
Typenkompass

Manfred Griehl

Henschel

Flugzeuge seit 1933



Einbandgestaltung: Sven Rauert

Bildnachweis und Dank:

Der Verfasser dankt den Mitarbeitern der verschiedenen Firmenarchive und den Abteilungen für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der damaligen MBB GmbH. Besonders reichhaltige Hilfe gewährten zudem die EADS sowie Daimler-Benz, BMW und die MTU in München. Ebenso Dank für die besondere Unterstützung an die Herren Aders, Bernard, Creek, Dabrowski, Franzke, Hahn (+) Handig, Herwig (+), Höfling, Kappus (+), Knobloch, König (+), Kossin, Kröschel, Lang, Lange (+), Lutz jr., Marchand, Müller, Nowarra (+), Radinger (+), Rohrbach (+), Seagal (+), Selinger, Trümper, Thiele, Walther, Willbold sowie viele andere, welche das Vorhaben stets uneigennützig unterstützten, wertvolle Informationen lieferten oder viele ihrer aussagekräftigen Fotos zur Verfügung gestellt haben.

Die mit »LMG« gekennzeichneten Aufnahmen entstammen dem Luftfahrtarchiv des Verfassers.

Für jegliche Anregung, Korrektur oder Ergänzung ist der Verfasser dankbar und bittet um Informationen an:

Manfred Griehl, Postfach 2162, 55011 Mainz, manfred.griehl@t-online.de

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31313-2 (PDF)

Copyright © 2011 by Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co.

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

Der Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM, Bildplatte usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. sind ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Alexander Burden

Innengestaltung und Satz: Tebitron GmbH, 70839 Gerlingen

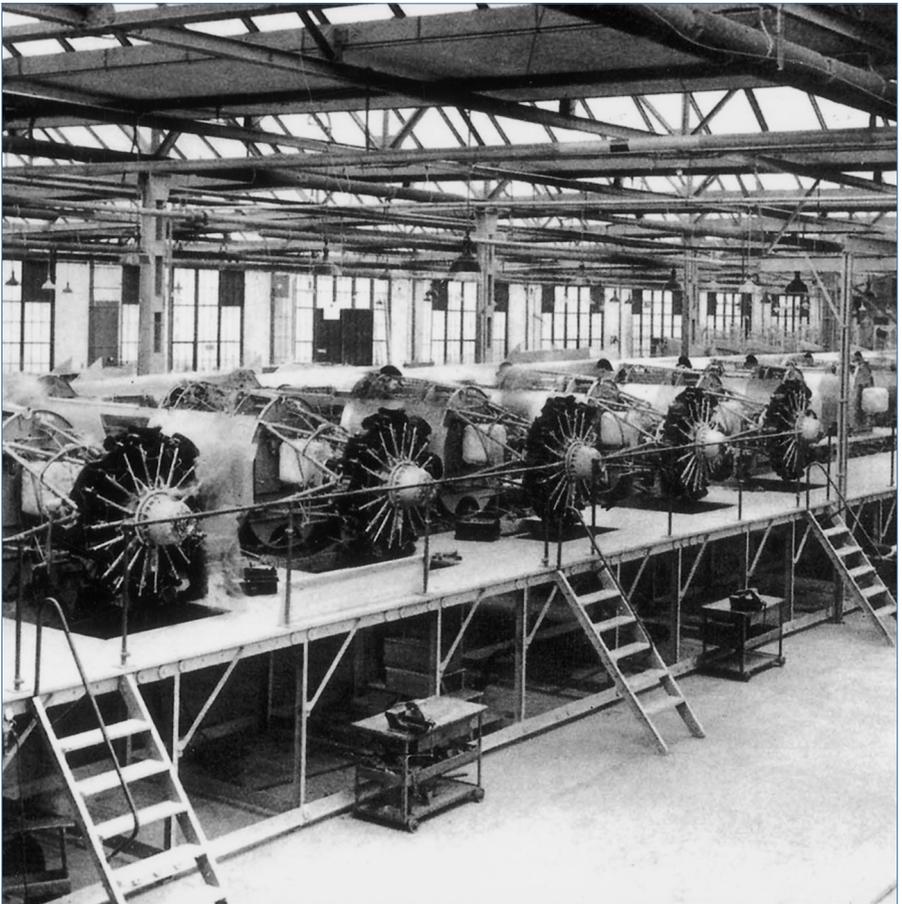
Inhalt

Firmengeschichte	4
Produktionszahlen und Lizenzproduktion	8
Hs 121	9
Hs 122	12
Hs 123	17
Hs 124	39
Hs 125	44
Hs 126	47
Hs 127	68
Hs 128	72
Hs 129	76
Hs 130	101
Hs 132	116
Henschel-Projekte	120
Hs P 54	121
Hs P 87	122
Hs P 122	123
Hs P 135	124
Hs P 136	125
Nachkriegsaktivitäten	126

