

7.4. Pożar

W niedzielę 7 czerwca 1934 r. Późną nocą w domu Ernsta Heinkla w Warnemünde zadzwonił telefon. Pracownik zakładu podekscytowany zgłosił że płonie hangar z samolotami gotowymi do wysyłki. Ernst rzucił się swoim samochodem na lotnisko, nad którym unosiła się złowieszcza kolumna dymu. Wozy strażackie były już w pobliżu hangaru Nr.4, ale strumienie wody z ich rękawów miały na obecnym wpływ czysto moralny, bo budynek został już pokryty ogniem. Wszystkie gotowe produkty zakładu z ostatnich dwóch tygodni - dwadzieścia cztery lądowe i morskie samoloty dla departamentu Göringa - zostały zniszczone. Szef płonącego działu przedsprzedaży samolotów zgłosił Heinklowi tuż przed pożarem, że nocny stróż poszedł sprawdzić w hangarze, ale nie znalazł nic podejrzanego. Wszyscy się gubili w przypuszczeniach, a to nieszczęście wydawało się karą z niebios. Ale potem podjechał luksusowy mercedes gauleitera Hildebranda. Był bardzo podekscytowany, podbiegł do Ernsta z wybałuszonymi oczami, pełnymi nienawiści i pogardy i głośno krzychał: „To jest rezultat miłości do komunistów, których trzymasz w fabryce! Była to bezpośrednia deklaracja „władz”, że hangar pełen samolotów podpalają komuniści z zakładu, tak jak było z Reichstagem ponad rok temu. Jednak chwilowo było to publiczne oskarżenie właściciela w nielojalności wobec rządu i wspieraniu komunistów. Dla Ernsta był to kolejny policzek od przywódców partii nazistowskiej i nowego rządu. Od roku począwszy od wciągnięcia bez jego wiedzy tej flagi, czuje w swojej fabryce walkę, którą toczą niektórzy z jej pracowników - członkowie partii nazistowskiej i SS. Jak nowy szef produkcji, którego zatrudnił niespełna rok temu i który sympatyzuje z nazistami okazuje się pisać donosy na niego podkreślając „niewłaściwe” stanowisko właściciela. Ernst zawsze swoimi poglądami i decyzjami zachowywał zaufanie wszystkich pracowników zakładu, że jest tutaj właścicielem. Teraz czuje, że członkowie partii nazistowskiej, SS i SA, zainspirowani faktem, że ich lider został kanclerzem, próbują udowodnić, że są właścicielami i jego zakładu i całego kraju. Ernst został już oskarżony ze angażując do pracy nie konsultuje się z przedstawicielami partii nazistowskiej. Ten nazista ciągle pisał donosy na Heinkla bezpośrednio do gauleitera Hildebranda. Widział specjalne przestępstwo w fakcie że Heinkel zatrudniał kilku doświadczonych projektantów i kalkulatorów - Żydów. Na wszystkie żądania kierowane do Heinkla, aby się ich pozbyć, niezmiennie odpowiadał, że nie ma podstaw do ich zwolnienia. A teraz Gauleiter spojrzał na Ernsta jak wróg. Ogień był dla niego darem z nieba świadczył o nielojalności pracowników zakładu, pozwalał przejąć kontrolę nad zakładem od Heinkla i zrobić go posłusznym wykonawcą poleceń. On też zażądał od miejscowego wydziału Gestapo aby aresztował szefa warsztatu, w którym wybuchł pożar i sekretarkę Heinkla panią Falkerling. Od niej miał nadzieję wydobyć zeznania obciążające Heinkla. Przesłuchania zaczęły się natychmiast. Następnego ranka gauleiter z Mecklenburgi już spieszył do Berlina, gdzie miał nadzieję zaraportować do Hitlera, Göringa i Milcha, a także zacząć sprawę karną „O komunistycznym sabotażu w fabryce samolotów Heinkel. Ogień stał się wydarzeniem Nr 1. W Warnemünde pojawił się drugi po Himmlerze, szef ochrony SD Reinhard Heydrich. Jego służba polegała na zbieraniu kompromitujących materiałów dotyczących wybitnych ludzi Niemiec. Za nim pojawił się nowy szef Gestapo, Heinrich Himmler, który otrzymał to stanowisko tylko dwa miesiące temu i próbował się utwierdzić na nowym stanowisku. Ogólnie Heinkel mógł teraz zrozumieć szalone zachowania Rosjan z analogicznego systemu. Tymczasem Ernst został poinformowany że tej nocy strażnik, który wszedł do hangaru przed pożarem to członek SS. Kiedy Ernst powiedział to śledczym, udawali, że tego nie słyszą. Po ich wyjeździe Ernst rzucił się do Berlina szukać ochrony u Göringa i Milcha. Milch przyjął Ernsta. Ale zamiast życzliwego i

