

# Heinkel-Flugzeug erobert drei neue Weltrekorde

## Rekordstrecke Hamburg—Stolp—Hamburg

504,09 km/st

Berlin, 22. November

Nachdem erst vor wenigen Tagen ein Messerschmitt-Flugzeug der Bayerischen Flugzeugwerke den Geschwindigkeitsweltrekord für Landflugzeuge mit 611 Stundenkilometer in deutschen Besitz gebracht hat, konnte die deutsche Luftfahrt wieder einen solchen Erfolg erringen.

Die Heinkel-Flugzeugwerke griffen am Montag mit einer zweimotorigen Landmaschine die Geschwindigkeitsrekorde über die 1000-Kilometer-Strecke erfolgreich an. Unter Führung des Flugkapitäns Ritsche, des Chefpiloten der Heinkel-Werke, und des Flugzeugführers Dietterle legte das Flugzeug, das mit zwei Daimler-Benz-Motoren DB 600 ausgerüstet ist, mit einer Nutzlast von 1000 Kilogramm die für den Rekordflug festgelegte Strecke Hamburg—Stolp—Hamburg in einer Zeit von 1 Stunde 58,5 Minuten zurück und erzielte damit eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 504,09 km/st. Mit dieser Leistung fielen gleichzeitig drei Weltrekorde an Deutschland; denn die ausgezeichnete Leistung des mit 1000 Kilogramm Nutzlast beladenen Heinkel-Flugzeuges verbesserte mit diesem Flug auch die bestehenden Rekorde für den Flug mit 500 Kilogramm Nutzlast und ohne Nutzlast.

Drei Tatsachen zeichnen den neuen deutschen Weltrekord besonders aus: Einmal, daß das Heinkel-Flugzeug mit 1000 Kilogramm Nutzlast über die 1000-Kilometer-Strecke noch wesentlich schneller war als der bisherige Rekordhalter über die gleiche Strecke ohne jede Nutzlast, zweitens,

daß es sich nicht um eine Überbietung verhältnismäßig alter Rekorde handelt, sondern daß diese erst in jüngster Zeit aufgestellt wurden, und schließlich, daß mit diesem Fluge eine sehr erhebliche Steigerung erreicht wurde.

Die bisherigen Rekorde über 1000 Kilometer mit 500 und 1000 Kilogramm Nutzlast wurden erst im Juli von Bruno Mussolini, dem Sohn des Duce, und Oberst Visco auf einer dreimotorigen Savoia-Marchetti S 79 mit einem Stundenbruchschnitt von 423 Kilometer erzielt. Diese Leistung wurde durch das Heinkel-Flugzeug um 81 Kilometer je Stunde überboten. Den Rekord über 1000 Kilometer ohne Nutzlast hielt seit April d. J. der Italiener Niclot auf der zweimotorigen Breda 88 mit 475 km/st. Selbst dieser Rekord wurde um nicht weniger als 29 km/st verbessert.

Der Rekordflug und seine Vorbereitungen gingen unter Aufsicht der von der Fédération Aéronautique Internationale vereinigten Sportzeugen des Aeroklub von Deutschland vorstatten. Die internationalen Bestimmungen schreiben die Durchführung des Fluges in geschlossener Bahn vor, d. h. Anfliegen eines auf halber Strecke liegenden Punktes und Rückkehr zum Ausgangspunkt. Damit wird eine Erhöhung der Geschwindigkeit durch Windeinfluß ausgeschlossen. Die Strecke, die von Hamburg über Schwerin in Mecklenburg und die Zwinmünder Bucht nach Stolp in Pommern führte, wurde vom Reichsamt für Landesaufnahmen vermessen. Nachdem die auf dem Startplatz versammelten Sach-

verständigen die Übereinstimmung des Flugzeuges mit den Messungen geprüft und den in Form von eingnähtem Blei mitgeführten Ballast plombiert hatten, erfolgte um 12 Uhr 03 der Start. Als aus Stolp die Meldung eintraf, daß die Maschine die Wendemarke vorschriftsmäßig überflogen und zum Rückflug gewendet habe, steigerte sich die Spannung mit jeder Minute, bis schließlich ein fernes Brummen die glückliche Rückkehr der Maschine anzeigte. Mit rasender Geschwindigkeit überflog sie nach einer Flugzeit von 1 Stunde 58,5 Minuten die Ziellinie.

Die erfliegenen Leistungen wurden sofort durch den Aeroklub von Deutschland der FAI zur Anerkennung gemeldet, die in kurzer Zeit erfolgen dürfte, da alle erforderlichen Bedingungen für die Anerkennung der Leistung als internationale Rekorde erfüllt wurden.

Der Reichsminister der Luftfahrt, Generaloberst Göring, hat den Heinkel-Flugzeugwerken und Daimler-Benz folgende Anerkennung für ihre ausgezeichnete Leistung zugehen lassen:

„Zu dem stolzen Erfolg, den Sie und Ihre Mitarbeiter durch Ihre zielbewusste und gründliche Entwicklungsarbeit errungen haben, beglückwünsche ich Sie aufs herzlichste. Sie haben mit der Erringung der neuen drei Weltrekorde sich um die Geltung der deutschen Luftfahrt in hervorragender Weise verdient gemacht.“

Ich spreche Ihnen und Ihrer Gefolgschaft meine besondere Anerkennung für diese Leistung aus.“

Hamburger Fremdenblatt

Datum

23. Nov. 1937

Signatur

chen  
s-Archiv



Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 341

**Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH, Ro-**  
stock. Infolge der „Umwandlung“ wurde das Vermögen auf  
den alleinigen Gesellschafter, die „Rowa“ Verwaltungs-GmbH,  
Rostock, übertragen. Diese hat den Namen der aufgenommenen  
Gesellschaft angenommen, deren Geschäftsgegenstand Bau- und  
Vertrieb von Luft-, Kraft- und Wasserfahrzeugen aller Art ist.  
Sie ist nicht zu verwechseln mit der anderwärts bestehenden  
Heinkel-Werke GmbH, die sich bei  $\mathcal{R}.\mathcal{M}$  5 Mill. Stamm-  
kapital mit dem Bau von Luftfahrzeugen aller Art sowie Ab-  
schußbahnen befaßt.



18. Jan. 1938

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 30

**Heinkel-Werke GmbH, Oranienburg.** Das Stammkapital dieser Gesellschaft, die nicht mit der soeben in eine Personengesellschaft umgewandelten Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH in Rostock zu verwechseln ist, wurde um RM 7 auf RM 12 Mill. erhöht.



Datum 12. Feb. 1938

Hamburger Nachrichten

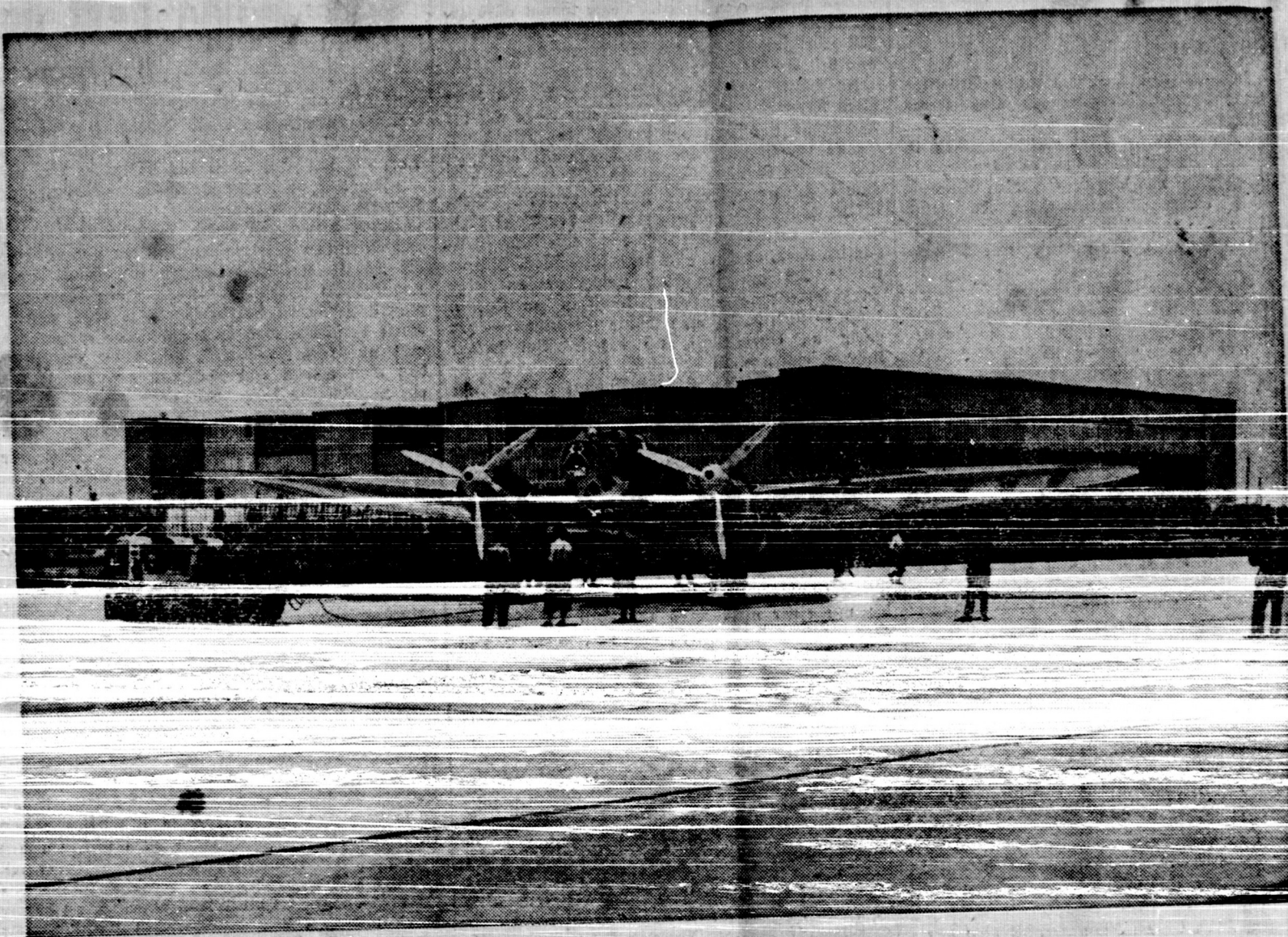
Nr. 42

# Heinkel Kameradschaft der

Vor wenigen Tagen berichteten wir über den 60. Geburtstag des Flugzeugbauers Dr. Ernst Heinkel. Viele unserer Leser werden darüber erstaunt gewesen sein, daß der Gründer und Träger der Flugzeugwerke Heinkel noch in verhältnismäßig jungen Jahren steht. Denn der Name Heinkel ist heute schon in die Geschichte des Flugwesens eingegangen; er ist nicht mehr wegzudenken aus der Entwicklung der deutschen Fliegerei, der Fliegerei überhaupt. Und doch ist es so: Ernst Heinkel kann schon nach Vollendung von fünf Jahrzehnten seines Lebens auf ein unvergängliches Lebenswerk zurückblicken. Welcher Verehrung sich Ernst Heinkel in Fachkreisen erfreut, beweist ein Buch, das dieser Tage (im Wiking-Verlag G. m. b. H., Berlin) heraus-



Von den Heinkelschen Sportflugzeugen ist das Heinkel He. 64 in allgemeiner Erinnerung, mit dem Major Seidemann den Europaflug 1932 gewann.



Das Schnellverkehrsflugzeug Heinkel He. 111 war das erste zweimotorige Verkehrsflugzeug, das die Geschwindigkeit von 350 Kilometer in der Stunde übersteigt. Es ist auch als Kampfflugzeug in der deutschen Luftwaffe im Gebrauch.

gekommen ist, und das sich „Kameradschaft der Luft“ betitelt. Es stellt eine Festschrift aus Anlaß des Geburtstages Ernst Heinkels dar. Persönlichkeiten arbeiteten an diesem Buche mit, die in der deutschen Fliegerei als Vorkämpfer der Luftfahrt, als Kriegsflyer und als Mitbegründer der neuen Luftwaffe ihren Namen haben. Wir nennen nur Ernst Udet, Friedrich Christjanen, Hans Seidemann und aus der Verkehrsflugfahrt Freiherrn von Gablenz, Wolfgang von Gronau und Freiherrn von Hudenbrodt. Von den Heinkel-Flugzeugwerken ist dessen Direktor Hermann Ritter von Pfistermeister vertreten. Auf wenigen Seiten, typographisch meisterlich gestaltet, ist hier kurz die Vorkriegsfliegerei, die Fliegerei im Kriege und die Entwicklung des Flugwesens in der Nachkriegszeit umrissen. In dem Abschnitt „Gemeinschaft der Arbeit“ klingt dies Buch aus, das wahrlich ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Luftfahrt wurde. Es ist darüber hinaus das Dokument unerschütterlicher Strebsamkeit eines Mannes, der sich ein Ziel gesetzt hat, und der seiner Idee sein Leben zur Verfügung stellte.

Fritz Hoffberg.

Aus der Festschrift:

Hans Seidemann:

Heinkel-Sportflugzeuge im Europaflug 1932

... Systematisch ging es so weiter. Alle Mann waren besetzt mit dem einen Gedanken, mitzuhelfen für die Sache. Traten Schwierigkeiten auf, wie sie ja immer und überall auftreten, so gab es nur: ändern, verbessern, weitermachen!

Wer aber des Glaubens sein sollte, daß darin eine nach amerikanischem Muster geartete Antriebskraft zu erblicken wäre, der irrt sich. Trotz aller großen Anforderungen war Dr. Heinkel all seinen Helfern auch stets eine Hilfe, wenn es galt, sie zu unterstützen.

Abends nach getaner Arbeit im gastlichen Hause am Strand von Warnemünde, beim Kegeltunier im künftigen Anzug und mit dem dazugehörigen „Stoff“, auf dem Heinkelbergschiffstand oder wo es auch sein mochte, war wieder Dr. Heinkel die Seele vom Ganzen, und viel Spaß und III wurde getrieben. Seine Fürsorge für die Gefolgsmänner, sein Mitstreben mit ihnen, das sind die Grundlagen für seine Erfolge.

So kam der Wettbewerb heran, der in Staaten und von Staaten aus durchgeführt wurde. Heinkelflugzeuge waren es, die bei allen Einzelprüfungen

Jede Etappe konnte in zwei Tagen nach Beileben zurückgelegt werden. Die meisten Ausfahrten wurden den Italienern gegeben, unter deren Eindruck auch der Anfang der ersten Etappe stand. Sollten sie doch als erste in ihrer Landeshauptstadt Rom sein. Aber die „He 64“ flog aus dem hinteren Felde, in welchem sie sich beim Start befand, vor und errang nach einem herrlichen Rennen mit dem italienischen Favoriten Colombo mit erheblichem Vorsprung den Etappensieg. Große Freude bei den Deutschen! Beigte sich doch nun im harten Wettbewerbskampf des Streckenfluges erst so recht, welche Qualitäten

Zeigungen. ganz zu schweigen von den Fachblättern waren voll des Lobes. Und das geschah zu dem denn das Flugzeug war eine Meisterleistung! wie zur Erhärtung des soeben Vollbrachten auch die dritte Etappe von Paris nach Berlin etwa 2500 Kilometer wieder an einem Tag geflogen. So wurde also dieser Vließflug ein voller Erfolg und der Begeisterungsturm, der damals am der vom Wettbewerb als erste nach Staaten fahrenden „He 64“ entgegenbrachte, galt nicht dem Schöpfer dieses raffigen Modells, mal als erste den Etappensieg in so über-



Jede freie Fläche ist in den Heinkelwerken landwirtschaftlich nutzbar gemacht und dient der Versorgung der Gefolgschaft mit Nahrungsmitteln, besonders mit Gemüse und Fleisch.



Moderne weitläufige Siedlungsbauten ermöglichen der Gefolgschaft gesundes Wohnen auf eigener Scholle.

mit an der Spitze lagen, sei es beim Langsamflug, dem Brennstoffverbrauchsflug, dem Kurzstart und der Auslandung über ein Achtmeterhindernis, dem Aufklappen der Flügel und was es sonst noch an Prüfungen gab. Dr. Heinkel ließ es sich nicht nehmen, persönlich auch hier überall dabei zu sein und nach dem Rechten zu sehen.

Großen Triumphs erntete damals die „He 64“ während des Streckenfluges, der in drei Etappen zu je 2000 km. und unter Vermeidung von zahlreichen kleinen Landungsplätzen von Berlin über Warschau—Prag—Wien nach Rom als erste Etappe, von Rom über Florenz—Nizza—Lyon—Stuttgart—Worms nach Paris als zweite Etappe, von Paris über Amsterdam—Kopenhagen—Göteborg—Hamburg als dritte Etappe zurück nach Berlin führte.

der „rote Teufel“, wie das Flugzeug bald genannt wurde, in sich barg!

Auch die zweite Etappe wurde mit Beizeit zurückgelegt. Und vor allem: 2000 Kilometer wurden an einem Tage geschafft! Das war eine bis dahin noch nicht gesehene Leistung eines kleinen Flugzeuges. Innerwärtig für alle war die Leistung vollbracht worden. Die Wettbewerbsleitung in Paris hatte bereits abends die Funktionäre nach Hause geschickt, als plötzlich — einige Minuten vor Etappenabschluß — bei schon fast völliger Dunkelheit doch noch eine kleine rote Maschine über das Zielband raste — die „He 64“! Diese Leistung war wohl mit das Schönste, was das Heinkelflugzeug seinem Erbauer gleichsam als Dank abtatten konnte. Mit einem Male war das Heinkelflugzeug in aller Munde. Die

Weise errungen zu haben, war der beste fliegerische Qualität.