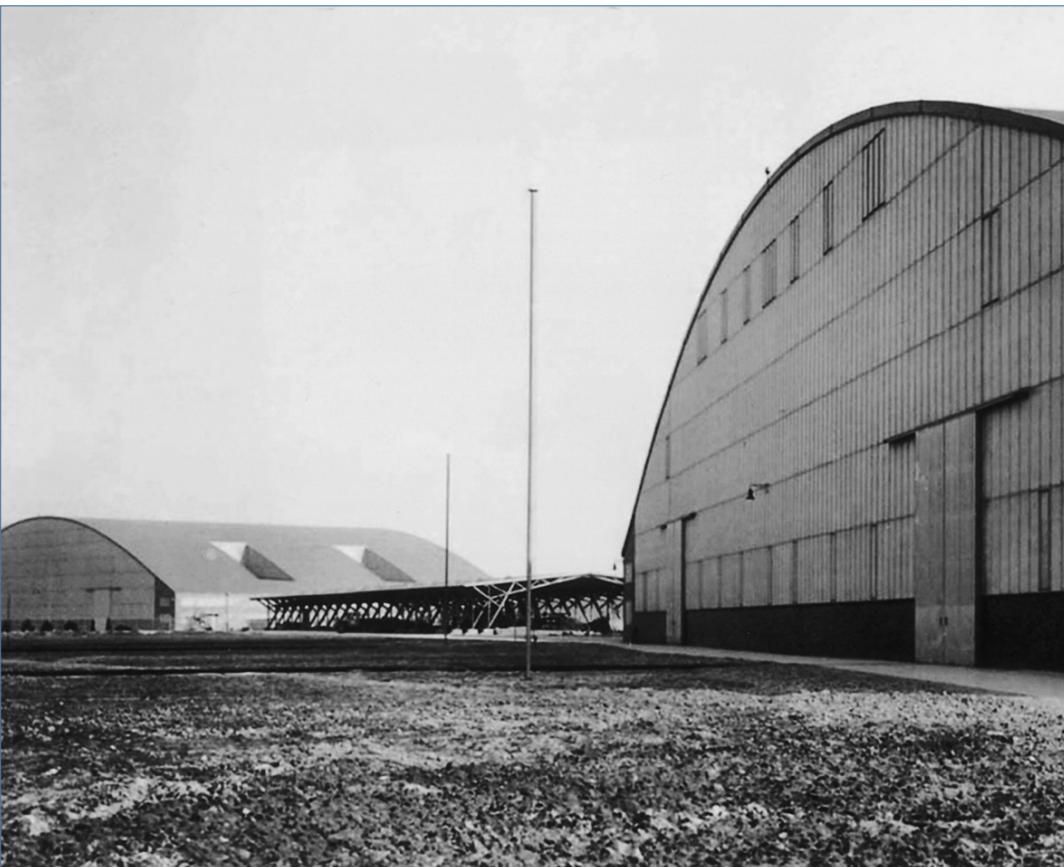
Firmengeschichte

Seit etwa 1920 befasste sich die Familie Henschel mit dem Metall verarbeitenden Gewerbe und baute zielstrebig eine eigene Gießerei auf. Die daraus entstandene, renommierte Kasseler Firma Henschel & Sohn AG, die sich vor allem mit der Konstruktion und dem Bau schwerer Lokomotiven sowie leistungsfähiger Lastkraftwagen befasst hatte, suchte Anfang der 30er-Jahre des letzten Jahrhunderts neue Betätigungsfelder. Der Unternehmer Oscar Robert Henschel erkannte schnell die Zeichen der Zeit und wandte sich ab 1932 einem völlig neuen Produkt zu. Es ge-

lang ihm ein versiertes Entwicklungsteam unter Leitung von Dipl.-Ing. Friedrich Nicolaus zu bilden und ab Anfang 1933, mit tatkräftiger Unterstützung durch bereitgestellte Regierungsmittel, mit der Produktion neuzeitlicher Luftfahrzeuge zu beginnen. Am 30.03.1933 wurde dazu die bisherige, vom Firmeninhaber ins Leben gerufene Kasseler Studiengemeinschaft AG, zur Henschel Flugzeugwerke AG. In Johannisthal bei Berlin boten die leer stehenden Hallen der Ambi-Buff-Werke genügend Raum für die Realisierung eigener Entwürfe sowie für die Lizenzproduktion.



