

NDB-Artikel

Heinkel, *Ernst* Flugzeugkonstrukteur und Rüstungsindustrieller, * 24.1.1888 Grunbach, Kreis Waiblingen (Württemberg), † 30.1.1958 Stuttgart. (evangelisch)

Genealogie

V Karl (1850–1930), Flaschnermeister in Kirchheim/Teck, S d. Kupferschmieds Joh. Heinrich u. d. Joh. Dorothea Kuch;

M Katharina (1856–1922), T d. Weingärtners Gottfried Xander u. d. Katharina Lemberger;

- ♂ Lisa, T d. Heinr. Nürnberger u. d. Sophie Zeh;

4 S.

Leben

Nach der Katastrophe des Zeppelin-Luftschiffs LZ 4 am 5.8.1908 in Echterdingen, die H. miterlebte, interessierten ihn, damals Student des Maschinenbaues an der TH Stuttgart (Promotion 1911), die Fortschritte im Flugzeugbau. Den Ausschlag für den zukünftigen Beruf gab 1909 der Besuch der Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung in Frankfurt/Main, wo er A. Euler kennenlernte. 1911 unternahm H. mit einem selbstgebauten Flugzeug auf dem Cannstatter Wasen einige kurze, erfolgreiche Flüge. Als er bei einem weiteren Probeflug eine enge Kurve fliegen wollte, stürzte er ab und wurde schwer verletzt. Von der Fliegerei ließ er aber nicht. Er ging vielmehr als Konstrukteur zu der Luftverkehrsgesellschaft in Johannisthal bei Berlin. Nachdem H. 1913 in die Albatros-Werke eingetreten war, konnten die von ihm entworfenen neuartigen Ein- und Doppeldecker der Firma in verschiedenen Wettbewerben 1. Preise gewinnen. H. selbst erhielt beim Bodenseewettbewerb 1913 den Konstruktionspreis. Unter Benutzung von Sperrholzbeplankung für den Bau des Flugzeugrumpfes schuf er einen für den deutschen Flugzeugbau lange Zeit kennzeichnenden Flugzeugtyp. Sein Augenmerk galt unter anderem auch der leichten Montierbarkeit und der Auswechselbarkeit der Einzelteile. Bei einem seiner Doppeldecker konnte das Rollwerk gegen ein Schwimmwerk ausgetauscht werden, so daß dieselbe Maschine als Land- und als Wasserflugzeug verwendet werden konnte. 1914 trat H. als Chefkonstrukteur und Technischer Direktor in die Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke ein und baute in den Jahren des 1. Weltkrieges etwa 30 verschiedene Flugzeugmuster, von denen vor allem der See-Doppeldecker W-12 und der See-Tiefdecker W-29 erfolgreich waren. Gleichzeitig leitete H. damals die österreichische Flugzeugfabrik Phönix in Wien und die Ungarische Flugzeug-AG in Budapest.

In den ersten Nachkriegsjahren betrieb H. ein Autoreparatur-Unternehmen in seinem Heimatdorf Grunbach. 1921 bot sich dann in Travemünde eine Gelegenheit, wieder zum Flugzeugbau zurückzukehren. Bei den Caspar-Werken entwickelte er seinen See-Tiefdecker für ausländische Auftraggeber weiter. 1922 gründete er in Warnemünde ein eigenes Konstruktionsbüro. Nun folgten zahlreiche berühmte Konstruktionen. Das Sportflugzeug He 64 ging 1932 beim Europa-Rundflug mit einem Tag Vorsprung vor den anderen Teilnehmern durch das Ziel. Als die Deutsche Lufthansa schnelle Verkehrsflugzeuge brauchte, war sich H. im klaren darüber, daß nur extreme Lösungen zum Ziel führen könnten. So forderte er zum Beispiel, um möglichst günstige aerodynamische Verhältnisse zu schaffen, daß aus der Oberfläche der Tragflügel keine Nietköpfe hervorragen dürften. Für die dünnen Bleche mußte hierzu ein neues Nietverfahren entwickelt werden, das später zum Allgemeingut des Flugzeugbaus wurde. 1935 war die 2motorige He 111 mit 400 km/h Höchstgeschwindigkeit das schnellste europäische Verkehrsflugzeug.