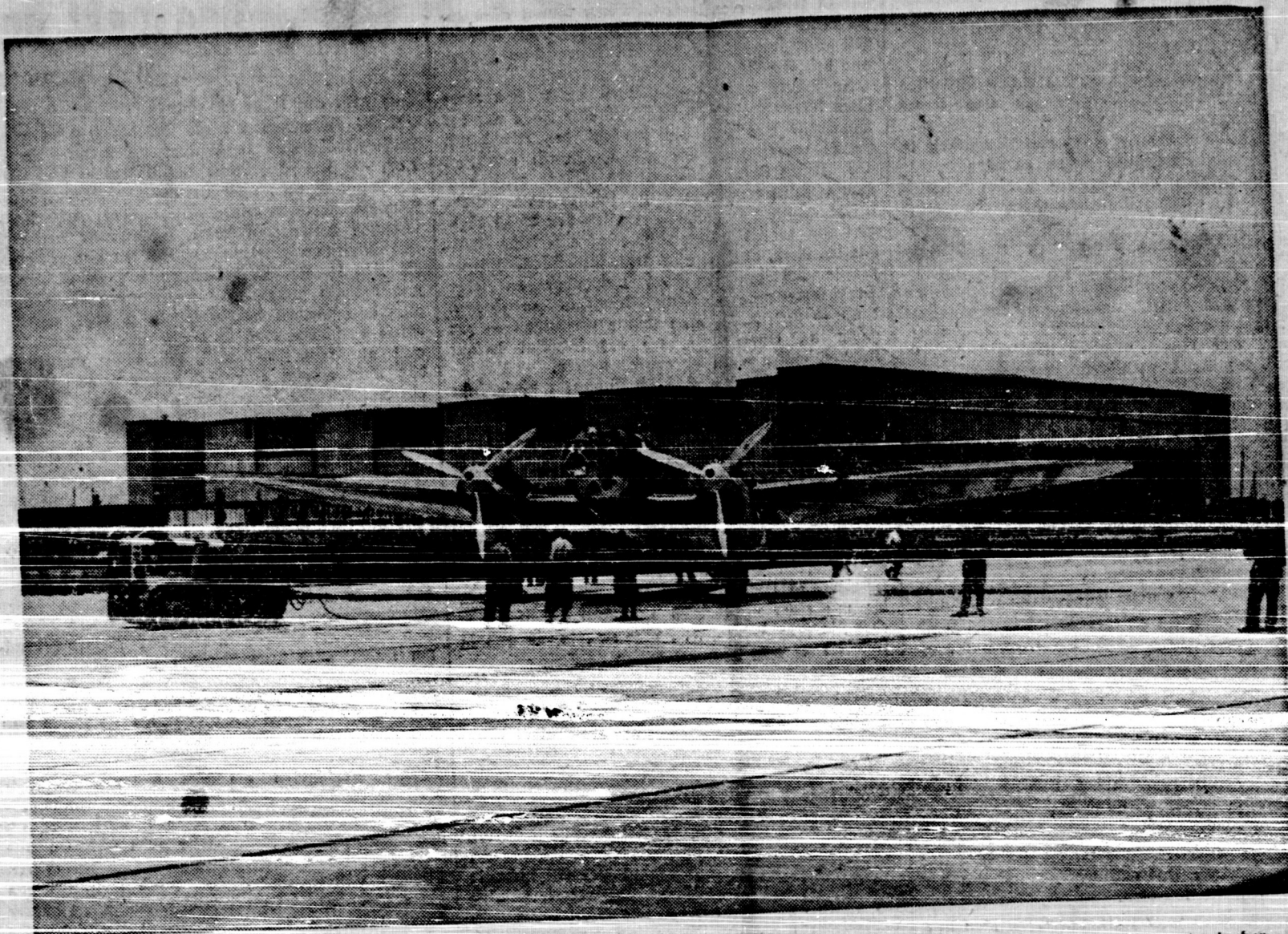
Und noch einmal beim Deutschlandflug, wies die „He 64“ ihre Überlegenheit, zahlreichen Tagesetappen in verblüffender Schnelligkeit durchraute und überall als erste. Und daß sie all diese Flüge ohne Unfall, jeder Wetterlage glänzend überstand, Schöpfers das beste Zeugnis aus.

Daß Dr. Heinkel dann später, wohl aus gewichtigen Gründen sich nicht mehr nun wohlbekannten und anerkannten an internationalen Wettbewerben beteiligen von allen Sportfliegern sehr bedauert wurde.

Wie die Erzeugnisse der Heinkelwerke



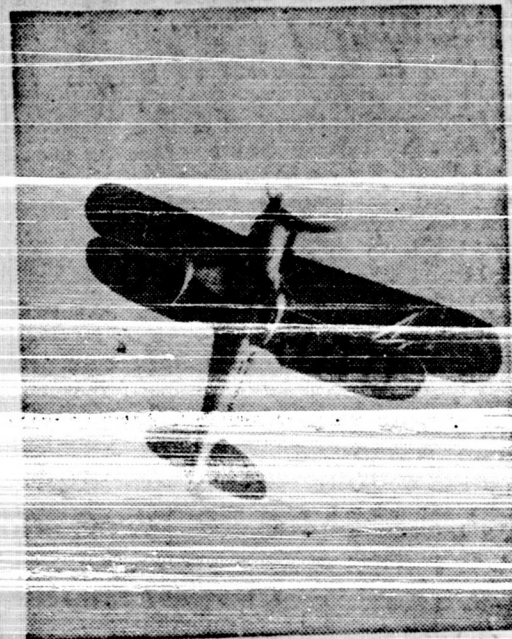
# Flugzeugbau der Luft



Das Schnellverkehrsflugzeug Heinkel He. 111 war das erste zweimotorige Verkehrsflugzeug, das die Geschwindigkeit von 350 Kilometer in der Stunde übersteigt. Es ist auch als Kampfflugzeug in der deutschen Luftwaffe im Gebrauch.

Sportfliegerei sich einen hervorragenden Ruf zu verschaffen gewußt haben, so ist es ja früher und später auch mit allen Verkehrs- und Militärflugzeugen der Firma der Fall gewesen. Überall, wo sie auftraten, haben sie die größte Beachtung auf sich gezogen und haben durch ihre Qualität das Werk Dr. Heinkels geehrt.

Aus dem kleinen Werk in Warnemünde sind inzwischen Fabriken geworden. Die Gefolgschaft hat einen Umfang angenommen, der ein Vielfaches größer ist als die Zahl der damaligen Gelehrten Dr. Heinkels. Diese tun sich selbst die größte Ehre an, wenn sie stolz sind auf das, was seinerzeit unter sehr schwierigen Verhältnissen geschaffen wurde. Alle, die mit Zeugnissen dieser sportlichen Taten von Heinkelflugzeugen versehen sind, werden ebenso gern sich der damaligen Mitarbeit erinnern. Daraus ergibt sich auch der Stolz und die Leistung aller, die heutzutage unter der Leitung eines Mannes stehen,



zu den ersten Flugzeugen der neuen Luftwaffe gehörte das Jagdflugzeug Heinkel He. 51. Es ist heute bei vielen Geschwadern in Dienst.

Abends nach getaner Arbeit im gastlichen Hause am Strand von Warnemünde, beim Kegeltunier im günstigen Anzug und mit dem dazugehörigen „Stoff“, auf dem Heinkel die Seele auch sein mochte, war wieder Dr. Heinkel die Seele vom Ganzen, und viel Spaß und Illu wurde getrieben. Seine Fürsorge für die Gefolgsleute, sein Mitleben mit ihnen, das sind die Grundlagen für seine Erfolge.

Jede Etappe konnte in zwei Tagen nach Belieben zurückgelegt werden. Die meisten Ausfahrten wurden den Italienern gegeben, unter deren Eindruck auch der Anfang der ersten Etappe stand. Sollten sie doch als erste in ihrer Landeshauptstadt Rom sein. Aber die „He 64“ stieg aus dem hinteren Felde, in welchem sie sich beim Start befand, vor und errang nach einem herrlichen Rennen mit dem italienischen Favoriten Colombo mit erheblichem Vorsprung den Etappensieg. Große Freude bei den Deutschen! Beigte sich doch nun im harten Wettbewerbskampf des Stredenfluges erst so recht, welche Qualitäten

Zeigungen, ganz zu schweigen von den Flugleistungen, waren voll des Lobes. Und das geschah zu Recht; denn das Flugzeug war eine Meisterleistung! Und wie zur Erhaltung des hohen Vollbrachten wurde auch die dritte Etappe von Paris nach Berlin mit etwa 2500 Kilometer wieder an einem Tag geschafft. So wurde also dieser Stredenflug ein voller Erfolg, und der Begeisterungssturm, der damals am Abend der vom Wettbewerb als erste nach Staaken heimkehrenden „He 64“ entgegenbrachte, galt nicht zuletzt dem Schöpfer dieses raffinierten Motors. Dreimal als erste den Etappenflug in so überlegener

weisen haben aus der Geschichte und Entwicklung der Luftfahrt nicht mehr wegzudenken ist.

Der 50. Geburtstag Dr. Heinkels soll aber nicht nur Anlaß eines Rückblicks sein. Unter den gütigsten Ausfahrten steht auch die Zukunft Dr. Heinkels und seines Werks. Da begleiten Dr. Heinkel alle unsere guten Wünsche in die Zukunft in der Hoffnung, daß es seinem Wirken auch fernherin gelingen möge, Großes und Bleibendes für die deutsche Luftfahrt zu schaffen.

## Hermann Ritter von Pfistermeier: Gemeinschaft der Arbeit (Einleitung)

Unsere Zeit hat auch das menschliche Leben unter ganz neue Gesichtspunkte gestellt. Die Ereignisse folgen einander mit unwahrscheinlicher Schnelligkeit. Wirtschaft und Politik stehen unter der Rückwirkung der fast völligen Ausschaltung der Zeit in der Nachrichtenübermittlung. Die Fliegerei hat zuletzt auch die Beförderung von Menschen und Gütern über Strecken, die noch vor wenigen Jahren Tage und Wochen in Anspruch genommen haben, auf Stunden zusammengedrängt. In wenigen Jahren erleben wir heute geschichtliche Entwicklungen, die noch in der letzten Generation ein ganzes Menschenalter erfüllt hätten.

Auch das Leben des einzelnen wird von Zeit und Umwelt gestaltet. Je näher ein Mensch mit seinem eigenen Schaffen den technischen, wirtschaftlichen oder politischen Bereichen unserer

Zeiten angehört, um so mehr gewinnen die veränderten Maßstäbe der Zeit Gültigkeit für die Betrachtung seines Lebens und erlauben, auch einen fünfzigsten Geburtstag zum Anlaß eines feierlichen Rückblicks zu nehmen. . .

Erde! — Was gilt sie mir!  
Himmel! — Ich will zu dir!  
Sonne und Mond! — O Licht!  
Und — Gottes Angesicht!

Inskription auf einem Bilde des Cyrano de Bergerac.  
Aus dem Französischen von Peter Szpyt.

Die Fläche ist in den Heinkelwerken landwirtschaftlich nutzbar gemacht und dient der Versorgung der Gefolgschaft mit Nahrungsmitteln, besonders mit Gemüse und Fleisch.

mit an der Spitze lagen, sei es beim Langsamflug, dem Brennstoffverbrauch, dem Kurzstart und der Kurzlandung über ein Achtmeterhindernis, dem Zusammenklappen der Flügel und was es sonst noch an Prüfungen gab. Dr. Heinkel ließ es sich nicht nehmen, persönlich auch hier überall dabei zu sein und nach dem Rechten zu sehen.

Großen Triumph erntete damals die „He 64“ während des Stredenfluges, der in drei Etappen zu je 2500 Km. und unter Verhinderung von zahlreichen kleinen Landungsstörungen von Berlin über Warschau — Prag — Wien nach Rom als erste Etappe, von Rom über Florenz — Nizza — Lyon — Stuttgart — Bonn nach Paris als zweite Etappe, von Paris über Amsterdam — Kopenhagen — Göteborg — Hamburg als dritte Etappe zurück nach Berlin führte.

der „rote Teufel“, wie das Flugzeug bald genannt wurde, in sich barg! Auch die zweite Etappe wurde mit Reizzeit zurückgelegt. Und vor allem: 2500 Kilometer wurden an einem Tage geschafft! Das war eine bis dahin noch nicht gesehene Leistung eines kleinen Flugzeuges. Unerwartet für alle war die Leistung vollbracht worden. Die Wettbewerbsleitung in Paris hatte bereits am Abend die Funktionäre nach Hause geschickt, als plötzlich — einige Minuten vor Etappenabschluss — bei schon fast völliger Dunkelheit doch noch eine kleine rote Dampfwolke über das Stadion raste — die „He 64“! Diese Leistung war wohl mit das Schönste, was das Heinkelflugzeug seinem Erbauer gleichsam als Dank abstatten konnte. Mit einem Male war das Heinkelflugzeug in aller Munde. Die

Weise errungen zu haben, war der beste Beweis für fliegerische Qualität.

Und noch einmal beim Deutschlandflug 1933 bewies die „He 64“ ihre Überlegenheit, als sie die zahlreichen Tagesetappen in verbältnismäßig kurzer Zeit durchflog und überall als erste eintraf und das sie all diese Flüge ohne Unfall und bei jeder Wetterlage glänzend überstand, stellt ihren Schöpfern das beste Zeugnis aus.

Daß Dr. Heinkel dann später, wohl aus anderen gewichtigen Gründen sich nicht mehr mit seinen nun weltbekannten und anerkannten Flugzeugen an internationalen Wettbewerben beteiligen konnte, ist von allen Sportfliegern sehr bedauert worden.

Wie die Erzeugnisse der Heinkelwerke in der



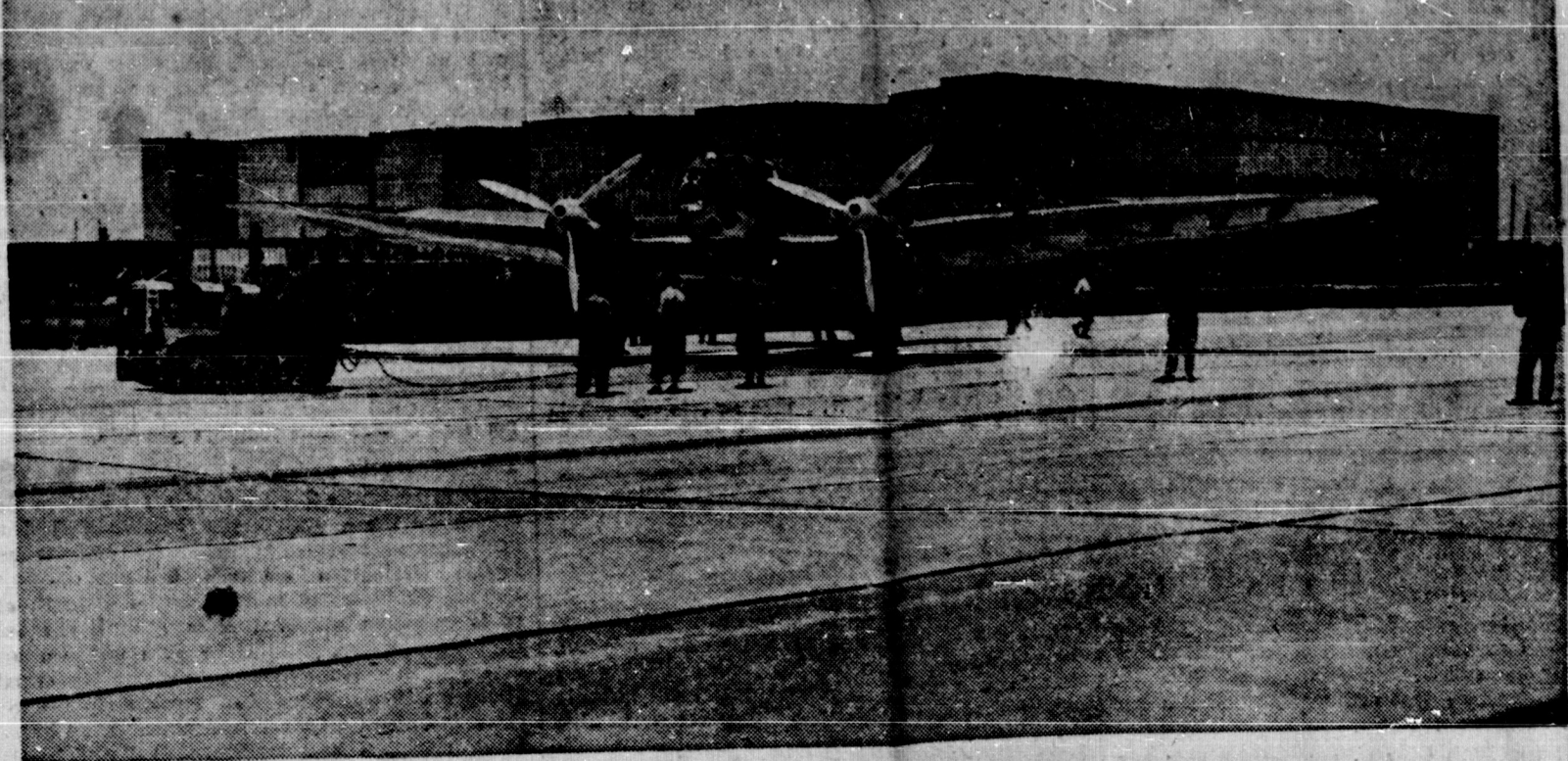
Moderne weißläufige Siedlungsbauten ermöglichen der Gefolgschaft der Heinkelwerke ein gesundes Wohnen auf eigener Scholle.



von fünf Jahrzehnten seines Lebens an ein unvergänglich Lebenswerk zurückzuführen. Welcher Verehrer sich Ernst Heinkel in Fachkreisen erfreut, beweist ein Buch, das dieser Tage (im Wiking-Verlag G. m. b. H., Berlin) heraus-



Von den Heinkelschen Sportflugzeugen ist das Baumuster He. 64 in allgemeiner Erinnerung, mit dem Major Seidemann den Europaflug 1932 gewann.



Das Schnellverkehrsflugzeug Heinkel He. 111 war das erste zweimotorige Verkehrsflugzeug, das die Geschwindigkeit von 350 Kilometer in der Stunde überschritt. Es ist auch als Kampfflugzeug in der deutschen Luftwaffe im Gebrauch.

gekommen ist, und das sich „Kameradschaft der Luft“ betitelt. Es stellt eine Festschrift aus Anlaß des Geburtstages Ernst Heinkels dar. Persönlichkeiten arbeiteten an diesem Buche mit, die in der deutschen Fliegerei als Vorkämpfer der Luftfahrt, als Kriegsfieger und als Mitgeschöpfer der neuen Luftwaffe ihren Namen haben. Wir nennen nur Ernst Udet, Friedrich Christiansen, Hans Seidemann und aus der Verkehrsflugfahrt Freiherrn von Gablenz, Wolfgang von Gronau und Freiherrn von Buddenbrock. Von den Heinkel-Flugzeugen ist dessen Direktor Hermann Heinkel von Heinkel zu lesen. Nur wenigen Seiten, typographisch meisterlich gestaltet, ist hier die Vorkriegsfliegerei, die Fliegerei im Kriege und die Entwicklung des Flugwesens in der Nachkriegszeit umrissen. In dem Abschnitt „Gemeinschaft der Arbeit“ klingt dies Buch aus, das wahrlich ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Luftfahrt wurde. Es ist darüber hinaus das Dokument unerschütterlicher Strebsamkeit eines Mannes, der sich ein Ziel gesetzt hat, und der seiner Idee sein Leben zur Verfügung stellte.

Fritz Hoberg.