Serienfertigung bei den Henschel-Flugzeugwerken (HFW). (Kossin)



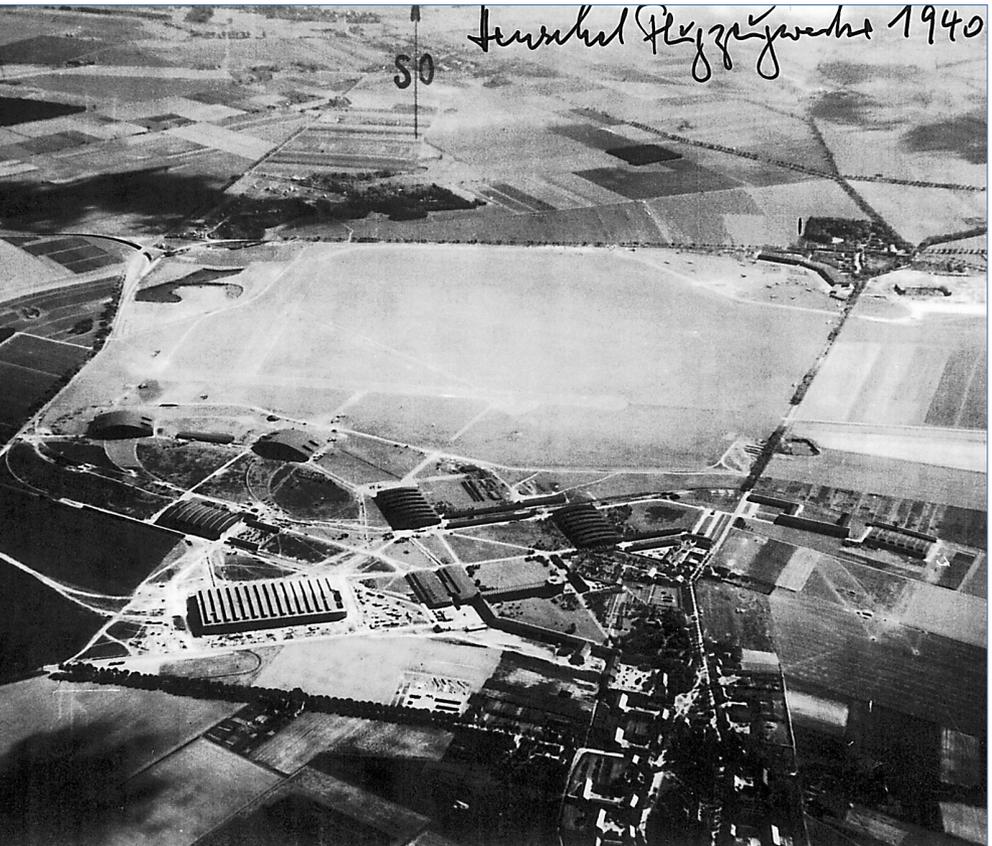
*Die großen Hallen im Henschel-Flugzeugwerk in Schönefeld gehörten zu den modernsten ihrer Zeit.
(Kossin)*

Durch staatliche Unterstützung konnte bereits im Oktober 1933 mit dem Bau der ersten Eigenkonstruktion, dem Schulflugzeug Hs 121, begonnen werden. Der Auftrag zur Lizenzfertigung von Schulflugzeugen wie der Ju W 33/34 wurde wenig später, im März 1934, erteilt. Es zeigte sich schnell, dass die etwas beengten Verhältnisse in Johannisthal einer modernen Großserienfertigung im Wege standen. Besonders das Reichsluftfahrtministerium (RLM) setzte auf neue, moderne Gebäudestrukturen und einen leistungsfähigen Einflugbetrieb, so-

mit auf einen eigenständigen Industrieflugplatz. Am 25.07.1934 konnte ein größeres, zwischen Schönefeld und Diepensee im Landkreis Teltow gelegenes Gelände für 2,3 Millionen Reichsmark erworben werden. Mit dem ersten Spatenstich am 15.10.1934 begann mit größtem Nachdruck der offizielle Aufbau des Werks I (Schönefeld). Schon am 14.09.1935 war dessen Halle I fertig. Weitere für Vor- und Endmontage sowie mehrere Wirtschafts- und Werkstattgebäude folgten in schneller Folge bis Ende 1935.