szczerego Milcha, którego Ernst znał, kiedy on obejrzał konstrukcję He-70, teraz przed nim siedział wściekły nazista, który narzekał, że zakład tak boleśnie prześladowuje prawdziwych wojowników o nowe Niemcy. Był całkowicie po stronie gauleitera Hildebranda i wyraźnie powiedział Ernstowi, że nie zamierza pomagać i ingerować w przebieg śledztwa Ernst wraca do Warnemünde, ale wszystko jest zamknięte. I postanawia udać się do miasta Schwerin, do centrali na rozmowę z gauleiterem Hildebrandem aby przywrócić zakład do pracy. Ale padły przekleństwa i oskarżenia. Przesłuchania sekretarza i kierownik hangaru z wyrobami gotowymi kontynuowano dzień i noc. Są pytani o szczegółowe informacje z kim spotykał się Heinkel w kraju i za granicą, z i co powiedział. U drzwi domu Ernsta teraz dzień i noc dyżurowała tajna policja. Czuł się osaczony jak nigdy. I wtedy nagle nastąpiły wydarzenia które odciągnęły Himmlera, Heydricha i wszystkich innych od sprawy pożaru u Heinkla – oni urządzili „Noc długich noży” 30 czerwca 1934 r z Ernstem Roehmem i jego poplecznikami w kierownictwie SA. Ponieważ ten rok był ich zwycięstwem, zdecydowali się kolejnego Ernsta już nie gnębić, sądząc, że przyniesie im to więcej korzyści. Nieoczekiwanie dla Ernsta aresztowani zostali zwolnieni, choć nakazano im nieujawnianie faktów i treści przesłuchania. Natychmiast nakazano sekretarce złożyć rezygnację u Heinkla na własną prośbę co zrobiła. Wróci za kilka lat, już na zawsze. Ale o twoim losie Ernst nadal nic nie wiedział. Zgodnie ze swoim zwyczajem pojawił się w swoim gabinecie, przyjmował wezwane osoby, i zarejestrowanych gości, udał się do biura projektowego, gdzie pokazano mu opcje układu myśliwca i bombowca, rozwiązywał problemy konstrukcyjne zakładu. Rankiem 1 lipca Ernst odebrał telefon i powiedziano mu:, przybywa komisja pojednawcza z Berlina. Admirał Lachs, którego Göring wysłał w zastępstwie i światowej sławy konstruktor dyrektor i właściciel firmy Claudius Dornier w jednym samochodzie. Z obojgiem Ernst miał dobre, przyjazne stosunki, ale teraz już nie oczekiwał niczego dobrego. Spotkali się ciepło, a kiedy cała trójka była w jego biurze, admirał powiedział, że mają zwrócić uwagę Ernsta Heinkla na następujące rzeczy: Badanie przyczyny pożaru i zniszczenia 24 samolotów i hangaru w jego zakładzie są zakończone. Dochodzenie wykazało, że sprawcą ognia jest nocny stróż, członek SS, który przyznał, że podczas obchodu zapalił papierosa i rzucił zapalnik na podłogę. Uderzyła w miejsce, które zapaliło się i spowodowało pożar. Claudius Dornier pogratulował swojemu koledze, przyjacielowi i konkurentowi z całkowitym zakończeniem sprawy pożaru i powiedział mu, że żadnych negatywnych konsekwencji dla niego nie będzie. Nowe czasy, nowe zamówienia, nowe relacje rządu z najlepszymi konstruktorami. Teraz Ernst poczuł spójność nazistów, ich arogancję i brutalność. Ale jego osiągnięcia w budowie samolotów są znaczące, a jego prywatna firma nie będzie mogła funkcjonować bez nowych zamówień. Zaczęły napływać nowe zamówienia od Göringa. W jeden ponury i deszczowy poranek 1 lipca 1934 roku on sam wezwał Ernsta, powiedział, że jest ważna kwestia którą należy omówić i zaprosił go do Berkina na następny dzień Biuro Göringa zaimponowało Ernstowi czarnymi meblami w masywnym stylu. Göring się uśmiechnął uściśnęli sobie ręce i był w świetnym nastroju – zasugerował aby usiąść i zaczął bez ogródek:

- Musimy pracować długo i owocnie razem. Jesteś dumą naszego lotnictwa, najbardziej doświadczonym, i skutecznym konstruktorem samolotów. Nasi ludzie są zgodni: musisz być członkiem narodowo-socjalistycznej partii robotniczej. Twoje członkostwo wyeliminuje ewentualne kłopoty w przyszłości, których ostatnio doświadczyłeś w związku z pożarem w zakładzie.
- Ale czuję otwartą nienawiść do Gauleitera Hildebrand! - wyskoczył Ernst. - Jeśli zostanę członkiem partii, to będę od niego w całkowitej zależności

„Nie martw się o to. Dam ci osobistą rekomendację do wstąpienia do partii i stosunek do ciebie towarzysza Hildebranda zmieni się o 180 stopni - będzie cię cenił i szanował. Ernst zdał sobie sprawę, że nie może się wycofać. Takie są teraz zasady w Niemczech.

Rozdział 8. Przeobrażanie Luftwaffe Heinkel He-111

8.1. Narodziny słynnego bombowca

Czasy, kiedy Göring zamawiał niemieckie samoloty wśród prototypów, które już opracowali konstruktorzy, dobiegły końca. Teraz eksperci zarządzania technicznego jego ministerstwa, po dokładnej analizie wszystkich samolotów produkowanych na świecie określali trend rozwoju ich parametrów na przestrzeni lat, a następnie ekstrapolowali otrzymane wykresy na pięcioletnie wyprzedzenie otrzymując wymagane parametry przyszłych samolotów niemieckich. Wymagania taktyczne i techniczne dla każdego zamówienia były konsultowane z badaniami naukowymi - przez siedzibę nauk lotniczych, gdzie zasiadało czterech wybitnych naukowców, w tym Prandtl. Wszystkie naukowe aeronautyczne instytuty badawcze były pod kontrolą Milcha, który rozstał się niecały rok temu z cywilną „Lufthansą” i był teraz przyjęty przez wojsko. On uzasadnił potrzebę budowy samolotów w dwóch wersjach: pasażerskiej i bombowej. Niemieckie bombowce będą miały przeszklone okna, ale to nikogo nie zawstydzало. Ale co za oszczędność! Pomysł wydawał się kuszący dla wszystkich i takie wymagania zostały uzgodnione i przesłane do Heinkla i Junkersa. Ernst siedzi przy swoim dużym biurku w Warnemünde. Biuro jest przytulne, pada światło z okna. Czyta z zainteresowaniem wymagania taktyczne i techniczne dla nowego bombowca, czyli przepustka do dużego kontraktu na nowy samolot. Tak, nie wymienili liczby silników! Po prostu napisali, że powinno ich być kilka. I nie bez powodu. Kilku lat temu jego przyjaciel Fokker zamontował trzeci silnik w nosie swojego F.VII, ten schemat stał się bardzo popularny. Zarówno Ford, jak i Junkers na swoim trzysilnikowym samolocie pasażerskim, zarobili dużo pieniędzy. Lufthansa jest zachwycona jego trzysilnikowym Ju-52. Prawdopodobnie chcą aby nowy samolot miał trzy silniki. Żądają miejsca na dziesięciu pasażerów i załogę. Więc tłumacząc na bomby samolot musi przewozić nieco więcej niż tonę. Tutaj Ernst przypomina, że w zeszłym roku widział zdjęcie z prezentacji nowego pasażerskiego "Boeinga B-247". Jest też dziesięciu pasażerów i załoga. I są tylko dwa silniki! Ale czysty nos kadłub jest bardzo ważny dla bombowca. Nos można oszkląć i umieścić tam nawigatora-bombardiera. Okazuje się, że jest to zupełnie inny projekt. A ostatnio wyciekła informacja, że Douglas planuje swojego DC-2 jako dwusilnikowy. I według tego samego schematu, projektuje swoją Electrę, firma Lockheed. Przeglądanie opcji układu dla nowej maszyny zaprojektowanych przez braci Günter nie jest trudne domyślano się, że były to wariacje na temat He-70 - elegancki kształt, wdzięczne linie. Charles Schwärzler i obaj bracia czekali, aż szef się wypowie. Ernst nie zaczął zagłębiać się w szczegółową analizę tej lub innej opcji. Powiedział im stanowczo: „Heinkel-111 zrobimy dwusilnikowy. I proszę o uzasadnienie jak niepotrzebny i szkodliwy trzeci jest trzeci silnik”. Kilka miesięcy później do produkcji przyszedł kontrakt na pięć maszyn eksperymentalnych jednocześnie. Pierwszy samolot - doświadczalny, bez bomb i pasażerów. Drugi to pasażerski, trzeci to bombowiec i tak dalej. W biurze projektowym w Warnemünde wszyscy pracowali nad rysunkami nowego He-111, a w warsztatach budowali różne wersje He-70. Ernst zdecydował się na wykonanie płatowca He-111 z duraluminium. Połączenia miały być na nity i śruby zrywalne. Siegfried Günter spędził godziny w tunelu aerodynamicznym z modelem He-111, osiągając ciągły przepływ wokół skrzydła, a zwłaszcza na jego styku z