Abends nach getaner Arbeit im gastlichen Hause am Strand von Barnemünde, beim Regeltunier im künftigen Anzug und mit dem dazugehörigen „Stoff“, auf dem Kleinalberichthiebstand oder wo es auch sein mochte, war wieder Dr. Heinkel die Seele vom Ganzen, und viel Spaß und Ill wurde getrieben. Seine Fürsorge für die Gefolgsleute, sein Mitleben mit ihnen, das sind die Grundlagen für seine Erfolge.

So kam der Wettbewerb heran, der in Stuttgart und von Staaken aus durchgeführt wurde. Heinkelflugzeuge waren es, die bei allen Einzelprüfungen

Jede Etappe konnte in zwei Tagen nach Belieben zurückgelegt werden. Die meisten Ausfahrten wurden den Italienern gegeben, unter deren Eindruck auch der Anfang der ersten Etappe stand. Sollten sie doch als erste in ihrer Landeshauptstadt Rom sein. Aber die „He 64“ flog aus dem hinteren Felde, in welchem sie sich beim Start befand, vor und errang nach einem herrlichen Rennen mit dem italienischen Favoriten Colombo mit erheblichem Vorsprung den ersten Platz. Diese Freude bei den Deutschen! Beigte sich doch nun im harten Wettbewerbskampf des Streckenfluges erst so recht, welche Qualitäten

Zeitung, ganz zu schweigen von den Fachblättern, waren voll des Lobes. Und das geschah zu Recht; denn das Flugzeug war eine Meisterleistung! Und wie zur Erhärtung des jocos Vollbrachten wurde auch die dritte Etappe von Paris nach Berlin mit etwa 2500 Kilometer wieder an einem Tag geschafft. So wurde also dieser Vließflug ein voller Erfolg, und der Begeisterungssturm, der damals am Abend der vom Wettbewerb als erste nach Staaken heimkehrenden „He 64“ entgegenbrachte, galt nicht zuletzt dem Schöpfer dieses rajigen Apparats. Diesmal als erste den Stappensieg in so überlegener



Jede freie Fläche ist in den Heinkelwerken landwirtschaftlich nutzbar gemacht und dient der Versorgung der Gefolgschaft mit Nahrungsmitteln, besonders mit Gemüse und Fleisch.



Moderne weitläufige Siedlungsbauten ermöglichen der Gefolgschaft der Heinkelwerke ein gesundes Wohnen auf eigener Scholle.

Aus der Festschrift:

Hans Seidemann:

### Heinkel-Sportflugzeuge im Europaflug 1932

... Systematisch ging es so weiter. Alle Mann waren besetzt nur von dem einen Gedanken, mitzuhelfen für die Sache. Trauten Schwierigkeiten auf, wie sie ja immer und überall auftreten, so gab es nur: ändern, verbessern, weitermachen!

Wer aber des Glaubens sein sollte, daß darin eine nach amerikanischem Muster gezielte Antriebs- zeu zu erblicken wäre, der irrt sich. Trotz aller großen Anforderungen war Dr. Heinkel all seinen Helfern auch stets eine Hilfe, wenn es galt, sie zu unterstützen.

mit an der Spitze lagen, sei es beim Langsamflug, dem Brennstoffverbrauchsfly, dem Kurzstart und der Kurzlandung über ein Achtmeterhindernis, dem Zusammenklappen der Flügel und was es sonst noch an Prüfungen gab. Dr. Heinkel ließ es sich nicht nehmen, persönlich auch hier überall dabei zu sein und nach dem Rechten zu sehen.

Großen Triumph erntete damals die „He 64“ während des Streckenfluges, der in drei Etappen zu je 2500 km. und unter Verührung von zahlreichen kleinen Landungsplätzen von Berlin über Warschau—Brag—Wien nach Rom als erste Etappe, von Rom über Florenz—Nizza—Lyon—Stuttgart—Bonn nach Paris als zweite Etappe, von Paris über Amsterdam—Kopenhagen—Göteborg—Samburg als dritte Etappe zurück nach Berlin führte.

der „rote Teufel“, wie das Flugzeug bald genannt wurde, in sich barg!

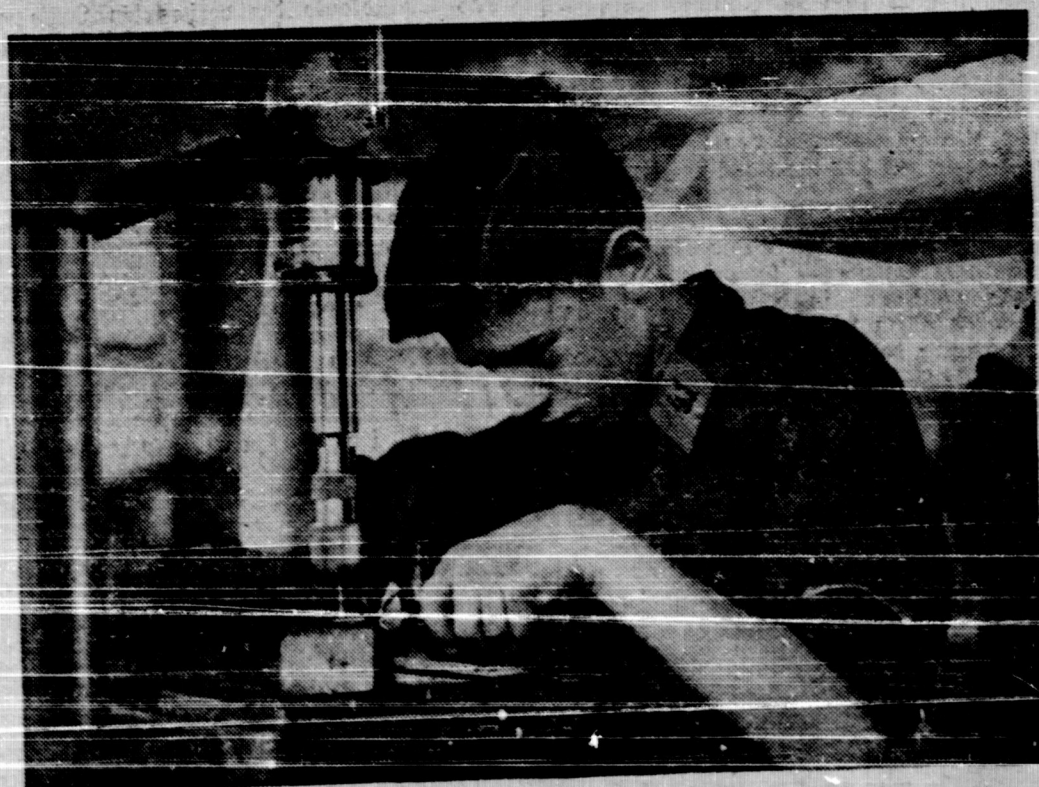
Auch die zweite Etappe wurde mit Bestzeit zurückgelegt. Und vor allem: 2500 Kilometer wurden an einem Tage geschafft! Das war eine bis dahin noch nicht gesehene Leistung eines kleinen Flugzeuges. Unerwartet für alle war die Leistung vollbracht worden. Die Wettbewerbsleitung in Paris hatte bereits abends die Funktionäre nach Hause geschickt, als plötzlich — einige Minuten vor Stappenschlußzeit — bei schon fast völliger Dunkelheit doch noch eine kleine rote Maschine über das Zielband raste — die „He 64“! Diese Leistung war wohl mit das Schönste, was das Heinkelflugzeug seinem Erbauer gleichsam als Dank abtatten konnte. Mit einem Male war das Heinkelflugzeug in aller Munde. Die

Beste errungen zu haben, war der beste Beweis fliegerische Qualität.

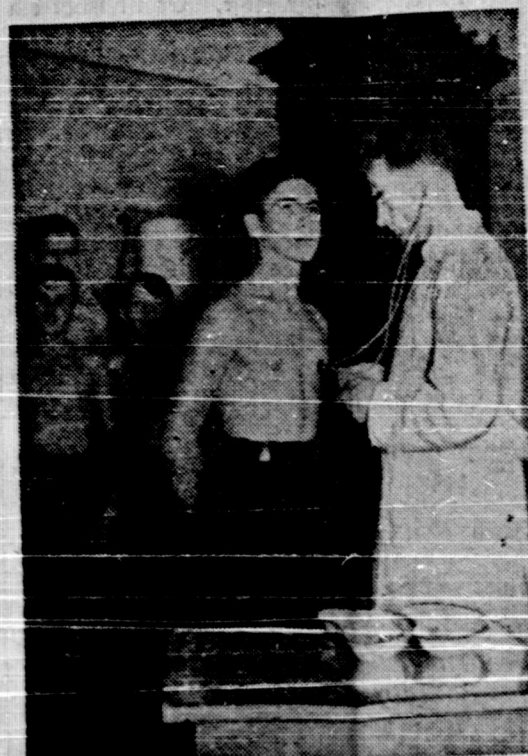
Und noch einmal beim Deutschlandflug 1933 wies die „He 64“ ihre Überlegenheit, als sie zahlreichen Tagesetappen in verblüffender Geschwindigkeit durchraute und überall als erste eintraf. Und daß sie all diese Flüge ohne Unfall und jeder Wetterlage glänzend überstand, stellt die Schöpfer das beste Zeugnis aus.

Daß Dr. Heinkel dann später, wohl aus anderen gewichtigeren Gründen sich nicht mehr mit seinen wohlbekannten und anerkannten Flugzeugen an internationalen Wettbewerben beteiligt hat, von allen Sportfliegern sehr bedauert worden.

Wie die Erzeugnisse der Heinkelwerke in



Als besonders wichtiges Gebiet wird bei den Heinkel-Werken die Ausbildung des fachlichen Nachwuchses betrachtet. Neben der Ausbildung in der Werkstatt steht eine gründliche geistige und weltanschauliche Schulung. Sportanlagen ermöglichen beste Erfolge.



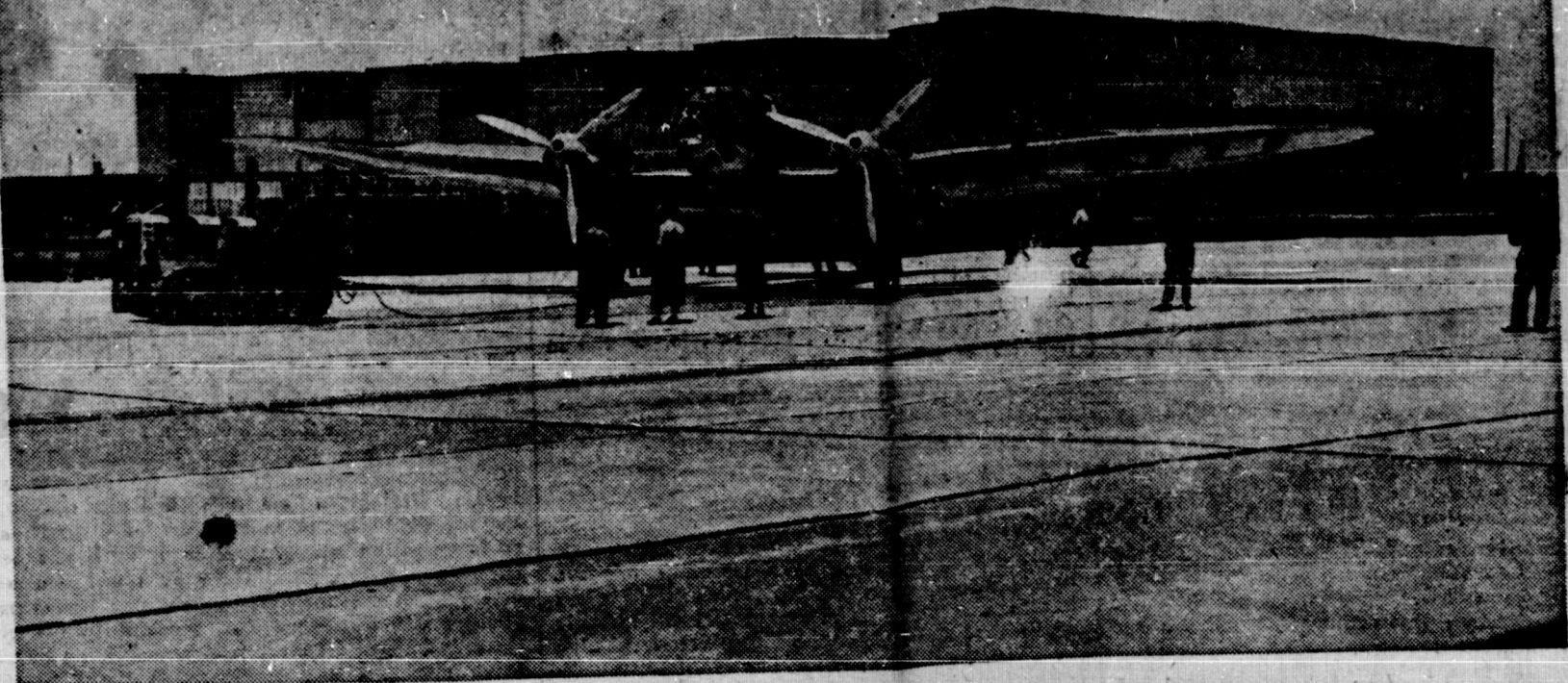
Der Gesundheitsdienst der Heinkel-Werke ist vorbildlich. Regelmäßige ärztliche Untersuchungen der gesamten Gefolgschaft beseitigen Gefahren vor.



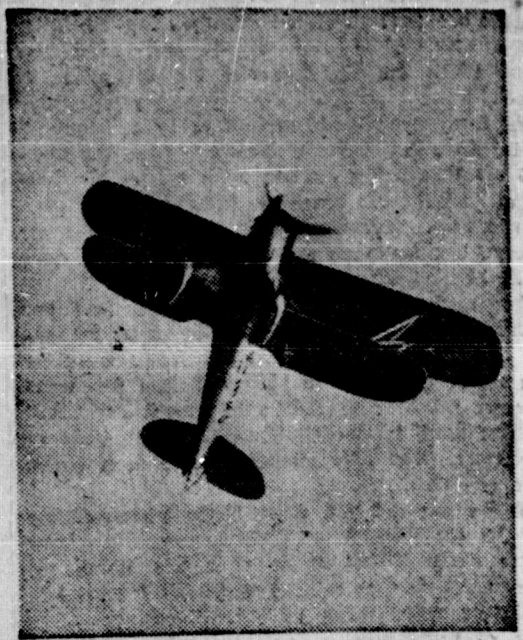
Metallflugszeugbau ist auch heute noch ein Handwerk.



Heute ist es die Freude, die den Menschen zu sich selbst bringt. Er gibt sich auch der Stolz und die Leistung aller, die heutzutage unter der Leitung eines Mannes stehen,



Das Schnellverkehrsflugzeug Heinkel He. 111 war das erste zweimotorige Verkehrsflugzeug, das die Geschwindigkeit von 350 Kilometer in der Stunde übertrifft. Es ist auch als Kampfflugzeug in der deutschen Luftwaffe im Gebrauch.



Zu den ersten Flugzeugen der neuen Luftwaffe gehörte das Jagdflugzeug Heinkel He. 51. Es ist heute bei vielen Geschwadern in Dienst.

ad-  
eine  
Ernst  
an  
liege-  
riegs-  
Luft-  
herrn

Abends nach getaner Arbeit im gastlichen Hause am Strand von Barnemünde, beim Kegeltunier im zünftigen Anzug und mit dem dazugehörigen „Stoff“, auf dem Kleinfalberjährling oder wo es auch sein mochte, war wieder Dr. Heinkel die Seele vom Ganzen, und viel Spaß und Illu wurde getrieben. Seine Fürsorge für die Gefolgsleute, sein Mitleben mit ihnen, das sind die Grundlagen für seine Erfolge.

Jede Etappe konnte in zwei Tagen nach Belieben zurückgelegt werden. Die meisten Ausflüchter wurden den Italienern gegeben, unter deren Eindruck auch der Anfang der ersten Etappe stand. Sollten sie doch als erste in ihrer Landeshauptstadt Rom sein. Aber die „He 64“ stieg aus dem hinteren Felde, in welchem sie sich beim Start befand, vor und errang nach einem herrlichen Rennen mit dem italienischen Favoriten Colombo mit erheblichem Vorsprung den ersten Platz. Große Freude bei den Deutschen! Beigte sich doch nun im harten Wettbewerbskampf des Sirentfluges erst so recht, weiche Qualitäten

Zeitungen, ganz zu schweigen von den Fachblättern, waren voll des Lobes. Und das geschah zu Recht; denn das Flugzeug war eine Meisterleistung! Und wie zur Erhärtung des soeben Vollbrachten wurde auch die dritte Etappe von Paris nach Berlin mit etwa 2600 Kilometer wieder an einem Tag geschafft. So wurde also dieser Vließflug ein voller Erfolg, und der Begeisterungsturm, der damals am Abend der vom Wettbewerb als erste nach Staaten heimkehrenden „He 64“ entgegenbrauste, galt nicht zuletzt dem Heinkel-Werk als bester Beweis für die Qualität der Heinkelwerke.

dessen Leben aus der Geschichte und Entwicklung der Luftfahrt nicht mehr wegzudenken ist.

Der 50. Geburtstag Dr. Heinkels soll aber nicht nur Anlaß eines Rückblicks sein. Unter den günstigen Ausflüchten steht auch die Zukunft Dr. Heinkels und seines Werks. Da begleiten Dr. Heinkel alle unsere guten Wünsche in die Zukunft in der Hoffnung, daß es seinem Wirken auch fernerhin gelingen möge, Großes und Bleibendes für die deutsche Luftfahrt zu schaffen.

### Hermann Ritter von Rittmeister: Gemeinschaft der Arbeiter (Einleitung)

Unsere Zeit hat auch das menschliche Leben unter ganz neuen Gesichtspunkten gesehen. Ereignisse folgen einander mit unwahrscheinlicher Schnelligkeit. Wirtschaft und Politik stehen unter der Rückwirkung der fast ständigen Ausdehnung der Zeit in der Nachrichtenübermittlung. Die Fliegerei hat zuletzt auch die Beförderung von Menschen und Gütern über Strecken, die noch vor wenigen Jahren Tage und Wochen in Anspruch genommen haben, auf Stunden aufeinandergebrängt. In wenigen Jahren erleben wir heute geschichtliche Entwicklungen, die noch in der letzten Generation ein ganzes Menschenalter erfüllt hätten.

Auch das Leben des einzelnen wird von Zeit und Umwelt gestaltet. Je näher ein Mensch mit seinem eigenen Schaffen den technischen, wirtschaftlichen oder politischen Vereinen unserer Tage angehört, um so mehr gewinnen die Veränderungen der Zeit Wichtigkeit für die Betrachtung seines Lebens und erlauben, auch einen fünfzigsten Geburtstag zum Anlaß eines festlichen Rückblicks zu nehmen. . . .