Bald war die Einflughalle 6 einsatzbereit. Im Jahr 1936 begann die Großserienfertigung des leichten Sturzkampfflugzeugs Hs 123, dann die der Hs 126 sowie der Hs 129. Im nahen Diepensee befasste sich Henschel mit den Entwicklung von Flugkörpern. Die rasante Steigerung der vom RLM verlangten Ausbringungszahlen, die auch etliche Lizenzproduktionen umfasste, führte zu einem Mangel an genügend ausgebildeten Personal. Henschel übernahm daher selbst die Ausbildung. Die steigenden Vorgaben des RLM führten dazu, dass Henschel selbst Lizenzaufträge, beispielsweise für die Hs 126, vergeben musste. Im Werk II (Johannisthal) befand sich vor allem der Vor-

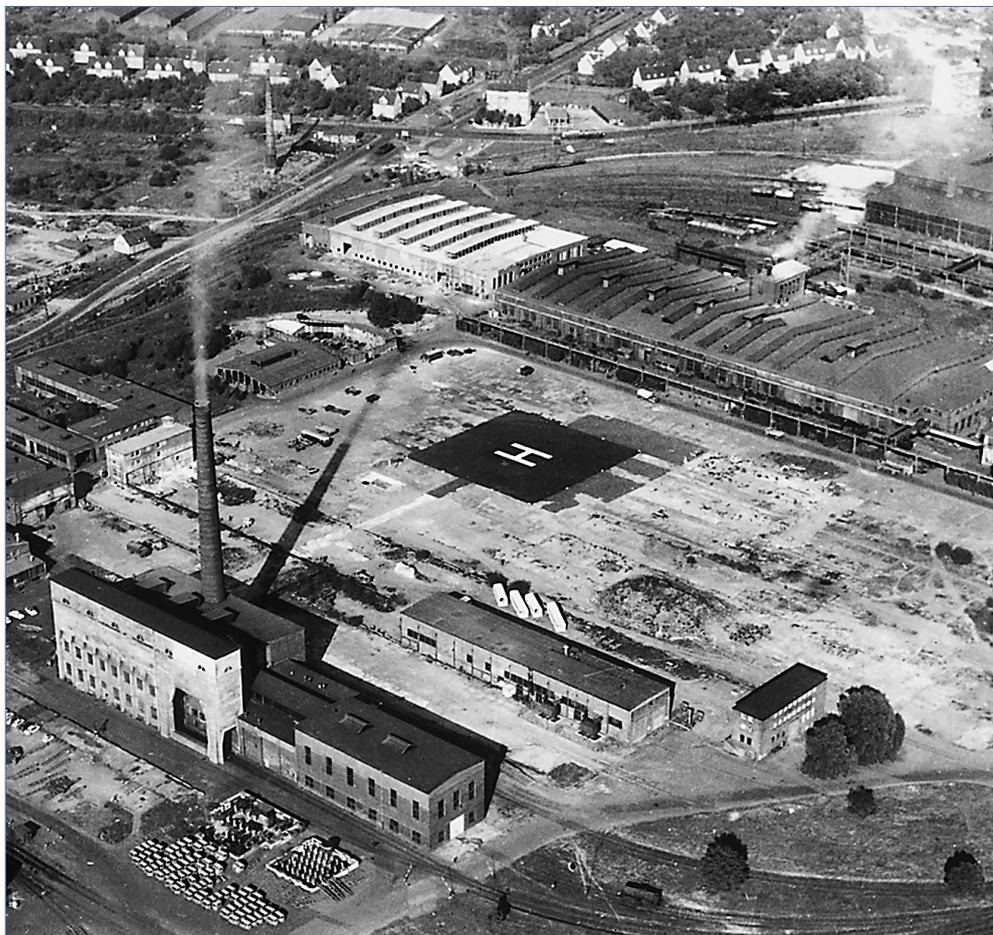
richtungsbau. Ab 1944 wurden die Flugzeugproduktion auch bei Henschel mehr und mehr disloziert und beträchtliche Teile der Fertigung ins Werk III (Schönweide), das Werk IV (Warnsdorf) und das Werk V (Brieg) ausgelagert. Ausgedehnte unterirdische Anlagen, beispielsweise in Fürstenwalde, in Staßfurt und an anderen Orten, wurde vorbereitet. Ende 1944 musste die Fertigung immer weiter zurückgefahren werden. Am 22.04.1945 wurde die Produktion in Schönefeld eingestellt. Wenige Tage darauf besetzte die Rote Armee das Werk I. Somit war vorläufig nicht mehr an Flugzeugbau im sowjetisch besetzten Machtbereich Deutschlands zu denken.



