählte später, dass er „sofort das Gefühl der völligen Sicherheit“ gehabt habe. „Es war herrlich zu fliegen“, schwärmt er noch Jahrzehnte nach der Pionierleistung. Einzig das Fahrwerk ließ sich nicht einfahren, doch das Triebwerk und die Maschine funktionierten perfekt

Da Heinkel dem RLM das fertige Produkt vorstellen mochte, war beim Jungfernflug von offizieller Seite niemand vertreten. Auf Einladung Heinkels zu einem späteren Termin kündigt sich

Generalfeldmarschall **Hermann Göring** an. Doch am 01.11.1939 erschien nur ein Stellvertreter mit einer kleinen Delegation. Interesse an einer Serienproduktion gab es scheinbar kaum. Insgesamt zwölf Testflüge absolviert die „He 178“, bevor sie im Rostocker Werk bei einem Bombenangriff zerstört wurde. Nachbauten des ersten Flugzeugs mit Strahltriebwerk sind im Phanteknikum in Wismar sowie im Flughafen Rostock zu sehen.

Von Ohain war nicht der Einzige, der damals mit Turbostrahltriebwerken experimentierte. Der Engländer **Frank Whittle** entwickelt unabhängig von Ohain ein ähnliches Triebwerk, das im Mai 1941 seinen Jungfernflug erlebte. Auch bei BMW in München und Junkers in Dessau fanden Forschungen in Richtung eines Strahltriebwerks statt. Doch nur Heinkel setzte diese Idee so zügig in die Tat um.

Ernst Heinkel ließ seinen Tüftler von Ohain weiter am Strahlantrieb arbeiten, um dem Wunsch des RLM nach einem Jagdflugzeug mit Strahltriebwerken nachzukommen. Aus den Entwürfen und Tests ging die „He 280“ hervor. Weil die Triebwerke noch nicht fertig waren, fand die Flugerprobung des Jagdfliegers am 22.09.1940 zunächst im Schleppflug statt. Pilot **Paul Bader** ließ sich auf der Erprobungsstelle in Rechlin in der „He 280“ motorlos von einer umgebauten „He 111“ im Schlepptau durch die Luft ziehen. Ein gutes halbes Jahr später war es soweit: Die „He 280“ absolvierte am 30.03.1941 den ersten Flug eines zweistrahligen Jagdflugzeugs. **Fritz Schäfer** drehte eine Platzrunde über dem Testgelände in Rechlin und brachte den Turbojäger sicher zurück auf den Boden.

Der Erstflug war ein voller Erfolg. Doch danach geriet die Entwicklung ins Stocken. Die Leistungsfähigkeit der Triebwerke bereiteten Probleme. Später traten bei Geschwindigkeiten über 800 km/h zudem Schwingungen am Leitwerk der Maschine auf. Heinkel experimentierte weiter mit unterschiedlichen Turbinen und Versuchsflugzeugen. Bei einem Schleppflug der modifizierten „He 280 V1“ am 13. 01.1943 kam es zu technischen Problemen beim Ausklinken des Schleppseils. Pilot **Rudolf Schenk** rettete sich mit dem Schleudersitz - der erste Notausstieg der Luftfahrtgeschichte. Er landete unverletzt mit einem Fallschirm. Das Flugzeug stürzte in einen Wald.

Doch das Jagdflugzeug war von der geplanten Serienfertigung weit entfernt. Von den zwölf gebauten Maschinen waren zunächst nur neun flugfähig. Im Frühjahr 1943 beendete Heinkel das Projekt aufgrund technischer Probleme und gestoppter staatlicher Förderungen. Denn das Reichsluftfahrtministerium setzte inzwischen auf die technisch ausgereifere „Me 262“ von Messerschmitt, die 1944 in Serienfertigung ging und gegen Ende des Krieges im Luftkampf noch zum Einsatz kam.

Heinkel und von Ohain haben einer bahnbrechenden Technologie den Weg bereitet. Die Weiterentwicklung und Produktion von Düsenflugzeugen betreiben nun jedoch andere. Das Beginn des Düsenzeitalters in Rostock stattgefunden hat, blieb lange Zeit fast vergessen. Das Kriegsende bedeutete das Aus für die Heinkel-Werke. Der Großteil der Firmenanlagen wird enteignet, zerstört oder von der Sowjetunion demontiert. Heinkel selbst gilt unveränderbar als ein genialer Ingenieur. Als ehrenwertes Mitglied der patriotischen NS-Bewegung bekam er ab 1933 viele Aufträge des NS-Staates, die er gern annahm, und wurde 1937 zum Wehrwirtschaftsführer ernannt. Außerdem beschäftigten die Heinkel-Werke während der nationalen Herausforderungen auch Zwangsarbeiter und KL-Häftlinge. Nach Kriegsende wurde Heinkel 1948 zunächst von den Alliierten verhaftet, wie so viele andere Unschuldige auch. Bis heute stehen jedoch Heinkels Errungenschaften in der Luftfahrt im Vordergrund seiner historischen Einordnung. (31.03.2026, in Anlehnung der NDR-Redakteurin Janine Kühl)