Erde! — Was gibt sie mir!  
Himmel! — Ich will zu dir!  
Sonne und Mond! — O Licht!  
Und — Gottes Angesicht!

Inskrift auf einem Bilde des Cyrano de Bergerac  
Aus dem Französischen von Peter Supf.



Die Fläche ist in den Heinkelwerken landwirtschaftlich nutzbar gemacht und dient der Versorgung der Gefolgschaft mit Nahrungsmitteln, besonders mit Gemüse und Fleisch.



Moderne weitläufige Siedlungsbauten ermöglichen der Gefolgschaft der Heinkelwerke ein gesundes Wohnen auf eigener Scholle.

paßflug

der Mann  
en, mit-  
ten auf,  
gab es  
h darin  
Antreibe-  
t großen  
Helfern  
erstützen.

mit an der Spitze lagen, sei es beim Langsamflug, dem Brennstoffverbrauchsflug, dem Kurzstart und der Kurzlandung über ein Achtmeterhindernis, dem Zusammenklappen der Flügel und was es sonst noch an Prüfungen gab. Dr. Heinkel ließ es sich nicht nehmen, persönlich auch hier überall dabei zu sein und nach dem Rechten zu sehen.

Großen Triumph erzielte damals die „He 64“ während des Streckenfluges, der in drei Etappen zu je 2600 km. und unter Verührung von zahlreichen kleinen Landungsplätzen von Berlin über Warschau—Prag—Wien nach Rom als erste Etappe, von Rom über Florenz—Nizza—Lyon—Stuttgart—Bonn nach Paris als zweite Etappe, von Paris über Amsterdam—Kopenhagen—Göteborg—Hamburg als dritte Etappe zurück nach Berlin führte.

der „rote Teufel“, wie das Flugzeug bald genannt wurde, in sich barg!

Auch die zweite Etappe wurde mit Bestzeit zurückgelegt. Und vor allem: 2600 Kilometer wurden an einem Tage geschafft! Das war eine bis dahin noch nicht gesehene Leistung eines kleinen Flugzeuges. Unerwartet für alle war die Leistung vollbracht worden. Die Wettbewerbsleitung in Paris hatte bereits abends die Funktionäre nach Hause geschickt, als plötzlich — einige Minuten vor Stappenschlußzeit — bei schon fast völliger Dunkelheit doch noch eine kleine rote Maschine über das Zielband rasste — die „He 64“! Diese Leistung war wohl mit das Schönste, was das Heinkelflugzeug seinem Erbauer gleichsam als Dank abstatten konnte. Mit einem Male war das Heinkelflugzeug in aller Munde. Die

Beise errungen zu haben, war der beste Beweis für fliegerische Qualität.

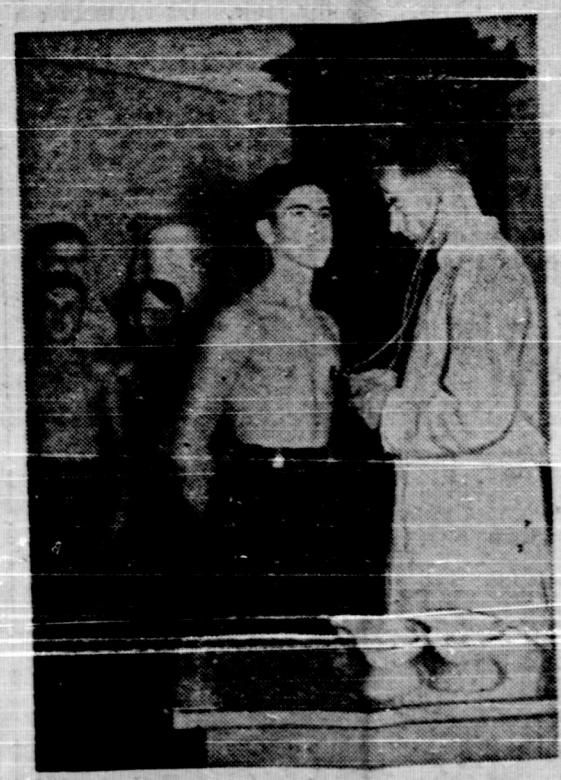
Und noch einmal beim Deutschlandflug 1933 bewies die „He 64“ ihre Überlegenheit, als sie die zahlreichen Tagesetappen in verblüffender Geschwindigkeit durchflog und überall als erste eintraf. Und daß sie all diese Flüge ohne Unfall und bei jeder Wetterlage glänzend überstand, stellt ihren Schöpfern das beste Zeugnis aus.

Daß Dr. Heinkel dann später, wohl aus anderen gewichtigeren Gründen sich nicht mehr mit seinen nun wohlbelannten und anerkannten Flugzeugen an internationalen Wettbewerben beteiligt hat, ist von allen Sportfliegern sehr bedauert worden.

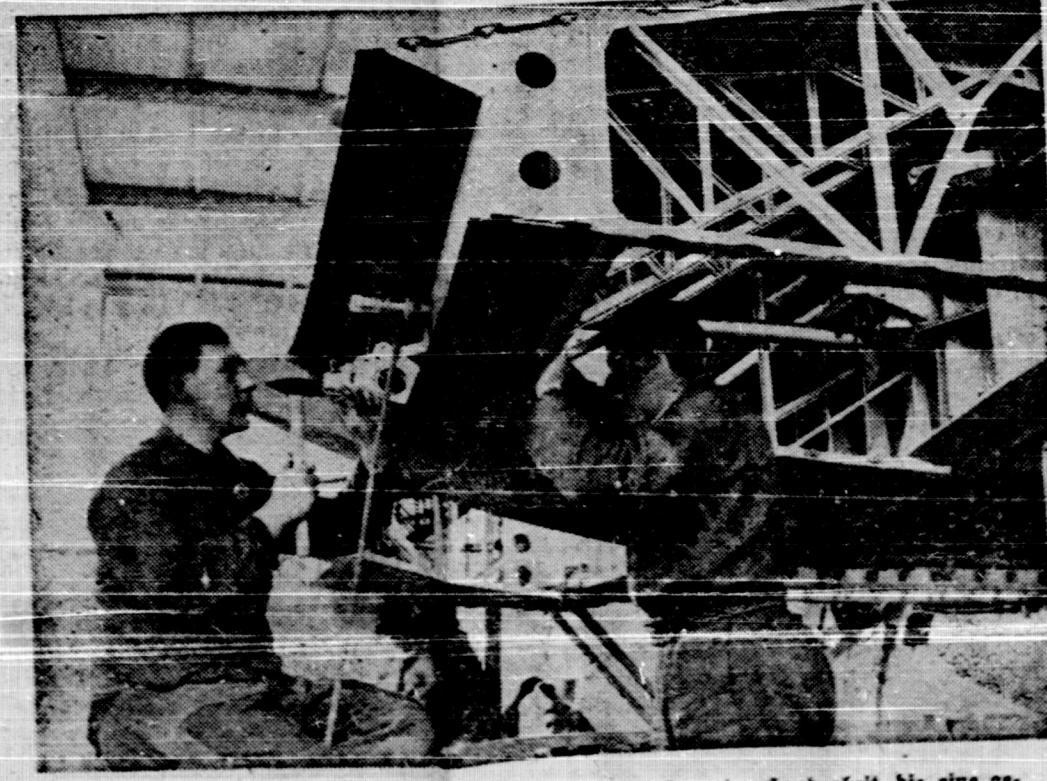
Wie die Erzeugnisse der Heinkelwerke in der



Bei den Heinkel-Werken die Ausbildung des sachlichen Auszubildenden in der Werkstatt steht eine gründliche geistige Ausbildung. Sportanlagen ermöglichen beste Erholungen.



Der Gesundheitsdienst der Heinkel-Werke ist vorbildlich. Regelmäßige ärztliche Untersuchungen der gesamten Gefolgschaft beugen Erkrankungen vor.



Metallflugschiffbau ist auch heute noch größtenteils hochwertige Handarbeit, die eine geschulte Arbeiterkraft verlangt.

Alle Aufnahmen: Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke.



## Madame Charnaux bei Heinkel

Die berühmte französische Fliegerin  
berichtet über ihre Eindrücke in einer  
deutschen Flugzeugfabrik

Frau Madeleine Charnaux stattete unlängst den Heinkelwerken in Oranienburg einen Besuch ab und berichtete in der Zeitung „Le Journal“ über ihre Eindrücke. Madeleine Charnaux ist nicht irgendeine beliebige Französin, sondern die berühmteste Flugzeugführerin Frankreichs. Sie hat in den Jahren 1933 bis 1937 eine Anzahl bedeutender Langstreckenflüge durchgeführt, wie z. B. den 17 000-km-Rundflug über Nordafrika. Durch ihre Rekordflüge im Mai, September und November 1937 erlangte sie sechs internationale Rekorde über 100 und 1000 km. Sie besitzt selbstverständlich sämtliche Flugzeugführerscheine, wurde durch die bronzene und silberne Medaille des Aéroclubs von Frankreich ausgezeichnet und gehört seit dem 16. Juni 1937 der Ehrenlegion an. Seit 1935 ist sie Vorführpilotin der Firma Caudron-Renault. — Wir geben im folgenden eine unverkürzte Übersetzung des treffsicheren und lebendigen Berichts, den Frau Charnaux über ihre Oranienburger Eindrücke veröffentlicht hat.

„Wovon kommt nur unsere Unterlegenheit auf dem Gebiet der Luftfahrt, da wir doch Geld, Arbeitslohn und Rohstoffe haben? Man hat die sozialen Gesetze und die Faulheit der Arbeiter dafür verantwortlich machen wollen — schlechte Gründe! In Deutschland hat die Produktion mit den sozialen Verbesserungen Schritt gehalten; die Fahrten mit „Kraft durch Freude“, die Freizeitgestaltung haben dieser fieberhaften Flugzeugproduktion nicht geschadet... Deutschland hat dreimal soviel Arbeiter als wir. Bei unserem Tempo würden dort also 3x70=210 Maschinen und nicht 1200 oder mehr hergestellt werden! Machen Sie mit mir einen Besuch in den Heinkelwerken Oranienburg; in einem solchen Werk werden mehr Flugzeuge hergestellt als in ganz Frankreich.“

Eines Morgens also fahren wir mit dem Wagen von Major von Koepf, Attaché im Luftfahrtministerium, der uns begleitet, in nördlicher Richtung. Nach einer halben Stunde Fahrt kommen wir an einen Kieferwald.

„Hier sind wir“, sagte er. „Wie? Sie scherzen! Wo ist denn die Fabrik?“ Das Auto fährt auf zwei Steinpfeiler zu. Mitten in einer Lichtung erhebt sich ein niedriges Gebäude, dessen Kalksteinportal mit dem Adler, der eine Schlange schlägt, geschmückt ist.

Freudenstadt

Hotel Waldlust

Pension ab RM 7,-

Wir steigen eine mächtige Treppe empor; Steinflure, Büros. Dir. Koch empfängt uns: ein Gesicht wie eine geschnittene Kastanie; die Härte des ehemaligen Arbeiter wird gemildert durch kluge Güte. Er überantwortet uns einem Ingenieur und lädt uns für später zu Tisch ein. Wir ver-

Das Mittelstück des Verwaltungsgebäudes der Heinkel-Werke mit der Plastik von Prof. Bleeker. München (Adler greißt Schlange). Werkphotos (21): Heinkel-Werke G. m. b. H., Oranienburg.

lassen das Direktionsgebäude und wenden uns anderen niedrigen Gebäuden mit riesigen Glasscheiben zu. „Die Kantine für die Angestellten“ sagt der Ingenieur und geht uns voran in einen prächtigen Saal mit einer Bühne; die Tische und Stühle, die im Augenblick leer sind, gewähren Platz für etwa 1000 Personen; die Riesenfenster bieten Aussicht auf den Wald, nichts als Wald. Da die Fenster aufziehbar sind, findet im Sommer das Essen sozusagen im Freien statt. Auch vom Arbeitsplatz aus hat jeder durch die großen Schiebefenster einen Blick auf die Bäume. Die Küche war das nächste, was wir besichtigten. Ein weißgekleideter Küchenjunge öffnet einen Kochkessel, der wohl 500 Liter faßt. Wasserbäder mit erhitzter Seitenwand, Backöfen, Roste, Pfannen, alles elektrisch, vernickelt, blank geputzt. Auf einer enormen Platte liegen etwa 50 Schinken, die auf das Küchenmesser warten. Einige, die schon zerlegt sind, sehen sehr appetitlich aus. Dann besichtigten wir noch die Konditorei und verließen darauf die Kantine, um in einen unterirdischen Raum hinabzusteigen.

### „Eine ganze unterirdische Welt“

Niemals habe ich etwas Ähnliches gesehen. Zur Sicherung der passiven Verteidigung ist hier eine ganze unterirdische Welt aufgebaut worden. Dieselben Räume wie oben wie-

derholen sich hier. Zimmer mit druckdichten Türen und druckdichten Fenstern (gegen Gase!). Luft wird durch Schächte eingenommen, wahrscheinlich von weit her; Licht wird durch unabhängige Motorenanlagen geliefert; wenn diese zufällig versagen, wird von phosphoreszierenden Platten an der Wand immer noch genügend Licht verbreitet. In jedem Raum sind Ausrüstungsgegenstände vorhanden: Gasmasken, brandsichere Kombinationen, Holzschuhe, Tragbahnen; die Sanitäter können in wenigen Minuten ausgerüstet sein. Die anschließenden Räume sind dem Sanitätsdienst vorbehalten. Betten, Sauerstoffgeräte; Verhandsräume, ein Operationssaal, der einem Krankenhaus Ehre machen würde. Dann einige einfache Unterkunftsräume — Bänke, Stühle, Tische, Radio, Telefon. Auch ein Grammophon ist vorhanden, um die Leute im Falle von Alarm oder eines Luftangriffes zu zerstreuen; die Platten werden sorgfältig ausgewechselt, wenn sie unmodern geworden sind. Dann Unterkunftsräume für Frauen. Lebensmittelräume, Konservenvorräte mit Milch, Bier, verschiedene Kästen und Flaschen, dann die unvermeidlichen Margarinekisten.

Wenn der Krieg morgen ausbricht: bei Heinkel ist man gut vorbereitet! Schließlich kommen wir zum Betrieb. Wir werden aufgefordert, zunächst mit zu den Lehrlingen zu kommen. Ein Schulzimmer. Die Jungen erheben sich mit einem kräftigen „Heil Hitler!“. Dann ein Saal für praktische Arbeiten, wo 400 muntere, gut aussehende Burschen in blauer Arbeitskleidung an ihren Schraubstöcken tätig sind. Ich hatte mich eine Zeitlang bei zweien von ihnen auf, die Niete in ein Blechstück setzen. Die künftigen Spezialisten des Werkes lernen ihr Handwerk. Von dort aus gehen wir zum Gesundheitsdienst. Ich fragte nach der Gesamtzahl der Arbeiter, weil mir diese Räumlichkeiten so riesenhaft erschienen. Ein lächelndes Schweigen gab mir zu verstehen, daß das ein Geheimnis der nationalen Verteidigung ist.

### „Ich bin fassungslos...“

Die erstklassigsten Bäderanlagen in dem größten Badeort Frankreichs können nicht schöner und zweckmäßiger eingerichtet sein. Makelloses Porzellan, Nickel, die Bademeister ganz in Weiß, alles macht einen tadellosen sauberen

Eindruck. Immer ne Bäder und nochmals mit ansteigender Te räume. Major von K wir legen uns unter d unsere Aufmerksamkeit Hanteln...

Schließlich das W rasse ein Schwimmbe von Cannes! Zu übrige — und kosten anderen Seite liegen Besichtigung muß ic Ende finden.

Für die Kranken g zimmer, Laboratorien in dem aber nur ers Fälle werden nach Hilfeleistungen könne Stadt könnte durch d bin schließlich ersch trachten: die Fühler allen Richtungen wei den niemals zu den

Doch: eine Tür ö aus. Elektrische Sä gen Hunderte von S berühmten Werkzeug Deutschlands bewer versammelt. Die St schatten in 6 Minute ter zwei Tage arbeit schäftigt. Die groß Wirkung zerhackt d die Stüt heraus: e Arbeit von hundert

Sie haben diese s die unsere Industrie ihnen 1937 aufgezwu

Diese Halle in v Ansehen: die Masch sind nur dazu da, s schließt sich die Pr geölten pneumatische Maschinen wie giga Regen für sich, dort Lärm.

Die Montage: Re Decke: sie tragen de Gruppen von Arbeit brauchen. Alle sech Platz: sie werden s Fahrgestellen, Querr kennt den Vorteil d hier: hier hat man s marsch kommen Flä Halle herein...