Luftbild des Henschel-Werks in Schönefeld bei Berlin. (Schreiber)

Im Jahr 1956 gründete Henschel in Westdeutschland die Tochterfirma Henschel Flugzeugwerke AG (HFW), die sich anfangs ausschließlich der Wartung und Betreuung von Hubschraubern für die Bundeswehr, den Grenzschutz und die Polizei befasste. Anfangs hatte die Firma ihren Sitz in Kassel-Mittelfeld, später kamen bis 1970 Niederlassungen in Krufft auf dem Hummerich und in Kassel-Waldau hinzu. 1970 erlangten die Vereinigten Flugtechnischen Werke (VFW) eine Mehrheitsbeteiligung an der

HFW AG. 1981 übernahm Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) die VFW und damit auch die dazugehörigen Werksteile der früheren HFW AG. MBB löste den bisherigen Hubschrauberbereich von HFW heraus und vereinigte diesen mit dem eigenen Hubschraubersegment. Der Bereich Getriebebetreuung wurden an die Zahnradfabrik Friedrichshafen AG veräußert. Der wichtige Unternehmensbereich Hubschrauber gehört heute zur aufstrebenden Eurocopter Deutschland GmbH.



Luftbild der Henschel-Werke in Kassel aus dem Jahr 1940. (Kossin)

Produktionszahlen und Lizenzproduktion

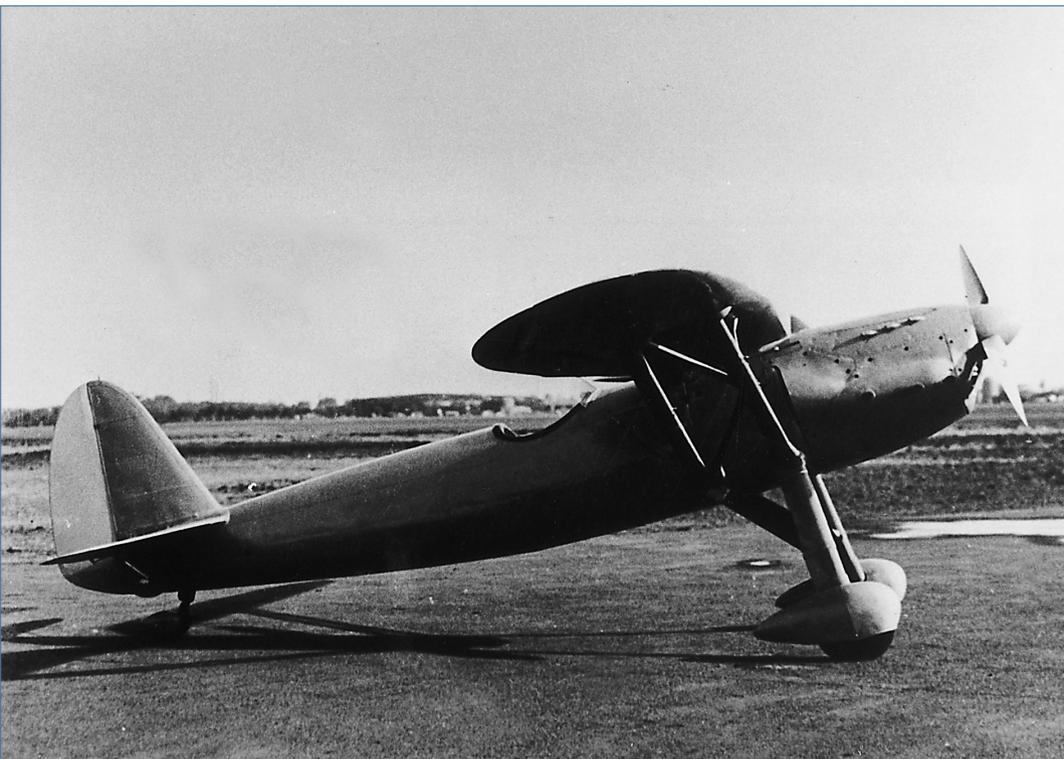
Hs 121	2
Hs 122-Versuchsmuster	3
Hs 122 A-0	22 (27 im Bau eingestellt)
Hs 123	262 (einschließlich Versuchsmuster)
Hs 124-Versuchsmuster	4
Hs 125	2
Hs 126-Versuchsmuster	4
He 126 A-0	10
Hs 126 A-1 und B-1	920 (Teile für weitere 185)
Hs 127-Versuchsmuster	3
Hs 128	2
Hs 129-Versuchsmuster	4
Hs 129 A-0	12
Hs 129 B-0	15
Hs 129 B-1 und B-1/ trop.	100
Hs 129 B-2	1000+
Hs 129 B-3	20
Hs 129 C-1	1 (und 8 im Bau)
Hs 130-Versuchsmuster	4
Hs 130 A-0	8
Hs 130 B-0	—
Hs 130 C-0	3 (ca. 5 im Bau)
Hs 130 D-0	—
Hs 130 E-0	5
Hs 130 E-1	1-5 (im Bau)
Hs 132	5-6 (im Bau)

