



Die V-2, als erste für den Zivileinsatz gebaute He 111, trug den Namen „Rostock“ und flog bis zu ihrem Absturz 1937 im Postdienst nach Afrika.

Doppel-Blitz – die Heinkel He 111 bei der Lufthansa

von Dr. Volker Koos (ADL)

Durchgesehene Fassung der Erstveröffentlichung in Flug Revue 2/2005

Vor mehr als 80 Jahren flog in Rostock-Marienehe mit der Heinkel He 111 erstmals eines der elegantesten Verkehrsflugzeuge seiner Zeit. Aufgrund ihrer besonderen Entwicklungsgeschichte wurde sie allerdings nicht zu einem wirtschaftlichen Erfolg. Deshalb verbindet sich mit dem Begriff He 111 meist die Erinnerung an den Standardbomber der Luftwaffe.

Versuchsmuster und Vorserie

Schlag auf Schlag ging es in den 1930er Jahren bei den Heinkel Flugzeugwerken: Schon im Jahr 1932, als sich das erstmals mit einem Einziehfahrwerk ausgerüstete, einmotorige Schnellverkehrsflugzeug Heinkel He 70 „Blitz“ noch im Bau befand, erteilte das Reichsverkehrsministerium in Absprache mit der Reichswehr bereits den Auftrag für Entwicklung und Bau des zweimotorigen Nachfolgemusters He 111. Gefordert waren drei Versuchsflugzeuge in zwei parallel zu entwickelnden Varianten, einmal als mittlerer Bomber und zum anderen als Verkehrsflugzeug für zehn Passagiere. Die Belange der Bomberausführung hatten dabei den Vorrang. Die Verkehrsflugzeuge sollten im Kriegsfall zu Bombern umrüstbar sein. Ausgehend von der He 70 entwarf Siegfried Günter, der mit seinem Zwillingenbruder Walter das Heinkel-Projektbüro leitete, die He 111. Der endgültige Entwurf P 994 legte Wert auf höchstmögliche aerodynamische Vollkommenheit des inoffiziell „Doppelblitz“ genannten Musters. Der Prototyp He 111 V-1 (Werknr. 713, D-ADAP) flog erstmals entgegen des oft falsch kolportierten Datums nicht im Februar 1935, sondern schon am 17. November 1934, wie es aus dem Flugzeugentwicklungsprogramm des Reichsluftfahrtministeriums hervorgeht. Es handelte sich um die Bomberausführung, welche die E-Stelle Rechlin ab März 1935 erprobte. Der Erstflug des zweiten Bomberprototyps V-3 (Werknr. 714, D-ALES) erfolgte im Juli 1935.

Der Öffentlichkeit stellte man am 10. Januar 1936 jedoch zuerst die He 111 V-4 als neues Schnellverkehrsflugzeug der Deutschen Lufthansa (DLH) vor, das seinen Jungfernflug im Dezember 1935 absolviert hatte. Daraus ergab sich später die Behauptung, die He 111 wäre ursprünglich als Verkehrsflugzeug entwickelt und daraus dann der Bomber abgeleitet worden. Diese falsche Darstellung hat sich teilweise bis heute gehalten.



Die Öffentlichkeit erfuhr von der Existenz der He 111 durch die Vorstellung der V-4, die aufgrund eines späteren Unfalls aber nicht für die Lufthansa fliegen konnte.

Die erste Zivilvariante war indes das Ende Mai 1935 eingeflogene zweite Versuchsmuster He 111 V-2. Als Hauptproblem der Passagierversion der He 111 sollte sich allerdings die verlangte Umrüstbarkeit in die Bombervariante erweisen. Im Rahmen einer Besprechung bei Heinkel in Warnemünde am 7. Februar 1935 besichtigten der DLH-Direktor Carl August Freiherr von Gablenz und andere leitende Mitarbeiter der Fluglinie die im Bau befindliche He 111 V-2 und waren entsetzt über den kleinen Durchgang durch den Spant zwischen den beiden Passagierabteilen. Dieser blieb aber erhalten, da er für den vorgesehenen Einbau der Bombenmagazine nötig war.