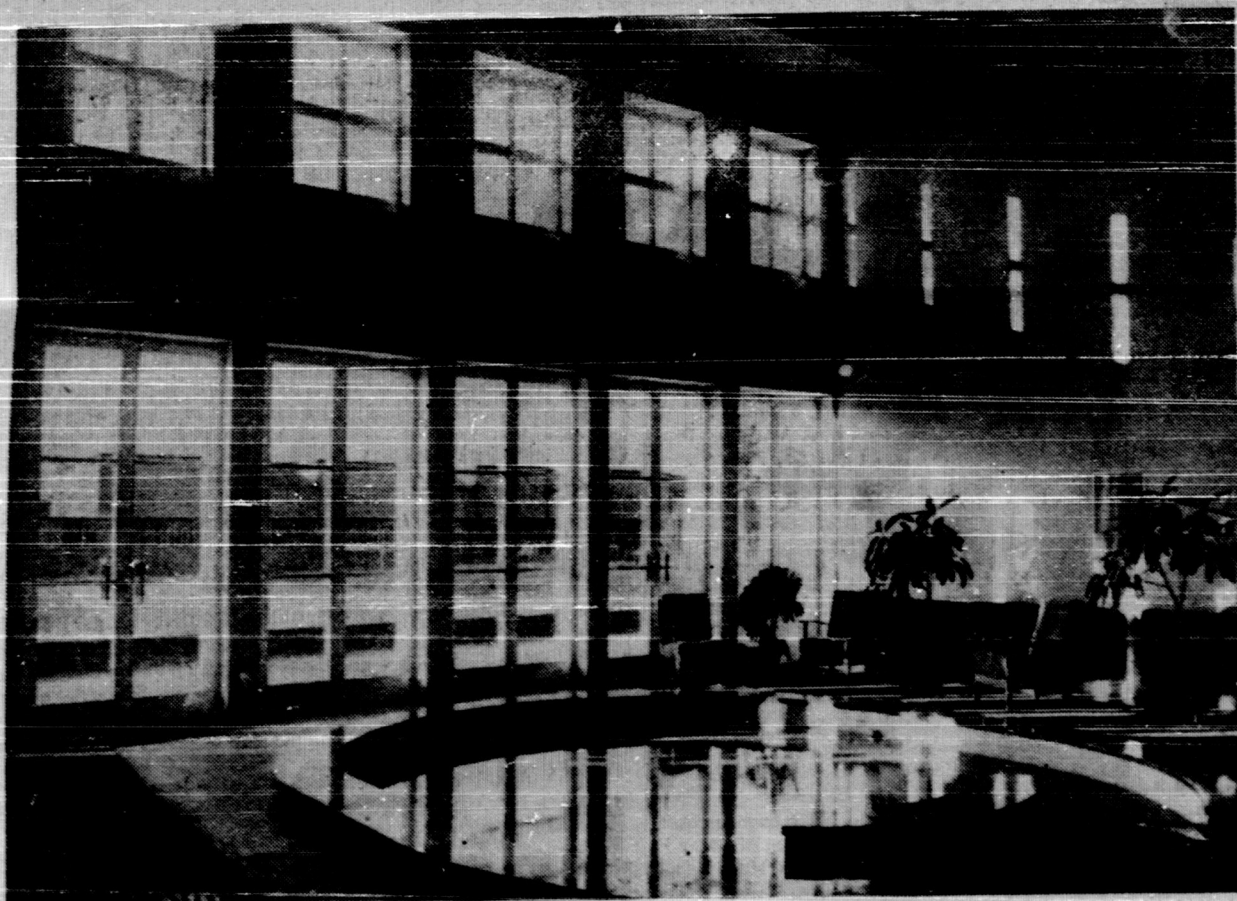
### „Mit fer“

Wieder besteige Sirecke weit trägt zurücklegen, die wir Flugplatz, der mit ist; sie sind mit S hundert, die dort im keit 124 Lieferbare z 3-4 Millionen unse zeugnisse der letz werden konnten, we

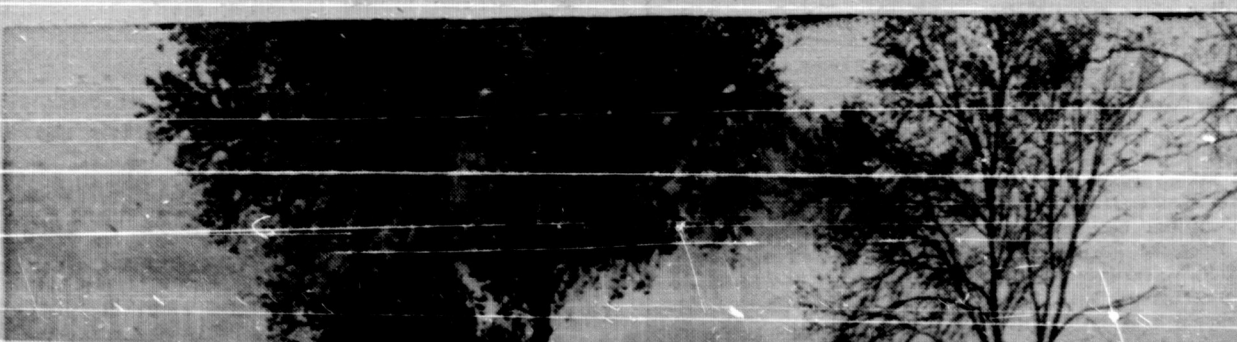
Einer der Flugze Etappe der Fliebar ihre Flächen und s scheinen übertoll vo

Das ist ganz ein Flugzeuges vollzieht ten fliegt es. Drei l Flugzeuge). Aber w ist mit dem Heinkel digkeitsrekord aufg andern Werk gebau

Ein freundschaft und seinen Ingenieu der von General V macht sind; sie spr treibung von ihren Und ich denke trat e Technik entw



Das Treibbecken im Gesundheitshaus bietet besonders in den heißen Sommermonaten willkommene Erfrischung





# Charnaux

## rel

### Die französische Fliegerin und ihre Eindrücke in einer Flugzeugfabrik

Madeleine Charnaux stattete unlängst den Heinkelwerken in Oranienburg einen Besuch ab und berichtete in der Zeitung „Le Journal“ über ihre Eindrücke. Madeleine Charnaux ist nicht irgendeine beliebige Fliegerin, sondern die berühmteste Flugzeugführerin Frankreichs. Sie hat in 1933 bis 1937 eine Anzahl bedeutender Langstreckenflüge absolviert, wie z. B. den 17 000 km Rundflug über Nordafrika. Durch diese Flüge im Mai, September und November 1937 erlangte sie nationale Rekorde über 100 und 1000 km. Sie besitzt selbst sämtliche Flugzeugführerscheine, wurde durch die bronzene Medaille des Aeroclubs von Frankreich ausgezeichnet und erhielt am 16. Juni 1937 der Ehrenlegion an. Seit 1935 ist sie Vorführerin der Caudron-Renault. — Wir geben im folgenden eine ungeschnittene Darstellung der Eindrücke, die Madeleine Charnaux bei ihrem Oranienburger Besuch veröffentlicht hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Die Heinkelwerke in Oranienburg sind ein riesiges Werk, das die Produktion von Flugzeugen in großem Maßstab ermöglicht. Die Arbeiter sind hier in einer angenehmen Umgebung beschäftigt, die die Produktion nicht geschadet hat.

Das Mittelstück des Verwaltungsgebäudes der Heinkel-Werke mit der Plastik von Prof. Bleeker. München (Adler greift Schlange). Werkphotos (2): Heinkel-Werke G. m. b. H., Oranienburg.

lassen das Direktionsgebäude und wenden uns anderen niedrigen Gebäuden mit riesigen Glasscheiben zu. „Die Kantine für die Angestellten“ sagt der Ingenieur und geht uns voran in einen prächtigen Saal mit einer Bühne; die Tische und Stühle, die im Augenblick leer sind, gewähren Platz für etwa 1000 Personen; die Riesenster bieten Aussicht auf den Wald, nichts als Wald. Da die Fenster aufziehbar sind, findet im Sommer das Essen sozusagen im Freien statt. Auch vom Arbeitsplatz aus hat jeder durch die großen Schiebefenster einen Blick auf die Bäume.

Die Küche war das nächste, was wir besichtigten. Ein weißgekleideter Küchenjunge öffnet einen Kessel, der wohl 500 Liter faßt. Wasserbäder mit erhitzter Seitenwand, Backöfen, Roste, Pfannen, alles elektrisch, vernickelt, blank geputzt. Auf einer enormen Platte liegen etwa 50 Schinken, die auf das Küchenmesser warten. Einige, die schon zerlegt sind, sehen sehr appetitlich aus. Dann besichtigten wir noch die Konditorei und verließen darauf die Kantine, um in einen unterirdischen Raum hinabzusteigen.

#### „Eine ganze unterirdische Welt“

Niemals habe ich etwas Ähnliches gesehen. Zur Sicherung der passiven Verteidigung ist hier eine ganze unterirdische Welt aufgebaut worden. Dieselben Räume wie oben wie-

derholen sich hier. Zimmer mit druckdichten Türen und druckdichten Fenstern (gegen Gase!). Luft wird durch Schächte eingenommen, wahrscheinlich von weit her, Licht wird durch unabhängige Motorenanlagen geliefert; wenn diese zufällig versagen, wird von phosphoreszierenden Platten an der Wand immer noch genügend Licht verbreitet. In jedem Raum sind Ausrüstungsgegenstände vorhanden: Gasmasken, brandsichere Kombinationen, Holzschuhe, Tragbahnen; die Sanitäter können in wenigen Minuten ausgerüstet sein. Die anschließenden Räume sind dem Sanitätsdienst vorbehalten. Betten, Sauerstoffgeräte; Verbandsräume, ein Operationssaal, der einem Krankenhaus Ehre machen würde. Dann einige einfache Unterkunftsräume — Banke, Stühle, Tische, Radio, Telefon. Auch ein Grammophon ist vorhanden, um die Leute im Falle von Alarm oder eines Luftangriffes zu zerstreuen; die Platten werden sorgfältig ausgewechselt, wenn sie unmodern geworden sind. Dann Unterkunftsräume für Frauen, Lebensmittellräume, Konservenvorräte mit Milch, Bier, verschiedene Kästen und Flaschen, dann die unvermeidlichen Margarinekisten.

Wenn der Krieg morgen ausbricht: bei Heinkel ist man gut vorbereitet! Schließlich kommen wir zum Betrieb. Wir werden aufgefordert, zunächst mit zu den Lehrlingen zu kommen. Ein Schulzimmer. Die Jungen erheben sich mit einem kräftigen „Heil Hitler!“. Dann ein Saal für praktische Arbeiten, wo 400 muntere, gut aussehende Burschen in blauer Arbeitskleidung an ihren Schraubstöcken tätig sind. Ich halte mich eine Zeitlang bei zweien von ihnen auf, die Niete in ein Blechstück setzen. Die künftigen Spezialisten des Werkes lernen ihr Handwerk. Von dort aus gehen wir zum Gesundheitsdienst. Ich fragte nach der Gesamtzahl der Arbeiter, weil mir diese Räumlichkeiten so riesenhaft erschienen. Ein lächelndes Schweigen gab mir zu verstehen, daß das ein Geheimnis der nationalen Verteidigung ist.

#### „Ich bin fassungslos...“

Die erstklassigsten Bäderanlagen in dem größten Badeort Frankreichs können nicht schöner und zweckmäßiger eingerichtet sein. Makelloser Porzellan, Nickel, die Bademeister ganz in Weiß, alles macht einen tadellosen sauberen

Eindruck. Immer neue Türen werden vor uns geöffnet. Bäder und nochmals Bäder, Duschen, Dampfbäder, Räume mit ansteigender Temperatur, Lichtbäder, Bestrahlungsräume. Major von Koepfle läßt sich Brillen geben, und wir legen uns unter die Höhensonne. — Ein Turnsaal erregt unsere Aufmerksamkeit: 20 m hoch, doppelt so breit, Seile, Hanteln...

Schließlich das Wunderbarste: auf einer riesigen Terrasse ein Schwimmbassin von 50 m. Das Palm Beach von Cannes! Zur Verfügung der Arbeiter, wie alles übrige — und kostenlos... Ich bin fassungslos! Auf der anderen Seite liegen die Frauenbäder; auf eine eingehende Besichtigung muß ich verzichten, ich würde sonst kein Ende finden.

Für die Kranken gibt es Verbandsräume, Untersuchungs- zimmer, Laboratorien, einen neuen Muster-Operationssaal, in dem aber nur erste Hilfe geleistet wird; die schweren Fälle werden nach Berlin gebracht. Auch zahnärztliche Hilfeleistungen können vorgenommen werden. Eine ganze Stadt könnte durch diese Einrichtung versorgt werden. Ich bin schließlich erschöpft durch das Herumlaufen und Betrachten; die Fühler dieses Riesentieres erstrecken sich in allen Richtungen weit in den Wald hinein. Aber wir werden niemals zu den Flugzeugen kommen?

Doch, eine Tür öffnet sich; ein Höllenlärm dringt heraus. Elektrische Sägen heulen, elektrische Hämmer schlagen Hunderte von Schlägen pro Minute — Maschinen, die berühmten Werkzeugmaschinen, die die Wiederaufrüstung Deutschlands bewerkstelligt haben, sind in dieser Halle versammelt. Die Streckwalzen formen das Blech und schaffen in 6 Minuten ein Stück, an dem ein Spezialarbeiter zwei Tage arbeiten würde; nur ein Mann ist dabei beschäftigt. Die große hydraulische Presse mit doppelter Wirkung zerhackt das Aluminium und bringt pro Minute ein Stück heraus; sie bewerkstelligt in einer Stunde die Arbeit von hundert Arbeitstagen.

Sie haben diese schnelle Wiederaufrüstung bewirkt, sie, die unsere Industriellen zu kaufen verweigerten, bis sie ihnen 1937 aufgezwungen wurden.

Diese Halle in vollem Betrieb hat dennoch ein ödes Aussehen: die Maschinen genügen vollkommen, die Leute sind nur dazu da, sie zu bedienen. Langsam öffnet und schließt sich die Presse mit dem dumpfen Ton einer gut geöhlten pneumatischen Pumpe. Überall ringsum andere Maschinen wie gigantische Spinnen. Die Montagehallen liegen für sich; dort herrscht das Schweigen wie hier der Lärm.

Die Montage: Rollen laufen auf einer Schiene an der Decke; sie tragen den Flugzeugrumpf zu den verschiedenen Gruppen von Arbeitern, die nicht von ihrem Platz zu gehen brauchen. Alle sechs Stunden wechselt der Rumpf den Platz; sie werden so allmählich mit ihren Steuerungen, Fahrstellen, Querrudern, dem Leitwerk versehen. Man kennt den Vorteil der Fließarbeit von der Autofabrikation her; hier hat man sie auf Flugzeuge angewandt; im Gänsemarsch kommen Flächen und Rümpfe durch die Tür der Halle herein...

#### „Mit fertigen Bombern besät“

Wieder besteigen wir das Auto, das uns eine ganze Strecke weit trägt; dieselbe Strecke, die die Flugzeuge zurücklegen, die wir soeben besichtigten; wir kommen zum Flugplatz, der mit fertigen zweimotorigen Bombern besät ist; sie sind mit Schutzdecken bekleidet. Ich zähle etwa hundert, die dort im Freien stehen. (Es waren in Wirklichkeit 124 lieferbare zweimotorige Bomber, von denen jeder 3—4 Millionen unserer Franken kostet!) „Das sind die Erzeugnisse der letzten Zeit, die noch nicht abgenommen werden konnten, weil es geregnet hat.“

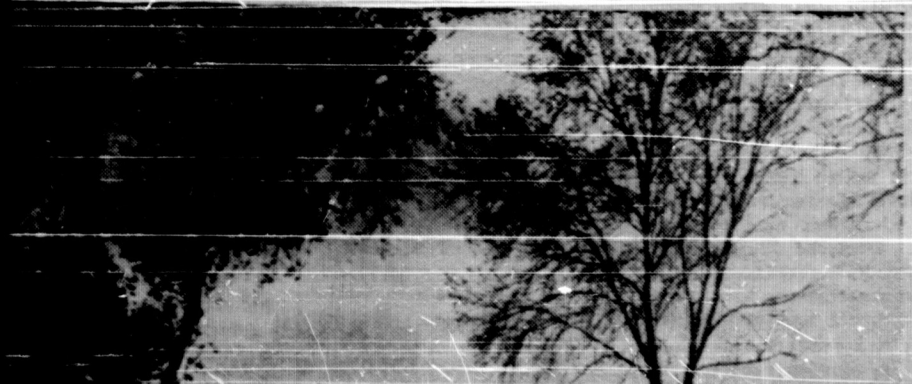
Einer der Flugzeugschuppen wird geöffnet; die letzte Etappe der Fließarbeit: „Hier bekommen die Flugzeuge ihre Flächen und Motore...“ Auch die Flugzeughallen scheinen übertoll von Flugzeugen.

Das ist ganz einfach: die vollständige Montage eines Flugzeuges vollzieht sich in sechs Stunden — in der siebenteilen fliegt es. Drei Flugzeuge alle sechs Stunden (Bombern, Flugzeuge). Aber wieviel Mannschaften gibt es? Und was ist mit dem Heinkel-Jagdflugzeug, das den neuen Geschwindigkeitsrekord aufgestellt hat? Und dann, was wird in dem andern Werk gebaut, in dem Stammhaus?

Ein freundschaftliches Mittagessen mit Direktor Koch und seinen Ingenieuren. Sie zeigen mir voller Freude Bilder von General Vuillemin, die in diesem Werk gemacht sind; sie sprechen mit einer Art romantischer Ueber-treibung von ihren anständigen Kriegsgesegnern. Und ich denke traurig an unsere Helden, die eine verspätete Technik entwaifnet hat...



Heilthaus bietet besonders in den heißen Sommermonaten willkommene Erfrischung





# berichtet über ihre Eindrücke in einer deutschen Flugzeugfabrik

Frau Madeleine Charnaux stattete unlängst den Heinkelwerken in Oranienburg einen Besuch ab und berichtete in der Zeitung „Le Journal“ über ihre Eindrücke. Madeleine Charnaux ist nicht irgendeine beliebige Französin, sondern die berühmteste Flugzeugführerin Frankreichs. Sie hat in den Jahren 1933 bis 1937 eine Anzahl bedeutender Langstreckenflüge durchgeführt, wie z. B. den 17 000-km-Rundflug über Nordafrika. Durch ihre Rekordflüge im Mai, September und November 1937 erlangte sie sechs internationale Rekorde über 100 und 1000 km. Sie besitzt selbstverständlich sämtliche Flugzeugführerscheine, wurde durch die bronzene und silberne Medaille des Aeroclubs von Frankreich ausgezeichnet und gehört seit dem 16. Juni 1937 der Ehrenlegion an. Seit 1935 ist sie Vorführpilotin der Firma Caudron-Renault. — Wir geben im folgenden eine unverkürzte Übersetzung des treffsicheren und lebendigen Berichts, den Frau Charnaux über ihre Oranienburger Eindrücke veröffentlicht hat.

„Woher kommt nur unsere Unterlegenheit auf dem Gebiet der Luftfahrt, da wir doch Geld, Arbeitslohn und Rohstoffe haben? Man hat die sozialen Gesetze und die Faulheit der Arbeiter dafür verantwortlich machen wollen — schlechte Gründe. In Deutschland hat die Produktion mit den sozialen Verbesserungen Schritt gehalten; die Fahrten mit „Kraft durch Freude“, die Freizeitgestaltung haben dieser fieberhaften Flugzeugproduktion nicht geschadet...“

Deutschland hat dreimal soviele Arbeiter als wir. Bei unserem Tempo würden dort also  $3 \times 70 = 210$  Maschinen und nicht 1200 oder mehr hergestellt werden! Machen Sie mit mir einen Besuch in den Heinkelwerken Oranienburg; in einem solchen Werk werden mehr Flugzeuge hergestellt als in ganz Frankreich.

Eines Morgens also fahren wir mit dem Wagen von Major von Koeppele, Attaché im Luftfahrtministerium, der uns begleitet, in nördlicher Richtung. Nach einer halben Stunde Fahrt kommen wir an einen Kieferwald.

„Hier sind wir“, sagte er. „Wie? Sie scherzen! Wo ist denn die Fabrik?“

Das Auto fährt auf zwei Steinpfeiler zu. Mitten in einer Lichtung erhebt sich ein niedriges Gebäude, dessen Kalksteinportal mit dem Adler, der eine Schlange schlägt, geschmückt ist.