Lizenzfertigung:	
Do 17 E	131 (ohne Rumpf)
Do 17 F	100 (ohne Rumpf)
Do 17 Z	320 (ohne Rumpf)
Do 23	24
Do 217	— (Auftrag storniert)
Ju W 33 und W 34 hau	909
Ju 86	94 (ohne Rumpf)
Ju 88 A-4 und A-14	1.242
Ju 88 S-3/T-3	100 (Teilauftrag storniert)
Ju 88 S-4/S-5	— (Auftrag storniert)
Ju 188 D-1/trop	— (Auftrag storniert)
Ju 388 J-2	— (Auftrag storniert)
Li 11- Versuchsmuster	2 (Auftrag im November 1944)

Hs 121

Im Frühjahr 1933 gab das gerade geschaffene Reichsluftfahrtministerium (RLM) eine Ausschreibung für ein Fortgeschrittenenschulflugzeug in Ganzmetallbauweise heraus, das im Falle des Krieges auch als »Heimatschutzjäger« hätte zum Einsatz kommen sollen. Hieraus entstanden die Entwürfe der Ar 76, Fw 56 und He 74, von denen sich die Focke-Wulf-Konstruktion letztlich durchsetzen konnte. Am 12.05.1933 begann bei Henschel die Ausarbeitung des Grundentwurfs der Hs 121 und am 16.08.1933 dessen Konstruktion.

Da die Henschel zugewiesenen Nummern 8-122 und 8-123 bereits belegt waren, erhielt die außerdem geplante Variante als Tiefdecker die Bezeichnung Hs 125. Mit größtem Nachdruck beschäftigte sich das Entwicklungsteam anfangs jedoch mit der Hs 121. Am 11.09.1933 besichtigten Vertreter des RLM erstmals deren ab dem 17.07.1934 entstandene hölzerne Attrappe. Der Entwurf gefiel, so dass zwar nicht die Entwicklungs- aber doch die Herstellungskosten für die Hs 121 V1 vom RLM übernommen wurden.

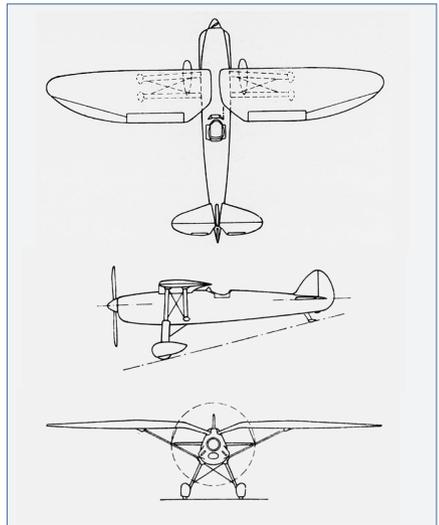


Seitenansicht des einsitzigen Übungsjagdflugzeugs Hs 121. (Nowarra)

Die erste Maschine war Ende 1934 fertig und wurde dem Aufsichtsrat am 16.12.1933 offiziell präsentiert. Der Erstflug der Hs 121 V1 (WerkNr. 0001) erfolgte wenig später, am 04.01.1934 durch Professor Scheubel in Johannisthal. Während ihrer Erprobung wurde die Hs 121 V1 bereits am 30.01.1934 so stark beschädigt, dass eine Wiederaufrüstung nicht in Frage kam. Es folgte die Hs 121 V2, die ihren Erstflug am 24.09.1934

in Johannisthal absolvierte. Nach dem Nachfliegen durch Major Robert Ritter von Greim und Hauptmann Oskar Dinort am 06.06.1935, und der Musterzulassung durch das RLM (LC II), lief die Erprobung im Werk I weiter. Nach einer Motorstörung konnte der Pilot die Maschine zwar gerade noch notlanden, doch die Schäden an der Zelle waren beträchtlich. Daher wurde die Hs 121 V2 erst im April 1936 wieder flugklar.