Die Lufthansa nahm schließlich mit der V-2 ab 16. Januar 1936 auf der Zubringerstrecke für den Südamerika-Katapult-Postflugdienst die Dauererprobung auf. Hier sollte auch das Versuchsmuster V-4 fliegen. Dazu kam es allerdings nicht, da die Maschine schon im April 1936 bei einer Landung auf nassem Boden gegen ein Gebäude rollte und schwer beschädigt wurde. Bei der V-4 ersetzte eine Blechbeplankung die bei den ersten drei Versuchsmustern verwendete Stoffbespannung der ursprünglich einteiligen Tragfläche mit Grundstruktur aus Metall. Zusätzlich konnten die Außenflächen seitlich der Motoren abgenommen und auch noch an beiden Holmen getrennt werden, so dass sie für Transport- und Reparaturzwecke in drei Teile zerlegbar waren. Diese Konstruktion war aber zu schwer und wurde bald durch eine Ausführung in Schalenbauweise ersetzt. Bei dieser hatte man außerdem den bisherigen elliptischen Flächenriss aufgegeben und durch jetzt gerade Vorder- und Hinterkanten die Fertigung der Außenflügel vereinfacht. Diese Tragflächenform wurde zuerst in der zivilen He 111 G erprobt und blieb dann ab der Bomber-Baureihe He 111 F Standard.

1936 baute Heinkel nach den Prototypen zunächst sechs Verkehrsflugzeuge He 111 C für die Deutsche Lufthansa. Das Flugzeug besaß einen spindelförmigen Ganzmetallrumpf mit ovalem Querschnitt in Schalenbauweise. Im Bug befand sich ein Frachtraum, dem sich der zweisitzige Führerraum anschloss. Die Passagierkabine bestand aus einem Raucherabteil mit vier Sitzen und einem sechssitzigen Nichtraucherabteil. Im Rumpfe waren eine Toilette und ein weiterer Frachtraum angeordnet. Die erste fertiggestellte Maschine flog im Mai 1936. Die He 111 C entsprachen in der Bauform der V-2, hatten also BMW-VI-Motoren und die ursprüngliche, einteilige Tragfläche mit Stoffbespannung. Zwei dieser Maschinen, die „Breslau“ und die „Karlsruhe“, kamen in den Postdienst. Ebenfalls noch 1936 entstanden zwei He 111 G für die DLH, die zwar noch die alten BMW VI-Antriebe, aber bereits den Ganzmetallflügel aufwiesen.

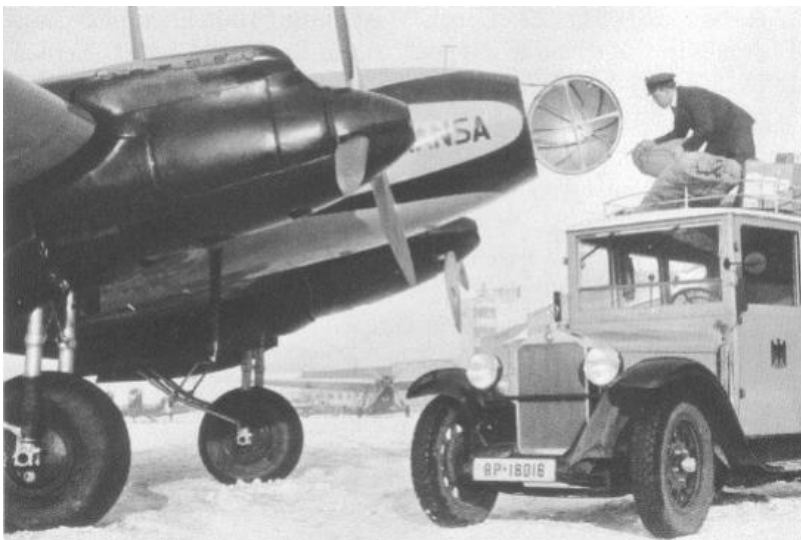
Nur bis Kriegsbeginn flogen die zivilen He 111 im Liniendienst bei der Lufthansa wie diese Maschine. Danach kamen sie meist zu Schulungszwecken zur Luftwaffe.



Der Einsatz der He 111 im Passagierverkehr begann mit dem Sommerflugplan 1936 ab 19. April zunächst auf innerdeutschen Strecken und im Winterflugplan 1936/37 ab 4. Oktober auch auf der Auslandslinie von Berlin nach Warschau. Bei einer Besprechung am 5. Mai 1937 erklärte DLH-Direktor von Gablenz, dass die He 111 durch die militärischen Forderungen um eine Tonne zu schwer sei, und forderte deren Ausrüstung mit dem luftgekühlten BMW „Hornet“-Motor, da der BWM VI zu schwach und der DB 600 für Verkehrszwecke noch zu unerprobt sei. Nach der Baubeschreibung vom September 1937 wurden dann 1938 zwei He 111 L für die Lufthansa gebaut, wobei das „L“ wohl für „luftgekühlt“ stand.