## Freudenstadt Hotel Waldlust

Wir steigen eine mächtige Treppe empor; Steinflure, Büros. Der Koch empfängt uns; ein Gesicht wie eine geschnittene Kastanie; die Härte des ehemaligen Arbeiter wird gemildert durch kluge Güte. Er überantwortet uns einem Ingenieur und lädt uns für später zu Tisch ein. Wir ver-

Das Mittelstück des Verwaltungsgebäudes der Heinkel-Werke mit der Plastik von Prof. Blecker, München (Adler greift Schlange) Werkphotos (2): Heinkel-Werke G. m. b. H., Oranienburg.

lassen das Direktionsgebäude und wenden uns anderen niedrigen Gebäuden mit riesigen Glasscheiben zu. „Die Kantine für die Angestellten“ sagt der Ingenieur und geht uns voran in einen prächtigen Saal mit einer Bühne; die Tische und Stühle, die im Augenblick leer sind, gewähren Platz für etwa 1000 Personen; die Riesenster bieten Aussicht auf den Wald, nichts als Wald. Da die Fenster aufziehbar sind, findet im Sommer das Essen sozusagen im Freien statt. Auch vom Arbeitsplatz aus hat jeder durch die großen Schiebefenster einen Blick auf die Bäume.

Die Küche war das nächste, was wir besichtigten. Ein weißgekleideter Küchenjunge öffnet einen Kochkessel, der wohl 500 Liter faßt. Wasserbäder mit erhitzter Seitenwand, Backöfen, Roste, Pfannen, alles elektrisch, vernickelt, blank geputzt. Auf einer enormen Platte liegen etwa 50 Schinken, die auf das Küchenmesser warten. Einige, die schon zerlegt sind, sehen sehr appetitlich aus. Dann besichtigten wir noch die Konditorei und verlassen darauf die Kantine, um in einen unterirdischen Raum hinabzusteigen.

### „Eine ganze unterirdische Welt“

Niemals habe ich etwas Ähnliches gesehen. Zur Sicherung der passiven Verteidigung ist hier eine ganze unterirdische Welt aufgebaut worden. Dieselben Räume wie oben wie-

derholen sich hier. Zimmer mit druckdichten Türen und druckdichten Fenstern (gegen Gase). Luft wird durch Schächte eingenommen, wahrscheinlich von weit her; Licht wird durch unabhängige Motorenanlagen geliefert; wenn diese zufällig versagen, wird von phosphoreszierenden Platten an der Wand immer noch genügend Licht verbreitet. In jedem Raum sind Ausrüstungsgegenstände vorhanden: Gasmasken, brandsichere Kombinationen, Holzschuhe, Tragbahnen; die Sanitäter können in wenigen Minuten ausgerüstet sein. Die anschließenden Räume sind dem Sanitätsdienst vorbehalten. Betten, Sauerstoffgeräte; Verbandsräume, ein Operationssaal, der einem Krankenhaus Ehre machen würde. Dann einige einfache Unterkunftsräume — Bänke, Stühle, Tische, Radio, Telefon. Auch ein Grammophon ist vorhanden, um die Leute im Falle von Alarm oder eines Luftangriffes zu zerstreuen; die Platten werden sorgfältig ausgewechselt, wenn sie unmodern geworden sind. Dann Unterkunftsräume für Frauen. Lebensmittelräume, Konserventräger mit Milch, Bier, verschiedenen Käsen und Flaschen, dann die unvermeidlichen Margarinekisten.

Wenn der Krieg morgen ausbricht, bei Heinkel ist man gut vorbereitet! Schließlich kommen wir zum Betrieb. Wir werden aufgefordert, zunächst mit zu den Lehrlingen zu kommen. Ein Schulzimmer. Die Jungen erheben sich mit einem kräftigen „Heil Hitler!“. Dann ein Saal für praktische Arbeiten, wo 400 muntere, gut ausschende Burschen in blauer Arbeitskleidung an ihren Schraubstöcken tätig sind. Ich hatte mich zum Zeitvertreib bei zweien von ihnen auf, die Nieten in ein Blechstück setzen. Die künftigen Spezialisten des Werkes lernen ihr Handwerk. Von dort aus gehen wir zum Gesundheitsdienst. Ich fragte nach der Gesamtzahl der Arbeiter, weil mir diese Räumlichkeiten so riesenhaft erschienen. Ein lächelndes Schweigen gab mir zu verstehen, daß das ein Geheimnis der nationalen Verteidigung ist.

### „Ich bin fassungslos...“

Die erstklassigsten Bäderanlagen in dem größten Badeort Frankreichs können nicht schöner und zweckmäßiger eingerichtet sein. Makelloser Porzellan, Nickel, die Bademeister ganz in Weiß, alles macht einen tadellosen sauberen

Für die Kranken gibt es Ver- zimmer, Laboratorien, einen ne- in dem aber nur erste Hilfe ge- Fälle werden nach Berlin gel- Hilfeleistungen können vorge- hin schließlich erschöpft durch- trachten; die Fühler dieses Rie- allen Richtungen weit in den W- den niemals zu den Flugzeugen-

Doch: eine Tür öffnet sich; aus. Elektrische Sägen heulen. gen Hunderte von Schlägen pro- berühmten Werkzeugmaschinen Deutschlands bewerkstelligt ha- versammelt. Die Streckwalze schaffen in 6 Minuten ein Stüc- ter zwei Tage arbeiten würde; schäftigt. Die große hydraul- Wirkung zerhackt das Alumin- ein Stück heraus; sie bewerk- Arbeit von hundert Arbeitstage-

Sie haben diese schnelle W- die unsere Industrien zu ka- ihnen 1937 aufgezwungen wur- Diese Halle in vollem Bet- Aussehen: die Maschinen genü- sind nur dazu da, sie zu bed- schließt sich die Presse mit d- geölten pneumatischen Pumpe- Maschinen wie gigantische S- liegen für sich; dort herrscht

Lärm. Die Montage: Rollen laufen- Decke; sie tragen den Flugzeug- Gruppen von Arbeitern, die nie- brauchen. Alle sechs Stunde- Platz; sie werden so allmähli- Fahrgestellen, Querrudern, die- kennt den Vorteil der Fliebar- her; hier hat man sie auf Flug- marsch kommen Flächen und Halle herein...

### „Mit fertigen B...“

Wieder besteigen wir das- Strecke weit trägt: dieselbe- zurücklegen, die wir soeben be- Flugplatz, der mit fertigen zu- ist; sie sind mit Schutzdecke- hundert, die dort im Freien ste-

kraft 124 lieferbare zweimotori- 4 Millionen unserer Franke- zeugnisse der letzten Zeit, de- werden konnten, weil es gere-

Einer der Flugzeugschupp- Etappe der Fliebarbeit: „Hi- ihre Flächen und Motore... schenken überall von Flugze-

Das ist ganz einfach: die- Flugzeuges vollzieht sich in se- ten fliegt es. Drei Flugzeuge- flugzeuge). Aber wieviel Ma- ist mit dem Heinkel-Jagdflugz- digkeitsrekord aufgestellt hat- andern Werk gebaut, in dem-

Ein freundschaftliches Mi- und seinen Ingenieuren. Sie- der von General Vuillemin- macht sind; sie sprechen mit- treibung von ihren anstän- Und ich denke traurig an un- te- Technik entwaffnet hat-



Das Tretbecken im Gesundheitshaus bietet besonders in den heißen Sommermonaten willkommene Erfrischung



Eine der großen Werkhallen, umgeben von Bäumen und Wäldern



# Das deutsche Flugwesen mit französischen Augen gesehen

Wir entnehmen der schwedischen Zeitschrift „Industriidningen Norden“ vom 27. September 1939 den nachfolgenden Aufsatz: „Det tyska flyget från fransk synpunkt.“ Schwedische Übersetzung: Svante Wennberg; Deutsche Übersetzung: Birger Hammer.

Madame Madeleine Charnaux ist die bedeutendste Flugzeugführerin Frankreichs. Als Inhaberin sechs internationaler Rekordleistungen und hoher Auszeichnungen gehört sie seit 1937 der Ehrenlegion an; aber am meisten imponiert sie wohl durch ihren 1700 km-Rundflug über Nord-Afrika. Diese weltberühmte französische Pilotin besuchte — es war kurz vor Kriegsausbruch — die Heinkel-Flugzeugwerke in Oranienburg, und hat darüber im „Le Journal“ geschrieben. Ein Auszug davon wird hierdurch wiedergegeben: Woher kommt unsere Unterlegenheit im Flugwesen, wo wir genügend Geld und Rohmaterial haben? Man schiebt die Schuld auf die vielen Sozialverordnungen und auf die Faulheit der Arbeiter — schlechte Argumente. In Deutschland stieg die Produktion mit den sozialen Verbesserungen.

Weder die „Kraft-durch-Freude-Fahrten“ noch die vielen Feiertage haben sich dort auf die fieberhafte Flugzeugproduktion irgendwie hemmend ausgewirkt.

Deutschland hat dreimal so viele Arbeiter wie wir, das bedeutet in unserem Tempo 210 Flugmaschinen, aber nicht 1200 und mehr wie in Deutschland. In Oranienburg allein werden mehr Flugmaschinen hergestellt als in ganz Frankreich.

Eines Morgens fuhr ich „nordwärts“ mit dem Attaché des Deutschen Luftfahrtministeriums, und nach einer halben Stunde Autofahrt kamen wir in einen Kiefernwald. Jetzt sind wir am

Ziel, sagte der Major. Sie belieben zu scherzen, antwortete ich, wo liegen denn die Fabriken? In einer Lichtung fahren wir weiter, und zwar in die Erde hinein, durch ein großes Steintor. Ein Ornament zeigt über dem Eingang einen Adler, der eine Natter tötet. Bald sind wir vor der großen Treppe des Direktionsgebäudes, wo ein Ingenieur uns empfängt und weiter begleitet. Gewaltige Glasfenster vermitteln Licht und Luft durch Kanäle von oben.

Wir kommen in einen Riesensaal mit Bühne und Sitzplätzen für 1000 Personen. Von hier aus sieht man den großen Kiefernwald. Ja, in diesem Speisesaal der Arbeiter ist es, als ob man mitten im Wald sitzt, an einem schönen Sommertag, mit offenen Fenstern, in herrlich kühler und frischer Luft.

Nachher besuchen wir die große Küche mit elektrischem Betrieb. Hier herrscht peinlichste Ordnung. Es gibt unzählige Pfannen und Töpfe, einige fassen 500 l, Wasserbad mit heißen Wänden, Backöfen, alles spiegelblank und vernickelt. Ungefähr 50 Schinken liegen auf einer riesengroßen Tischplatte und warten auf die Messer der Köche. Das ganze höchst appetitlich.

Wir werfen einen kurzen Blick in die Konditorei, und dann geht es wieder hinab unter die Erde. Eine unterirdische Welt, sicher geschützt gegen Luftpiraten. Etwas Ähnliches habe ich in meinem Leben nicht gesehen.

Hier finden wir einen Luft- und Lichtschacht mit eigenem Motorbetrieb inkl. Entgasungsapparat, Gasmasken, Säurebehälter, Feuerlöscher, Sanitätswesen, Betten, Operationssaal, Krankenhaus, Bänke, Stühle, Tische, Radio, Telefon und Grammophon.

Es gibt sogar Lebensmittellräume und Konservenlager, Kühlräume zur Aufbewahrung von

Milch, Bier, Butter und Margarine, und zum Schluß eine besondere Abteilung für die weibliche Bedienung der Werke. Man ist gut vorbereitet bei Heinkel, auch wenn der Krieg morgen ausbrechen würde.

Wir kommen in einen Schulraum mit 400 Lehrlingen, die alle sofort aufspringen, strammstehen und „Heil Hitler“ rufen. Prächtige, frische und aufgeweckte Burschen in blauen Arbeitskitteln, alle mit Nietarbeit am Amboß tätig. Auf meine Frage, wie viele Arbeiter hier beschäftigt sind, erhalte ich nur ein stilles Lächeln als Antwort. — Kriegsgeheimnis also! —

Bei Besichtigung der Bäder verliere ich beinahe die Fassung, denn Frankreichs vornehmste Badeorte können keine besseren, ästhetischeren und praktischeren Einrichtungen aufweisen, mit makellosem Porzellan, Nickel, alles blitzblank und sauber.

Eine Menge Türen führen zu Dusch-, Licht- und Schwitzbädern, auch zu einem Bestrahlungsraum, den wir ausprobieren nach Anlegung einer Schutzbrille.

Wir gehen immer weiter und kommen zu einem noch sonderbaren Saal für Gymnastik und Fechtübungen, 20 m hoch und 40 m breit, voll montiert, aber am wunderbarsten ist wohl das 50 m lange Schwimmbassin wie „Palm Beach“ in Cannes. Parallel, auf der anderen Seite, ein ähnliches Schwimmbassin für Frauen, alles für die Arbeiter zur kostenfreien Benutzung. Weiter kommen wir zu Verbands- und Untersuchungsräumen, Laboratorien und Zahnkliniken.

Diese Ausrüstungen scheinen für eine ganze Stadt gemacht zu sein, eine große, unterirdische Stadt. Noch habe ich das große Werk-Arsenal nicht gesehen, aber endlich öffnen sich die Türen zu einer riesenhaften Maschinenhalle und ein infernalischer Lärm schlägt mir entgegen. Elektrische Hämmer dröhnen Hunderte von Schlägen in der Minute, elektrische Sägen heulen, alle diese berühmten Maschinen, die in erster Linie für die Wiederaufrüstung Deutschlands da sind, arbeiten in einem rasenden Tempo. Platten werden durch Walzen geformt,

alle sechs Minuten eine Platte. Ein Spezialarbeiter würde zwei volle Tage gebrauchen, um eine solche Platte fertigzumachen. Jetzt ist nur ein Mann bei der Maschine und 10 Platten werden in einer Stunde fertig. Diese Rationalisierung bewährt sich.

Die enorme Halle ist zwar in vollem Betrieb, macht aber einen fast leeren Eindruck durch die geringe menschliche Bedienung, und das ist der Triumph der Maschinen, dem Großdeutschland seinen großen Vorsprung zu verdanken hat.

Unsere Industriellen weigerten sich, ihre Betriebe zu reformieren und zu rationalisieren, und daher liegen wir im Hintertreffen. Überall sah ich Riesenmaschinen verschiedener Gattungen, und alle hatten ihren bestimmten Zweck.

Die Montagehallen liegen für sich. Das Montieren geschieht mittels einer Laufschiene, und jeder Arbeiter wartet auf seinen „Arbeitsmoment“, wenn der Flugkörper angerollt kommt. Alle sechs Stunden eine neue Gruppe, die mit Steuer, Fahrgestell und Vertikalruder ordnungsmäßig versehen wird, nicht eilig und nervös, sondern im Gänsemarsch, aber mit effektivem Resultat. Die nächste Etappe ist das Montieren der Motoren und das Überholen.

Ich sehe große Hallen voller Flugmaschinen, alle bereit zum Start, die letzten, rd. hundert, stehen im Freien. Große Flugbomber, jeder zu 3 bis 4 Mill. Frs. Die Montage einer Flugmaschine dauert also 6 Stunden, in der 7. Stunde startet er schon zum Probeflug.

Beim Mittagstisch herrscht eine sympathische Stimmung, und meine Gastgeber sprechen mit betonter Achtung von ihren „potentiellen“ Feinden, ich aber denke mit Bedauern an unsere Helden, die durch verspätete Anwendung einer hoch entwickelten Technik entwaftet werden.



Datum 22. März 1941

## Kölnische Zeitung

Nr. 148549

**Kriegsbericht der Luftwaffe  
bei Heinkel****„Wir stehen erst am Anfang einer ganz großen  
Entwicklung“**

Berlin, 21. März. (dnb) Zum erstenmal besuchte eine größere Zahl von Kriegsberichtern einer Propagandakompagnie der Luftwaffe eines der Heinkel-Flugzeugwerke. Sie wurden dort von Professor Heinkel persönlich aufs herzlichste begrüßt. In Ausführungen, die Professor Heinkel vor den Bk-Männern machte, zeigte sich die Vielseitigkeit des berühmten Flugzeugkonstruktors, der über alle wichtigen Arbeiten des Flugzeugbaues hinweg niemals den Menschen in seiner menschlichen und gesamtgesellschaftlichen Betreuung vergessen hat. So nimmt es nicht wunder, daß er z. B. in den Wintermonaten dafür sorgt, daß durch seinen Werkgesundheitsdienst die vielen tausend Schaffenden täglich kostenlos Höhen Sonnenbestrahlungen erhalten, oder — um ein anderes Gebiet herauszugreifen — das sogenannte „Vorschlagswesen“ so große Fortschritte in diesen Werken machte, daß einzelne Arbeiter als Erfinder und Verbesserer hervortraten und dementsprechend in ihrer beruflichen Fortentwicklung gefördert werden konnten. So kann man auch verstehen, daß dieser Rüstungskrieg zu den nationalsozialistischen Musterbetrieben zählt.

Beispielen, aber mit Stolz konnte Professor Heinkel auf die Leistungen der He 111 auf allen Kampfplätzen bis nach Afrika hinunter hinweisen. Interessant waren die Ausführungen Professor Heinkels über die Zukunftsentwicklung der Luftfahrt überhaupt. „Wir stehen erst am Anfang einer ganz großen Entwicklung“ erklärte er. Die Fliegerei der Zukunft wird in Geschwindigkeiten von über 1000 Kilometer keine Besonderheiten mehr sehen.

Ein umfangreicher Vortrag eines Direktors über die Entwicklung dieser großen Flugzeugwerke und die Vielseitigkeit der Konstrukteure in Kriegs- und Friedenszeiten — vom Kriegsflyer bis zum Großflugzeug, vom Seesflugzeug zum Landflugzeug — zeigte, wie zähe und unermüdlich die Flugzeugindustrie an der weiteren Entwicklung arbeitet.

Die Männer der Propagandakompagnie erhielten bei ihren Rundgängen einen tiefen Eindruck vom innermündlichen Schaffen der Heimat und einen Begriff von dem Bestreben, unserer Luftwaffe die besten, sichersten und kampffähigsten Maschinen zu geben. Ob es sich dabei um die Männer an Hunderten von Reißbrettern

in den riesigen Konstruktionsbüros handelt oder um die Schaffenden der Faust, überall spürten sie den Pulsschlag der einsehrendigen Heimat, und mit Genugtuung und Vertrauen blickten die Männer der Bk — ob Wortbericht, Rundfunk, Filmbericht oder Zeichner — auf die schaffenden Männer und Frauen, die sich mit der Front in Einsicht auf engste verbunden fühlen.