kadłubem. Tutaj on wymyślił coś wyjątkowego - podciętą krawędź spływu skrzydła, zmniejszając jego cięciwę przy kadłubie. Ale odejść od eliptycznego kształtu skrzydła i ogona nie mógł. Wygląd samolotu Heinkel był klasyczny i praktyczny. Nie różnił się od wyglądu Boeinga V-247 poza węższym kadłubem. Kabina dla dwóch pilotów górowała nad dziobem. Z załadowaniem pasażerów były nowe trudności. Musiano zrobić dwa salony. Jeden - dla czterech „palaczy” na miejscu komory bombowej, druga, dla sześciu pasażerów, - za tylnym dźwigarem skrzydła. Fotele znajdowały się po bokach okien z przejściem pośrodku. Drzwi pasażerów znajdowały się po prawej stronie tylnych siedzeń. Dwa stare sprawdzone silniki BMW-VI o mocy 660 KM były niezawodne. Na drewnianym modelu samolotu wyraźnie wcześniej wprowadzono wersję bombowca. W nosie zabudowano kabinę pilotów i miejsce pracy dla nawigatora i bombardiera. Boczne i dolne panele zostały przycięte i zaopatrzone w przeszklone okna. Sam czubek kadłuba został zaprojektowany w formie półkuli z pleksi z otworem dla do karabinu maszynowego. Nawigator dostawał się do nosa przez dolny właz. Przewidywano instalację takich samych karabinów maszynowych na górnej wieży strzelca-radiooperatora oraz w wysuwanym dolnym „koszu” powietrznym strzelca dolnego. Ładunek bomb - do jednej tony. Podczas tworzenia rysunków zamówiono części i wyposażenie produkcyjne w Warnemünde, nowo zakupiony zakład w Marienehe pod Rostockiem dostawał gotowe formy. Ernst Heinkel postanawia tam budować nowe dwusilnikowe samoloty. Pierwszy lot nowego prototypowego samolotu na niedokończonym pasie lotniska fabrycznego Marinehe, odbył się 24 lutego 1935 roku. Pilot, trzydziestolatek z Prus Wschodnich kapitan Gerhard Nitschke stoi w pobliżu samolotu, otacza go grupa projektantów i daje mu ostatnie napomnienia. Ma uparty wyraz twarzy i jest w ulubionym skórzanym płaszczu. Mechanicy obsługi naziemnej już rozgrzewają samolot. Ernst Heinkel jest zaniepokojony długością niedokończonego pasa, którego może nie wystarczyć, do startu samolotu. Chwyta Nitschke za rękaw płaszcza i szorstko upomina: „Słuchaj, jeśli czujesz-za dużą prędkość lądowania nie siadaj tutaj, natychmiast leć na lotnisko Rechlin. Zrozumiałeś mnie?” Nitschke skinął głową twierdząco, ponieważ zawyły silniki samolotu – mechanik sprawdzał maksymalną moc. Pierwszy start poszedł znakomicie. Ernst wykorzystując morską lornetkę, obserwuje, jak pilot sprawdza manewrowość nowej maszyny. Skręca w prawo i lewo, potem unosi nos i opuszcza go. Od dołu samolot wydaje się jeszcze piękniejszy i szybszy niż jednosilnikowy He-70. Ale potem samochód zaczął się zniżać, wokół lotniska. Ernst zrozumiał - Nitschke postanowił tu usiąść. Delikatnie unióś nos na samym skraju dotknął kołami pasa i potoczył się. Po zatrzymaniu do końca pasa pozostało dużo miejsca. To był wspaniały dzień dla Ernsta Heinkela -narodził się nowy samolot bojowy, który musi doskonalić nieprzerwanie przez następne dziesięć lat. Jego pierwsze egzemplarze grzeszyły jeszcze słabą mocą i innymi wadami i w rezultacie znalazły się w Chinach, ale każda następna wersja była coraz lepsza dzięki nieprzerwanej pracy jego biura konstrukcyjnego