Die D-AXAV verunglückte am 12. November 1937 beim Landeanflug in Mannheim. Die He 111 V-2 war am 12. März 1937 bei der Landung in Bathurst in den Gambia River gestürzt. Obwohl die damalige Presse den Unfall meldete, findet man in der Nachkriegsliteratur die Behauptung, die Maschine sei bei geheimen Fotoaufklärungsflügen des „Kommando Rowehl“ über der Sowjetunion verlorengegangen.

Dass es solche „Spionageflugzeuge“ tatsächlich gegeben hat, ist nachweisbar. Am 22. November 1937 erhielten die Heinkel-Werke nämlich den Auftrag, aus der laufenden He 111 F-Serie drei Maschinen (Werknummern 2358 bis 2360) umzubauen. Bei ihnen wurde die militärische Ausrüstung weggelassen, dafür vier Reihenbildkameras eingebaut und das äußere Erscheinungsbild einschließlich der Farbgebung an die He 111 G der Lufthansa angepasst. Im Jahr 1940 übernahm die Luftwaffe schließlich die verbliebenen neun He 111 der Lufthansa zum Einsatz für Schul- und Reisezwecke. So endete die Karriere dieses Verkehrsflugzeugs, das durch seine Entwicklungsgeschichte nie ein vollwertiges wirtschaftliches Zivilflugzeug hätte werden können.



Statt verglastem Bug für den Bombenschützen besaß die He 111 C dort einen Frachtraum.



Führersitz der He 111 C. Im Durchgang zum Platz des Bombenschützen befanden sich Funkgeräte, die aber entfernt werden konnten.



Der Waschraum im Heck der zivilen He 111.

Technische Daten

Heinkel He 111	Version C	Version L
Hersteller	Ernst Heinkel Flugzeugwerke	
Verwendung	zweimotoriges Verkehrsflugzeug	
Besatzung	2 Mann	
Triebwerk	2 x BMW VI 7,3 Z mit je 551 kW (750 PS) bei 1700 U/min	2 x BMW 132 Dc mit je 647 kW (880 PS) Startleistung
Spannweite	22,6 m	22,6 m
Länge	17,10 m	17,25 m
Höhe	4,2 m	3,8 m
Flügelfläche	87,6 m ²	87,6 m ²
Leermasse	5300 kg	5380 kg
Zuladung	2570 kg	4070 kg
Flugmasse	7870 kg	9450 kg
Höchstgeschwindigkeit in Bodennähe	345 km/h	340 km/h
Höchstgeschwindigkeit in 2500 m	k.A.	380 km/h
Max. Reisegeschwindigkeit in 3800 m	k.A.	350 km/h
Reisegeschwindigkeit bei 40 % Drosselung in 3800 m Höhe	k.A.	300 km/h
Steigzeit auf 1000 m	3 min	k.A.
Dienstgipfelhöhe	5400 m	6700 m
Reichweite	1500 km	3100 km
Startrollstrecke	k. A.	360 m

Heinkel He 111 im Lufthansa-Einsatz

Werk-Nr.	Baujahr	Version	Kennung	Name	Motoren	Flügel	Verbleib
715	1934	V-2	D-ALIX	Rostock	BMW VI	F1	Bruch 12.3.1937
1968	1935	V-4	D-AHAO	Dresden	BMW VI	F2	Bruch April 1936
1828	1936	C	D-AMES	Nürnberg	BMW VI	F1	Luftwaffe
1829	1936	C	D-AQYF	Leipzig	BMW VI	F1	Luftwaffe
1830	1936	C	D-AXAV	Köln	BMW VI	F1	Bruch 12.11.1937
1831	1936	C	D-ABYE	Königsberg	BMW VI	F1	Luftwaffe (DK+DT)
1832	1936	C	D-AQUA	Breslau	BMW VI	F1	Luftwaffe, Bruch 13.2.43
1833	1936	C	D-ATYL	Karlsruhe	BMW VI	F 1	Luftwaffe (ND+WF), Bruch 22.10.40
1884	1938	L	D-ACBS	Augsburg	BMW 132	F3	Luftwaffe (CE+NX)
1885	1938	L	D-ADCF	Dresden	BMW 132	F3	Luftwaffe (NG+WG), Bruch 25.1.42
2534	1936	G	D-AEQA	Halle	BMW VI	F3	Luftwaffe, Bruch 21.1.43
2535	1936	G	D-AYKI	Magdeburg	BMW VI	F3	Luftwaffe (KJ+AR)

F1: erste Flügelform, stoffbespannt

F2: zweite Flügelform mit dreiteiligem Außenflügel

F3: dritte Flügelform, Ganzmetall-Schalenbauweise.

Illustrationen

Alle Abbildungen stammen aus der Sammlung Volker Koos / ADL.