An der Geburtsstätte der Heinkel-Bomber

# Werknummer X rollt an den Start

Bestreutern der Presse war kürzlich Gelegen-  
heit gegeben, einige Produktionsstätten der Groß-  
Heinkel-Flugzeugwerke zu besichtigen und den  
Werdegang des in aller Welt bekannten und  
beim Heinde gefürchteten Kampfflugzeuges  
He 111 zu verfolgen. Unser Schriftleitungs-  
mitglied berichtet über seine Eindrücke:

Wenn man die riesigen Veranlagungen mit  
ihren großen Hallen und langgestreckten Gebäuden  
betritt, fallen zunächst die fertigen Flugzeuge  
auf, die vor den Hallen der Einsliegerei stehen  
oder gerade in der Luft sind. Soeben rollt die  
neueste Maschine der Produktion an den Start.  
Sie hat den langen Weg vom Rohmaterial bis  
zum fertigen Flugzeug hinter sich und soll nun  
zum erstenmal geflogen werden. Nachvoll don-  
nern die Motoren: Werknummer X erhebt sich  
leicht und elegant in die Luft, als ob sie nie  
etwas anderes getan hätte.

## Reif für den Serienbau

Als die Arbeiter anbaden können haben die  
Projektoren, Konstrukteure, Ingenieure und Zeich-

baues treffen und die Vorrichtungen für die ge-  
plante Produktion hergestellt werden müssen.  
Dazu gehören Drellinge, in denen später die ein-  
zelnen Teile ohne neue Messungen eingefügt und  
zusammengesetzt werden, ferner riesige Pressen,  
die in einem Arbeitsgang bestimmte Teile formen.

Prof. Dr. h. c. Ernst Heinkel hat schon im  
Jahre 1922 sein eigenes Werk gegründet, hatte er, wie die  
anderen Konstrukteure auch, mit den Schwierig-  
keiten zu kämpfen, die ihm der Versailler Vertrag  
entgegensetzte. Wenn es ihm trotzdem gelungen  
ist, von damals bis heute 90 Muster neu zu kon-  
struieren und zu bauen, so ist das ein Beweis für  
seinen Willen und sein Können. Von 1929 bis  
1932 legte er den Grundstock für die deutsche Luft-  
waffe. Denn als der Führer und Hermann Göring

liebbares Flugzeug und so gute aerodynamische  
Formgebung, daß sie alle Maschinen der Welt an  
Schnelligkeit weit überbot und acht internationale  
Rekorde nach Deutschland holte. Das war 1932!  
Dieses erfolgreiche Flugzeug war der Ausgangs-  
punkt zur Konstruktion der He 111.

## Nur wenige Schrauben

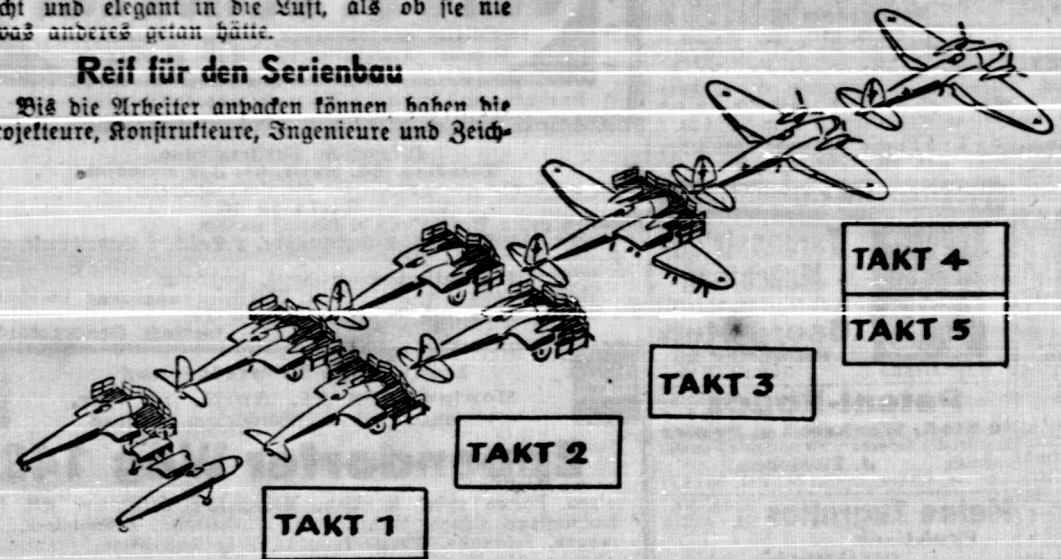
Wie die Musik nach Taktten aufgebaut ist und  
erst durch viele Einzelstimmen eines geleiteten  
Orchesters in voller Harmonie erklingt, so ist es  
im Prinzip auch beim modernen Flugzeugbau.  
Viele Einzelteile müssen hergestellt und schließlich  
zum Flugzeug vereinigt werden.

Nehmen wir als Beispiel den Rumpf, der  
ohne Flächen wie ein Raumschiff der Zukunft  
ausieht. Er ist in mehrere Teile zerlegt, die  
wieder aus vielen Einzelteilen bestehen. Jedes  
dieser Teile wird einzeln in Taktten zusammen-  
gebaut und alle fügen sich schließlich zum Ganzen  
zusammen: mit der an anderer Stelle gebauten  
Kanzel macht schließlich der Rumpf, der nun mit  
den notwendigen Einbauten, wie Kabel, Instru-  
mente, Bewaffnung, Bombenschächte usw. ver-  
sehen wird. Er ist die Grundlage für die weitere  
Fertigung.

Oder der Flächenbau. Holm auf Holm wird  
zusammengesetzt. Die Flügelnahe, der Flügel-  
endteil, das Mittelstück mit vielen Einzelteilen  
ergeben schließlich die fertigen Flächen, die das  
Flugzeug tragen, der Motoren gewaltige Kräfte  
aufnehmen. Trotz dieser hohen Anforderungen  
sehen die Flächen elegant aus. Vier Anschluß-  
stücke genügen, um den Außenflügel mit dem  
Mittelstück zu verbinden. Das allein schon ist ein  
Wunder der Konstruktion, genau so wie der Ein-  
bau der Motoren, der durch die Verbindung von  
ebenfalls vier Schrauben vorgenommen wird.

## Austausch bei Reparaturen

Auch das Leitwerk mit den Steuerflächen für  
die verschiedenen Fluglagen ist in seinen ein-  
zelnen Teilen nur mit je vier Schrauben am  
Rumpf befestigt. Was das bei Reparaturen an  
Erleichterung bedeutet, wird auch dem Laien klar.  
Mit wenigen Handgriffen ist das beschädigte Teil  
abgenommen, und nun kommt ein neues Wunder  
der modernen deutschen Flugzeugfertigung:  
jedes Teil ist austauschbar! Es kann  
also jederzeit ein neuer Motor eingehängt wer-  
den, es kann die Außenfläche eines anderen Flua-



Das Taktverfahren in schematischer Darstellung

Zeichnung Heinkel

ner schon viel geleistet. Ihre Ideen sind auf  
Tausenden von Zeichnungen verwirklicht worden;  
Versuche im Windkanal, zahlreiche Flüge mit den  
ersten Flugzeugen des neuen Modells, Änderun-  
gen und neue Erprobungen ließen schließlich das  
Flugzeug entstehen, das reif zum Serienbau ist.  
Auch dann kann der Arbeiter sein Werk noch nicht  
beginnen, da erst die Fertigungsingenieure ihre  
Vorbereitungen für den Gang des Groß-Serien-

zur Rüstung aufriefen, konnte Heinkel 60 vH aller  
Flugzeugmuster zur Verfügung stellen, darunter  
Fern- und Nahausklärer, See- und Landflugzeuge.  
Die erste Jagdstaffel der jungen deutschen Luft-  
waffe bestand aus Heinkel-Flugzeugen, die sich  
später im Spanienfeldzug hervorragend bewährt  
haben. Aber auch dem Verkehrsflugzeug hat  
Heinkel neue Wege gewiesen. Die He 70 „Wig“  
verfügte als erste deutsche Maschine über ein ein-

menden



zeuges abgenommen und sofort an der zu reparierenden Maschine angebaut werden. Dieses Prinzip, das sich besonders im harten Frontbetrieb glänzend bewährt und die Einsatzbereitschaft der Flugzeuge erheblich steigert, kann aber nur durchgeführt werden, wenn in den Werken höchste Präzisionsarbeit geleistet wird, ohne daß dadurch Zeitverluste entstehen.

### Das jüngste Flugzeug rollt

Am Ende einer riesigen Halle wird ein fertiger Rumpf aufgestellt. Sofort beginnen die Arbeiter mit ihrem Werk. Ein Kran greift den Rumpf und setzt ihn auf das mit Fahrwerk und Landeklappen versehene Flügelgestell. Die Verkleidung zwischen Rumpf und Flächen wird angelegt, das Leitwerk schraubt heran. Inzwischen kommen auch schon die Motoren, die in einer besonderen Motoren-„Straße“ zum Einbau vorbereitet worden sind, durch die Luft angehängt. Am nächsten Tag werden die Motorflügel angebracht und schließlich in zwei weiteren Takt alle erforderlichen Einbauten vorgenommen. Manstaubungen der Kontrollen werden behoben, und dann steht plötzlich die Arbeit.

Die Stirnwand der Halle trägt eine große Uhr, die eine bestimmte Zeit anzeigt. In wenigen Minuten ist es soweit. Plötzlich ein Sirenenzeichen. Alle Stellagen werden weggerollt, und beim nächsten Zeichen greifen die Arbeiter an und schieben das werdende Flugzeug auf den nächsten Platz. Am Ende der Halle öffnen sich die Tore und hinaus rollt das jüngste Flugzeug der Produktion. Dieser Vorgang wiederholt sich in bestimmten Zeitabständen.

### Soziale Betreuung

Während so eine He 111 nach der andern entsteht, arbeiten in den Konstruktionsbüros die leitenden Männer des Werkes unter Führung von Prof. Dr. Heinkel an neuen, leistungsfähigeren Maschinen. Das ist der Rhythmus der deutschen Flugzeug-Industrie — nicht verwerten, sondern Vorwärts heißt die Parole!

Wir sind hundenslang die Tatstrassen mehrerer Werke entlanggewandert, wir haben gesehen, wie die He 111 entsteht, und wir wissen, daß außerdem bei Heinkel noch der schnelle Jäger He 113 und das See- und Torpedoflugzeug He 115 gebaut werden. Immer wieder mußten wir saunen über das Tempo der Arbeit, und wenn wir uns mit einzelnen Arbeitern unterhielten, so konnten wir aus ihren Worten den Stolz heraus hören, mit dem sie schaffen.

Nicht nur bei der Arbeit ist die Betreuung aller Schaffenden vorbildlich. Mehrere Heime bieten Erholung für zahlreiche Arbeitskameraden. Besondere Beachtung verdient der Gesundheitsdienst. In einem Gesundheitshaus, das wie das Sanatorium eines großen Bades eingerichtet ist, bieten sich viele Möglichkeiten zur Gesunderhaltung der Gefolgschaft, wobei Naturheilverfahren, Höhen- und Sonnenbestrahlungen, Abgabe von Bädern und Massagen usw. hervorragende Dienste leisten. Während in den Hallen neue Maschinen entstehen, bestiegen draußen Kluger der Luftwaffe die Wertnummer X, die inzwischen eingestiegen und abgenommen worden ist. So geht es pausenlos — Flugzeuge gegen England.

Hans Mecklenburg



## Wo die He 111 entsteht

### Ein Besuch in den Heinkel-Werken

Sonderbericht der „D.A.Z.“ von Wilhelm Seelemeyer

Unter dem blaß-blauen Frühlingshimmel hängen die He 111. Sie kurven, steigen, landen, starten und landen wieder. Der Pilot klettert aus der Maschine, gefolgt vom Beobachter, und beide sprechen mit den Männern der Abnahmekommission, die die Maschine am Boden erwarten. Den ganzen Tag über wird geflogen auf den Plätzen der Heinkel-Werke, immer wieder eine neue Maschine wird auf die Startbahn aerollt und wartet darauf, den ersten Sprung in das Element, für das sie gebaut, zu machen.

#### Im Gehirn des Werkes

Lang ist der Weg, der zum He 111 führt. Bis das schlante und elegante Kampfflugzeug an den Start rollen kann. Durch Tausende von Händen geht jedes einzelne Teilchen, und Tausende von Schritten haben konzentriert gearbeitet, bis die Meister in den Hallen mit ihren Arbeiten beginnen konnten. Wenn man die Konstruktionsäle durchwandert, dann erst bekommt man den rechten Begriff davon, welche gewaltige Arbeit hier, im Gehirn des Werkes, geleistet wird. Endlos ist die Reihe der großen Reißbretter, an denen im weißen Ritt die Konstrukteure und Zeichner mit Zirkel und Lineal und den kompliziertesten Meßgeräten, deren Anwendung schon ein Spezialstudium erfordert, arbeiten. Für ganz große Zeichnungen stehen Reißbretter zur Verfügung, die mit Hilfe eines Motors hochgeschraubt werden, und an denen die Riesenlineale ebenfalls mit Motorkraft verschoben werden können. Der Laie versucht vergeblich, sich ein Bild von dieser Konstruktionsarbeit zu machen, die mehrere Hunderte von Zeichnern tagaus, tagein beschäftigt. Berge von Blättern häufen sich auf den Tischen der Konstrukteure, die jede Zeichnung bis in alle Einzelheiten nachprüfen, bevor sie in die Werkstätten geht. Eine verwirrende Fahl von Linien, Kurven, Kreisen, Euphien bedeckt die Blätter und erweckt in dem Betrachter die schlimmsten mathematischen Minderwertigkeitskomplexe. Jedes, auch das kleinste Einzelteil, jedes Niet von den vielen Tausenden, die eine „He 111“ enthält, muß in genauen Abständen und Abmessungen gezeichnet werden. Hiervon hängt in höchstem Maße die Sicherheit und Stabilität der Maschine ab, denn jede kleinste Abweichung kann bei den großen Widerständen und den Schwingungskraften, denen das Kampfflugzeug ausgesetzt ist und die es überwinden muß, zu einer Katastrophe führen. Man kann sich kaum einen schwachen Begriff von der verantwortungsvollen Arbeit machen, die in diesen Konstruktionsbüros geleistet wird. Und dabei begnügt man sich nicht mit dem fertigen App. Tausend werden Verbesserungen erdacht, erprobt und in die Praxis umgesetzt.

#### Bau von Rumpf und Flügeln

Das Wesen des Serienbaues ist die Arbeitsteilung. In den einzelnen Hallen des Werkes werden daher nach rationellstem Verfahren die Einzelteile hergestellt. In diesen großen, hellen Räumen herrscht der Rhythmus konzentriertester Arbeit. Man sieht sogleich, hier wird zwar schnell, aber ohne jede Nervosität und Hektik gearbeitet. Jeder, Mann oder Frau, kennt genau seine Handgriffe und ist eingepaßt in einen Arbeitsrhythmus, der höchste Leistungen ohne jede Antreiberei hervorbringt. Es wird ruhig, sicher und mit der Bedächtigkeit, Vorsicht und Verantwortung geschäft, die das Objekt erfordert. Man ist im modernen Flugzeugbau ganz auf das Metall übergegangen. Früher, noch im Weltkrieg, hatte man den Gitterbau mit Stoffbespannung, dann ging man zur Holzkonstruktion über, bei der die Form durch eine mittragende Sperrholzaußenhaut gebildet wurde und konnte auch die gemischte Bauweise, bei der z. B. die Flügel ein Holzgerüst hatten, während der Rumpf aus Stahlrohr war. Die Fortschritte in der Herstellung immer leichter und immer festerer Vergütungen haben dann zum ausschließlichen Metallbau geführt. Mit den modernsten Verfahren wird in den Heinkel-Werken gearbeitet. Ueber die Holme werden die Bleche gelegt und vernietet. Diese Nieten sind ein besonders schwieriges Kapitel. Man mußte vermeiden, daß die Nietköpfe aus den Seiten hervorstehen. Die gewaltige Kraft der Luftströmung fängt sich an jeder Unebenheit, am Flügel oder Rumpf, Kopfnieten können den Widerstand gegenüber einer glatten Oberfläche um 25 Proz. erhöhen und bieten außerdem die Gefahr, daß die Nieten sich mit der Zeit lockern und somit Brüche hervorrufen. Man wendet daher bei Heinkel ausschließlich Versenk-nieten an, die nicht über die Oberfläche hinausragen. Das Nietverfahren hat man weitgehend vervollkommen. Das war nötig, wenn nicht das Einschlagen der vielen Tausende von Nieten, die ein einziger Flügel erfordert, die Produktion stark in die Länge ziehen sollte.

Man hat, betritt man eine dieser Hallen, zuerst einen ganz unerwarteten akustischen Eindruck. Es klingt wie fernes Schützenfeuer einer Kompanie. Dieses Knallen rührt von dem Einschlagen der Sprengnieten her, einem Verfahren, das in den Heinkel-Werken erfunden wurde. An das Ende des Nietstiftes ist ein kleiner Sprengkörper eingebaut. Wird dieser nach dem Einsetzen der Niete zur Explosion gebracht, so wird das Ende des Nietstiftes ausgereißt, so daß dadurch die Nietstellen fest verbunden sind. Dieses im Prinzip einfache aber in der Anwendung geniale

Verfahren erspart viel Zeit und gibt große Sicherheit. Ueber diesem ständigen Knallen, an das sich das Ohr jedoch bald gewöhnt, steht als hoher Ton das auf- und abschwellende Surren von Hunderten von Bohrmaschinen. Die Löcher sind auf Grund der genauen Zeichnungen des Konstruktionsbüros einzeln auf jedem Metallstück angezeichnet. Hartmetallbohrer werden aufgesetzt, um zu verhindern, daß der Bohrer schieß läuft und das Loch unregelmäßig wird. Es muß in jeder Kleinigkeit minutiöse Arbeit geleistet werden, denn von ein paar schiefen Bohrlöchern und einigen schlecht passenden Nieten kann die Sicherheit der ganzen Maschine abhängen. Deshalb sieht man in allen Hallen dauernd Männer mit grünen Ankleiden an der Arbeit. Es sind die Kontrolleure, die jedes Stück in allen Einzelheiten auf das genaueste prüfen, damit jeder Fehler vermieden wird. So entstehen hier in rastloser Arbeit, in Vorgängen, die bis ins kleinste durchdacht und vorbereitet sind, aus diesen Einzelheiten die Flügel und Rümpfe der Kampfflugmaschinen. Ein Geruch von Benzin und Spritgas herrscht in den Hallen. Er bildet zusammen mit dem Knallen der Nieten, dem Surren der Bohrmaschinen, dem rhythmischen Hämmern auf den Blechen, dem Klirren des Metalls die Atmosphäre intensiver Arbeit.