Flugzeugtyp:	Hs 121
Verwendungszweck:	Fortgeschrittenen-Übungsflugzeug
Besatzung:	1
Triebwerke:	1 x As 10 C (1 x 147 kW/200 PS)
Spannweite:	10,00 m
Länge:	7,30 m
Höhe:	2,30 m
Flügelfläche:	14,00 m ²
Höchstgeschwindigkeit:	278 km/h
Dauergeschwindigkeit:	235 km/h
Landegeschwindigkeit:	88 km/h
Steigzeit auf 2.000 m:	2,7 min
Leermasse:	710 kg
Flugmasse:	960 kg
Dienstgipfelhöhe:	6.500 m
Reichweite:	— km
Bewaffnung:	1-2 MG 17 (geplant)



Dreiseitenansicht der geplanten Hs 121 A-1. (RLM-Typenbuch)



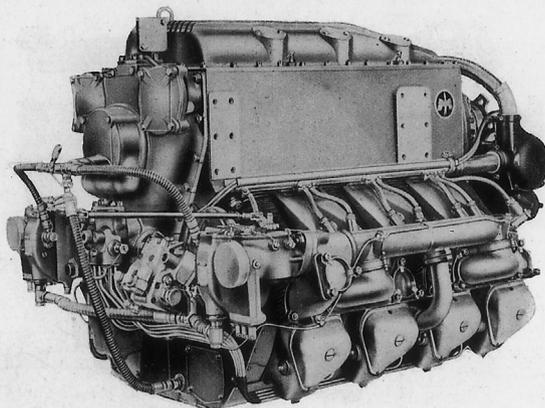
Der Übungsjagdeinsitzer Hs 121 konnte mit bis zu zwei MG 17 bewaffnet werden. (Nowarra)

Ende 1936 wurde das zweite Versuchsmuster an die Flugabteilung (Fluga) der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) verkauft und am 10.12.1936 von Schönefeld nach Staaken überführt. Zwischen März und Juli 1937 befand sich

die Hs 121 V2 für kurze Zeit zur Reparatur bei Henschel im Werk Schönefeld. Am Ende gehörte das Flugzeug offiziell zum Bestand der »Flieger-technischen Schule« (DVL) in Berlin-Adlerhof. Der Verbleib der Hs 121 V1 ist unbekannt.

Baumuster	Werknummer	Zulassung	Triebwerk	Erstflug
Hs 121 V1	0001	—	As 10 C	04.01.1934
Hs 121 V2	0007	D-EOVA	As 10 C	24.09.1934

As 10 C



Hersteller: Argus
Baumuster: As 10 C
Bauart: 4-Takt

Bauform: 8 Zylinder, in 90°
V-Form, hängend
Kühlung: Luft

Abmessungen:

Zylinderanzahl 8
Bohrung 120 mm
Hub 140 mm
Hub/Bohrung 1,16
Zylinderhubraum 1,583
Gesamthubraum 12,667 l
Verdichtungsgrad 5,9

Einbaumaße:

Länge, gr. (ohne Nabe) .. 1105 mm
Breite, gr. 880 mm
Höhe, gr. 718 mm

Kraftstoff:

Oktanzahl, mind. 80
Kraftstoffdruck 0,12—0,20 at

Schmierstoff:

Sommer Intava Rotring / Intava 100
Winter Intava Rotring / Intava 100
Schmierstoffdruck 1,25—6 at
Schmierstoffinhalt 3,5 l
Umlaufmenge 520 l/h
Eintrittstemperatur bis 85° C
Austrittstemperatur 100° C
Wärmeabfuhr 2500 Kcal/h

Gewichte:

Trockengewicht 213 kg
Einbaugewicht 232 kg

Leistung und Verbrauch am Boden (0 m):

	5 Min.	30 Min.	Dauer	Reise
Leistung PS	240	220	200	200
Drehzahl U/min	2000	1940	1880	1880
Kraftstoffverbrauch .. g/PS h	235	235	230	230
Schmierstoffverbrauch g/PS h	9	9	8	8

Schwerpunkt des Motors:

hinter Luftseite, Hinterkante . 545 mm
unter Kurbelwellenmitte 128 mm

Zündfolge 1—5—4—8—7—2—6—3
Einlassventile je Zyl. 1
Auslassventile je Zyl. 1
Übersetzungsgetriebe nein
Übersetzungsverhältnis —
Drehinn der Kurbelwelle rechts
Drehinn der Luftschrauben-
Welle rechts
Lader nein
Laderantrieb-Übersetzung —
Luftschrauben-Anschluß Rupp-Anflanschnabe
mittl. off. Druck 7,50 at
Zyl.-Temperatur, höchstzul. 285° C
Leerlaufdrehzahl 350 U/min
Grenzdrehzahl (1 Min. gedr.
Sturzflug) 2600 U/min
Vollgashöhe 0 m

Zylinderleistung 30 PS
Hubraumleistung 18,85 PS/l
Leistungsleistung 0,89 kg/PS
Hubraumgewicht 16,82 kg/l
Kolbenbelastung 0,265 PS/cm²