Als H. erkannte, daß die Möglichkeiten der Leistungssteigerung durch Verbesserung der aerodynamischen Gestaltung der Flugzeuge erschöpft waren, wandte er seine Aufmerksamkeit der Aufgabe zu, die Leistungsfähigkeit durch stärkere Triebwerke zu erhöhen. Bis leistungsfähigere Motoren verfügbar waren, wurde als Lösung der Einbau von 2 Motoren im Rumpf, die eine gemeinsame Luftschaube antrieben, gewählt. Die He 119 mit Doppelmotor im Rumpf konnte 3 internationale Geschwindigkeitsrekorde erringen. 1936 trug ein junger Physiker, H.-J. Pabst von Ohain, H. seine Ideen für einen neuartigen Antrieb vor, der dem Antrieb durch Kolbenmotoren und Propeller überlegen sei. H. stimmte sofort dem Bau eines solchen Turbinenstrahltriebwerkes zu und entwickelte es zur Flugreife. Am 27.8.1939 wurde bei Rostock erstmalig in der Welt ein mit einem Turbinenstrahltriebwerk ausgerüstetes Flugzeug, die He 178, vorgeführt. Wenige Wochen vorher war in Peenemünde das erste Raketenflugzeug der Welt, die He 176, mit Antrieb durch eine Flüssigkeitsrakete vorgeflogen worden. – H. war „unpolitisch“. Er ließ sich von den Machthabern des „3. Reiches“ gebrauchen und baute nach 1935 einen großen Teil der Maschinen für deren Luftwaffe. Als sich die Niederlage abzuzeichnen begann, übte er offene, freilich vergebliche Kritik an der Luftrüstung.

Nach dem 2. Weltkrieg nahm die Ernst Heinkel AG in Stuttgart-Zuffenhausen (ehemals die Fr. Hirth-Motorenwerke) 1950 ihre Arbeit mit dem Bau von Motoren für Lastwagen sowie von Rollern und Mopeds auf. 1954 wandte sich H. erneut dem Flugzeugbau zu, indem er sich mit einem Team von Wissenschaftlern und Ingenieuren zunächst mit dem Lizenzbau eines französischen Flugzeugmusters befaßte. Von H.s Fähigkeiten als hervorragender Flugzeugkonstrukteur, Unternehmer und Organisator zeugen die mehr als 150 von ihm entwickelten Flugzeugmuster, mit denen 37 Weltrekorde errungen wurden. In der Zeit des 2. Weltkrieges betrug die Belegschaft seiner Werke mehr als 52 000 Menschen. In 16 anderen deutschen Flugzeugwerken wurden seine Konstruktionen in Großserie nachgebaut.]

Auszeichnungen

Zahlr. Ehrungen, u. a. Dr.-Ing. E. h. (TH Stuttgart 1925);

Dr. phil. h. c. (Rostock 1932);

Dieselmedaille in Gold, 1954.

Werke

Werk u. Werdegang, 1927;

Katapulte u. Katapultieren v. Flugzeugen, 1931;

Die Erhöhung d. Geschwindigkeit d. Flugzeuge in d. letzten Jahren, 1938;

Mein Leben f. Dtld.s Luftfahrt, in: Rdsch. Dt. Technik 20, 1940, Nr. 52, S. 1 f.;

Meine Flugzeuge im großdt. Freiheitskampf, 1941;

Stürmisches Leben, hrsg. v. J. Thorwald, 1953 (*Autobiogr., P*).

Literatur

W. Zuerl, Dt. Flugzeugkonstrukteure, 1938, S. 119-53;

K. Schwärzler, in: Jb. d. Wiss. Ges. f. Luftfahrt, 1957, S. 492-95;

G. Madelung, E. H. 70 J., in: Zs. f. Flugwiss. 6, 1958, S. 57 f.;

Pioniere d. Flugwiss., ebd. 11, 1963, S. 504;

H. Löhner, Wegbereiter d. Flugzeugbaus, in: Darst. u. Qu. z. Gesch. d. dt. Einheitsbewegung im 19. u. 20. Jh. VI, 1965, S. 206-15 (*L, P*);

Rhdb. (*P*).

Autor

Werner Schulz

Empfohlene Zitierweise

, „Heinkel, Ernst“, in: Neue Deutsche Biographie 8 (1969), S. 305-306

[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