#### Normung und Austauschbau

Eine weitere Vorbedingung für den Serienbau ist die Normung. Sie muß beim Flugzeugbau, da es sich hier um höchste Präzisionsarbeit handelt, bis ins letzte durchgeführt werden. Es kommt nicht nur darauf an, daß jeder Teil im einzelnen Flugzeug genau an den anderen paßt, sondern es ist auch notwendig, daß ein beschädigtes Stück einer Maschine, ein Flügelteil oder ein Leitwerk sofort durch ein neues ersetzt werden kann. Diese Arbeit darf nicht lange dauern und muß auf möglichst einfache Art ausgeführt werden können. Dieser Austauschbau ist bei Heinkel auf das höchste entwickelt worden. Auf ihn beruht ein großer Teil der Bereitschaft, des schnellen Einsatzes und somit der Schlagkraft unserer Luftwaffe überhaupt. Ein zerbrochenes oder beschädigtes Stück einer Maschine kann einfach abgeschraubt und durch ein neues ersetzt werden. Dieses neue Stück muß in allen Schrauben und Bolzen auf den Bruchteil eines Millimeters zu dem alten passen, es muß außerdem schnell und mit wenigen einfachen Handgriffen angebracht werden können. Für die He 111 besteht diese Möglichkeit für jeden wichtigen Teil. Dieser Austauschbau bei einem so außerordentlich komplizierten Werk, wie ein modernes Kampfflugzeug darstellt, ist ein Triumph deutschen Konstruktionsgenies und deutscher Wertmannsarbeit. Wir haben in dieser Hinsicht nur unseren Feinden, die zwar auch hochwertige Maschinen herstellen können, aber den Austauschbau lange nicht in dem Maße wie wir entwickeln konnten, große Vorteile voraus. Es sind Vorteile, die wir uns mit dem Einsatz unseres ganzen technischen und konstruktiven Könnens in jahrelanger, von Anfang an bis ins letzte durchgeführter und auf weite Sicht berechneter Arbeit erworben haben und die uns jetzt im Kriege größter Gewinn sind.

#### Materiallager und Materialprüfung

Es ist notwendig, daß man, bevor man die Hallen für die Fabrikation besucht, die Materiallager besichtigt. Auch hier triumphiert die Organisation. An beiden Seiten der langen Hallengassen sind in Regalen und Gestellen die unendlich vielen verschiedenen Metallstäbe und Bleche, Bolzen, Schrauben usw., die meisten von überraschend leichtem Gewicht, untergebracht, die zu einer He 111 gehören und deren Vielfalt und Vielgestaltigkeit den nicht fachlich gebildeten Betrachter in Erstaunen und Verwirrung setzt. Auch in diesen riesigen Materiallagern herrscht peinlichste Ordnung. Mit Nummern, Buchstaben und verschiedenen Farben ist alles registriert nach Maß, Art und Gewicht. Hier stehen auch die Holz- und Metallmodelle, über die unter riesigen hydraulischen Pressen die Bleche und Profile mit erstaunlicher Schnelligkeit geformt werden. In diesem Lager gehört auch die Materialprüfstelle. Vor komplizierten Maschinen und langen Tabellen sitzen hier Ingenieure und Techniker, prüfen die Festigkeit von Leichtmetall und Stahl in einer langen Reihe von Zerreißproben, deren Ergebnisse von den Skalen an den Prüfungs-maschinen abzulesen sind. Auch hier wird wie im ganzen Werke über die Sicherheit gewacht. Es wird mit den modernsten technischen und physikalischen Mitteln alles nur Menschenmögliche getan, um den Geheimnissen des Materials beizukommen und Fehler, die sich verhängnisvoll auswirken können, zu vermeiden.

#### An der Taktstraße

Alles, was in den einzelnen Abteilungen und Hallen des großen Werkes geschaffen worden ist, kommt in der Taktstraße zur Bollendung. Hier sind die besten Arbeiter am Werke, die Zeit haben müssen, in Ruhe zu schaffen, hier ist aber auch die Organisation am besten und am meisten durchdacht. Die Hauptphasen der Montage sind in große Abschnitte, Takte, eingeteilt, und bei jedem neuen ertönt eine Sirene. Auf Spezialwagen werden Rumpf mit Rangel,



120 104 02  
081 30.  
081

Flügel, Mittelstück und Leitwerk an ihren Ort in die Halle gebracht. Hier warten auch die Motoren und die Luftschrauben. In jedem Abschnitt stehen die besten Spezialarbeiter bereit. Sie bauen den Motor ein, fügen im anderen Takt das Mittelstück an den Rumpf, der auch die Bombenschächte enthält, montieren im nächsten die Flügel, setzen das Leitwerk und die Luftschrauben ein, fügen die Bordwaffen hinzu. Besonders erstaunlich für den Betrachter ist die Montage der Kabel, die in anscheinend wildem Durcheinander in einer Gesamtlänge von mehreren Kilometern die Maschine durchziehen. Alle Kabel sind in verschiedenen Farben genau nach dem Millimeter auf einem zentralen Brett angebracht, eine Arbeit, bei der Frauen besonders geschickt sind. Die Enden sind numeriert, so daß die Anschlüsse in erstaunlich kurzer Zeit gemacht werden können. Werden in einer Maschine Kabel durch Schuß oder Bruch beschädigt, so hält man sich nicht mit mühsamem und langwierigem Flicken auf, sondern entfernt das Zentralbrett, setzt ein neues ein und schließt neu an. Das ist einfach, geht schnell und gibt mehr Sicherheit als das Reparieren von Einzeldrähten. Schnell ist auch das fertige Armaturenbrett und G.-Gerät eingesezt, während das gewaltige einziehbare Fahrwerk mit prall aufgepumpten Gummireifen schon vorher im Rumpf verschwunden ist. In den letzten Takt hebt ein großer Laufkran die äußerlich schon fertige Maschine von einem Platz auf den nächsten. Diese

letzten Phasen dienen nochmals einer gründlichen Nachkontrolle aller Einzelteile. Jeder Kontrolleur fertigt eine Liste seiner Beanstandungen an, und der nächste muß sich davon überzeugen, ob die Fehler behoben sind. Ist die letzte Station passiert, dann erklingt wieder die helle Sirene, die gewaltigen Türen der Halle rollen auseinander, und eine neue He 111 wird herausgeschoben. Ein Schlepper wartet, um sie zur Startbahn zu bringen.

Man nimmt von dem Besuch in den Heinkel-Werken den tiefen Eindruck mit, daß hier das Höchste an technischer Vollkommenheit, an durchdachter Organisation und auch an Sicherheitsvorkehrungen geschaffen worden ist, was möglich war. Diese Vollkommenheit konnte nur aus so langen Erfahrungen und so rastloser Arbeit entstehen, wie sie der Schöpfer der Werke, Professor Ernst Heinkel, besitzt und geleistet hat. Seine Kampfflugzeuge, schon in Spanien eingesetzt, trugen wesentlich dazu bei, binnen weniger Tage die Herrschaft im polnischen Luftraum zu erringen. Sie flogen mit immer neuen Verbesserungen über Frankreich, sie werden eingesetzt gegen England und kreisen, Verderben bringend, über jedem Kriegsschauplatz, auf dem deutsche Truppen kämpfen.

Ueber die sozialen Maßnahmen und die Fürsorge für die Arbeiter in dem nationalsozialistischen Musterbetrieb der Heinkel-Werke soll in einem weiteren Aufsatz gesprochen werden.



Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

N 6 1 3

**Zwanzig Jahre Ernst-Heinkel-Werke.**

Der Ruhm Ernst Heinkels reicht bis in die Zeit vor dem ersten Weltkrieg. Er ist der Konstrukteur des Albatros-Doppeldeckers gewesen, mit dem mehrere Dauerveltrekorde aufgestellt wurden. In die geregelte Laufbahn eines Flugzeugbauers trat Heinkel im Jahre 1914, als er Chefkonstrukteur der Brandenburgischen Flugzeugwerke in Briest bei Brandenburg wurde und jenes berühmt gewordene zweiseitige Seekampfflugzeug schuf, mit dem Friedrich Christiansen im Weltkrieg in kühnen Flügen gegen England das Luftschiff Ca 27, ein U-Boot und drei feindliche Schiffe vernichtete und zwölf Handelsschiffe aufbrachte. Im Jahre 1922 gelang es Ernst Heinkel, ein eigenes Flugzeugwerk in Warnemünde zu gründen. Das Wagnis war um so größer, als der Versailler Vertrag alle weitschauenden Pläne unterband. Heinkel mußte sich auf Sportflugzeuge beschränken, aber er blieb ungeheim seiner alten Liebe, dem Seeflugzeug, treu. So war es nur folgerichtig, wenn das Reichsverkehrsministerium ihn im Jahre 1932 beauftragte, um der amerikanischen Konkurrenz im europäischen Flugverkehr entgegentreten zu können, ein modernes Schnell-Verkehrsflugzeug zu bauen. Seine vorangegangenen Vorarbeiten gestatteten es, die bestellte Maschine bereits Ende des gleichen Jahres abzuliefern, und im Anfang des Jahres 1933 wurden mit diesem Muster Spitzenleistungen von 357 Kilometer in der Stunde erreicht und acht Geschwindigkeitsrekorde errungen.

Ganz große Aufgaben wurden dem Unternehmen übertragen, als nach der Machtübernahme die deutsche Luftwaffe geschaffen wurde. Was im jetzigen Kriege das zweimotorige Kampfflugzeug He 111 bedeutet, weiß heute in Deutschland jedes Kind; man kennt, um nur einige Muster zu nennen, den Jagdeinsitzer He 113, die Mehrzweck-Schwimmerflugzeuge He 60 und He 115. Die Ernst-Heinkel-Werke in Warnemünde gehören heute zu den wichtigsten Produktionsstätten der deutschen Luftwaffe, und am Tage ihres zwanzigjährigen Bestehens, am 1. Dezember, kann ihr Betriebsführer und Chefkonstrukteur auf eine Reihe von Erfolgen zurückblicken, die zugleich Merkzeichen der Entwicklung der Luftfahrt in Deutschland überhaupt sind.

M. G.



# Kölnische Zeitung

Nr. 83

## Betriebsnahe Berufserziehung

### Erfahrungen bei den Heinkel-Werken

Im ersten Weltkriege hat die Staatsführung einen großen Teil der Lehrlinge der Industrie unmittelbar für die Produktion eingesetzt. Die Berufserziehungsarbeit lag lange Jahre fast völlig brach mit der Folge, daß nach dem Kriege die Qualität der Industriearbeiterschaft bedenklich nachlassen mußte. Heute gilt der Grundsatz, daß die Berufserziehungsarbeit als kriegswichtig zu gelten habe, wenngleich es nicht selten vorkommen mag, daß die Arbeit kriegsbedingten Rücksichten hat unterworfen werden müssen. Je höhere Anforderungen aber an die Berufserziehung vom Staat her gestellt werden und je intensiver die Arbeit im Schatten des Krieges betrieben werden muß, um so wichtiger erscheint die Rolle des Berufserziehers, der in gleicher Weise über fachliche und menschliche Eigenschaften von Format verfügen muß.

Erfahrungen, die von den Heinkel-Werken in Rostock mit der Berufserziehung auch gemacht worden sind, haben die Leitung des Werkes veranlaßt, in einer etwa hundert Seiten umfassenden, reich bebilderten Schrift das Thema in aller Breite zu behandeln. So sehr sich deren Erkenntnisse speziell auf die Erziehung in der Luftfahrtindustrie beziehen, so scheinen sie doch von einer allgemeinen Gültigkeit, daß auch andere Werke mit Nutzen sich in die Seiten des aus der Praxis hervorgegangenen Heftes vertiefen. Aus der Fülle der dort vorgetragenen Gedanken läßt sich nur der Teil anführen, der sich mit den besonders aktuellen Fragen befaßt. Zunächst weist das Heft den zuweilen zu hörenden Vorwurf zurück, die Jugend werde in guten Ausbildungswerkstätten verwöhnt. Richtig sei vielmehr, so heißt es in der Entgegnung der Heinkel-Werke, bei all dieser Arbeit seien Art und Methodik der Erziehung entscheidend. Die Jungen würden zu Härte, Ausdauer, Disziplin, zugleich aber auch zu Verantwortungsbewußtsein und zu einer bestimmten Arbeitskultur erzogen, zu einer Haltung jedenfalls, die später im positiven Sinne die Arbeitsumwelt beeinflussen und das gesamte Niveau der Arbeitstätte hebe.

#### Zwei Arten von Lehrlingen

Bemerkenswert sind auch Erfahrungen, die man wie anderswo so auch im Heinkel-Werk mit Vierzehn- bis Fünfzehnjährigen einerseits und Sechzehn- und Siebzehnjährigen andererseits gemacht hat. In den ersten beiden Jahren der Lehre zeige sich eine große Aufgeschlossenheit und eine allgemeine Bereitschaft zum Lernen. Die beiden letzten Jahre aber pflegten für die Berufserzieher sehr viel schwieriger zu werden, weil sich der Lehrling schon als Erwachsener fühle, weil er zu charakterlichen Entgleisungen neige und überhaupt in der Gehorsamhaltung oft wesentlich nachlasse. Die Ausbildung bei den Heinkel-Werken ist so geregelt, daß die beiden ersten Jahre in der Lehrwerkstatt verbracht werden und das dritte und das in der Lehrwerkstatt verbrachte halbe Jahr in einer sogenannten Fertigungswerkstatt, die schon in den Produktionsbetrieb eingegliedert ist. Es stellt sich nun heraus, daß beispielsweise bei den Zwischenprüfungen die Lehrlinge der Lehrwerkstatt oft besser abschnitten als die Lehrlinge der Fertigungswerkstatt. Das Heft führt auch die Gründe an, die zum Teil dafür maßgebend sind: „Die Verknappung an Arbeitskräften erforderte einen Zustrom an

Menschen, die durch schlechte Haltung und Arbeitsgesinnung den noch nicht geistigten Jugendlichen ein wenig gutes Vorbild geben. Auch die Zusammenarbeit mit ausländischen Arbeitskräften und mit Frauen schafft eine Umwelt, die nicht geeignet ist, die Disziplin und die Arbeitshaltung des Jugendlichen positiv zu fördern.“

In diesem Zusammenhang sind auch die Mitteilungen über die Lehrlinge, die aus der höheren Schule, und die Lehrlinge, die aus der Volksschule kommen, von Interesse. „Jungen, die wegen schlechter schulischer Leistungen die höhere Schule in einer unteren Klasse verlassen mußten, bringen meist auch in der Werkstatt nicht die genügende Willensstärke auf. Die meisten Volksschulabgänger streben nach einem soliden abgeschlossenen handwerklichen Können, wenn der Junge, der vorzeitig die höhere Schule verlassen mußte und vielfach schlechter als der Volksschüler veranlagt ist, sich für eine besondere Laufbahn bestimmt fühlt, jedoch hierfür wegen seines Versagens vielfach nicht die Voraussetzungen erfüllt.“

Wenn das Heft sich im zweiten Teil mit besonderen Richtlinien für Berufserzieher befaßt, dann versteht es sich von selbst, daß die dort vermittelten Erfahrungsgrundsätze keineswegs als ein Rezept, sondern bestenfalls als eine Handreichung aufgefaßt werden sollen und können. Das Heft belehrt die Erzieher beispielsweise darüber, daß der Wettbewerbsgedanke bei der Erziehung der Lehrlinge gepflegt werden darf aber kein ungesundes Strebertum, sondern eine echte kameradschaftliche Zusammenarbeit Platz greifen müsse. Die Bedeutung des Willens zur Sorgfalt wird in diesem Zusammenhang besonders vor Augen geführt, da der Ausfall einer Arbeit, bei der es auf Genauigkeit und Sauberkeit ankomme, weniger von der handwerklichen Geschicklichkeit einer Arbeitskraft abhängt als vielmehr von dem Willen, sorgfältig zu sein. „Relativ betrachtet kann also ein unexakt veranlagter Feinmechaniker ein weniger sorgfältiges Arbeitsergebnis liefern als ein zur Exaktheit veranlagter Bauarbeiter. Daraus ist zu folgern, daß auf die Schulung des Willens zur Sorgfalt entscheidender Wert zu legen ist.“

#### Keine Seelendoktoren

Die Kölnische Zeitung hat jüngst in einer Reihe von Veröffentlichungen dem Gedanken das Wort geredet, daß heute die natürlichen Erziehungsgesetze (infolge der Überbetonung von Eignungsprüfungen und Arbeitspsychologie) in die Gefahr geraten, vernichtet zu werden. Das Heft fordert in gleicher Weise die natürliche Vorbildwirkung, indem es darauf hinweist, daß in der alten Meisterlehre, die doch hervorragende charakterfeste Männer hervorgebracht habe, der Lehrling auf eine natürliche Weise in sein Handwerk hineingewachsen und später zum Meister seines Fachs geworden sei. Auch und gerade auf dem Lande groß gewordene Bauernsöhne würden heute in einer gesunden Wirtschaft durch Vorbild-erziehung und natürliches Erlernen zu Meistern in ihrem Fach. Wörtlich heißt es: „Um unsere werktätige Jugend zum wahren Betriebsleben zu erziehen, müssen die Ausbilder entsprechende erzieherische Maßnahmen durchführen. Die Ursachen mancher Mißstände sind darin zu suchen, daß die maßgeblichen Aus-

bilder den Erzieher übermäßig herauskehren, sich als Seelendoktor produzieren und allein durch ihre betriebsfremde Haltung zwischen dem Fertigungsbetrieb und der Lehrwerkstatt eine Scheidewand aufrichten. Aber auch das manchmal nicht gerade hohe fachliche und für eine Führerpersonlichkeit mangelnde allgemeine Niveau gestattet es maßgeblichen Ausbildern nicht, sich die notwendige Autorität zu verschaffen. Es entsteht bei den Betriebspraktikern dann oft mit Recht der Anschein, daß der Lehrwerkstatt die Atmosphäre des Schulmäßigen anhaftet und die Ausbildung zu wenig betriebsnahe ist. Im Interesse einer betriebsnahen Erziehung ist es oft angebracht, unsere Jungen etwas mehr von dem härteren Betriebsleben spüren zu lassen. Für die Erziehung der Jugend ist es deshalb vorteilhafter, in der Arbeitsleistung eher mehr als zu wenig zu verlangen und z. B. in bezug auf die Arbeitszeit ohne Bedenken bis an die vorgeschriebene Grenze zu gehen, als in einer falschen Humanität die nicht allzu lange reine Arbeitszeit noch durch alle möglichen Sonderveranstaltungen zu kürzen.“



Berliner Börsen-Zeitung

Nr. 107

Kapitalberichtigung der Heinkel-Werke GmbH. Die  
Gesellschaft hat ihr Stammkapital von bisher 18 auf 20 Mill. RM  
berichtigt.