Zündzeitpunktverstellung:

elektrisch
Schmierung:
Trockensumpf-Druckumlauf-
schmierung
1 Drückpumpe
2 Absaugpumpen
Anlasser:
Argus-Handandrehvorrichtung u.
Druckluftanlaß-Anlage, 20 at od.
Bosch-Durchdrehanlasser (elek-
trisch u. Hand)

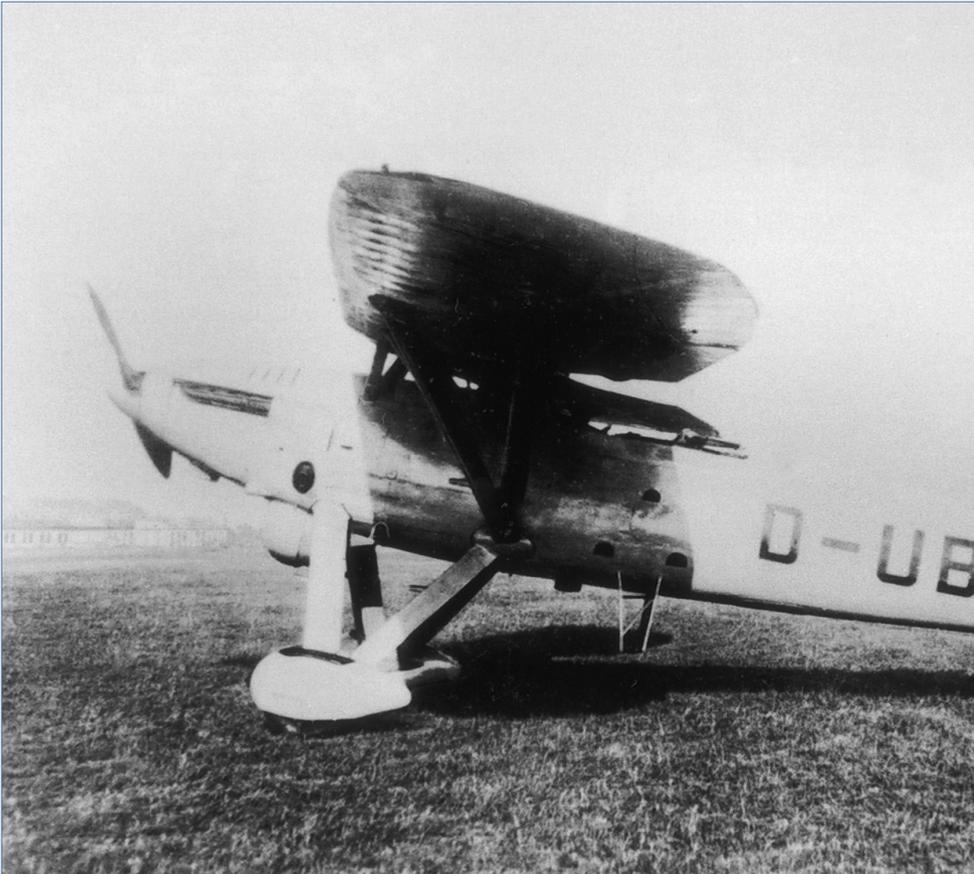
Hersteller	Vergaser	Zündapparat	Zündkerzen	Anlasser	Förderpumpe
SUM	SUM	Bosch	Bosch	Argus od. Bosch	Jumo Gr. 2
Baumuster	729a u. 730a	GE 8 B	190 T 3	AL/DEF 24 L 3	2015 A—2
	2	2	2 je Zyl.	1	1

Typenblatt des in die Hs 121 eingebauten As 10 C-Reihenmotors. (RLM-Typenbuch)

Hs 122

Die Ausschreibung des RLM für ein zweisitziges Mehrzweckflugzeug erfolgte im Frühjahr 1933. Der in Gemischtbauweise ausgelegte Heeresaufklärer sollte von einem luftgekühlten SAM (Siemens) 22 B-Sternmotor angetrieben werden. Mit der Projektbearbeitung begann Henschel am 09.08.1933. Die Attrappe wurde am 20.02.1934 durch das RLM besichtigt. Für die künftigen Maschinen waren die Sonderausrüs-

tungen So I (Starrbewaffnung), So II (bewegliche Bewaffnung) und So III (Abwurfbewaffnung) vorgesehen. Ab dem 15.05.1934 begann der Bau der Hs 122 V1, die im Oktober 1934 erstmals flog. Im Mai 1935 war die noch mit dem dicken Flügel ausgerüstete Hs 122 V1 für Rechlin bereitgestellt. Anschließend wurde sie als Erprobungsträger bei den Siemens-Werken eingesetzt.



Der Einbau von wassergekühlten Reihenmotoren wurde bei der Hs 122 seitens des RLM nicht befürwortet. (Nowarra)