

THOMAS SEITZ

Hubschrauberpioniere in Oedheim:
Karl Erwin Merckle und seine Hubschrauberfirmen

Sonderdruck aus:

Christhard Schrenk · Peter Wanner (Hg.)

heilbronnica 5

Beiträge zur Stadt- und Regionalgeschichte

Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 20

Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte 37

2013

Stadtarchiv Heilbronn

Hubschrauberpioniere in Oedheim: Karl Erwin Merckle und seine Hubschrauberfirmen

THOMAS SEITZ

7. Juli 1959, 14.58 Uhr

An einem heißen Sommertag um 14.58 Uhr startete Flugkapitän Carl Bode auf dem Hubschrauberlandeplatz Oedheim vor den Augen des Unternehmers Karl Erwin Merckle und der Belegschaft der Merckle Flugzeugwerke den neu entwickelten Hubschrauber SM 67.¹ Der sechsminütige Schwebeflug am 7. Juli 1959, der erste offizielle Flug mit einem deutschen turbinengetriebenen Hubschrauber, ist in die deutsche



Carl Bode flog die SM 67 bei ihrem ersten offiziellen Flug am 7. Juli 1959.

¹ Carl Bode (1911–2002) war seit Mitte der 1930er Jahre als Testpilot, vor allem von Hubschraubern, tätig und erflieg hierbei mehrere Weltrekorde. In seinem Flugbuch hat er für den 07.07.1959 einen Schwebeflug des ersten Versuchsmusters der SM 67 in der Zeit von 14:58 Uhr bis 15:04 Uhr eingetragen und von der Flugleitung des Hubschrauberlandeplatzes Oedheim bestätigen lassen.

Erster deutscher Gasturbinen-Hubschrauber fliegt

„SM 67“ der Merckle-Flugzeugwerke Oedheim absolvierte 1. Probeflug mit Erfolg

Oedheim (na). Der 7. Juli 1959 wird in die deutsche Luftfahrtgeschichte eingehen. An diesem Tage wurde bei den Merckle-Flugzeugwerken in Oedheim der erste Probeflug des neuen deutschen Hubschraubers SM 67 erfolgreich absolviert. Es handelt sich dabei um den ersten deutschen Hubschrauber mit Gasturbinenantrieb, welcher jemals in Deutschland gebaut wurde. Der Probeflug wurde von Flugkapitän Bode ausgeführt, der über die festgestellten Flugeigenschaften ein ausgezeichnetes Werturteil abgegeben hat. Er stellte folgendes fest:

„Sämtliche Instrumentenanzeigen und die Funktionen der Turbine und des Antriebes sind einwandfrei. Die Laufruhe des Hubschraubers am Boden und bei Hochfahren der Drehzahl ist gut und ohne Beanstandung. Im Flug selbst zeigte der Hubschrauber ein bemerkenswert geringes Vibrationsniveau. Die Steuerbarkeit und Steuerwirksamkeit für alle Steuervorgänge sind gut und einwandfrei. Die Stabilität ist überraschend gut. Der Hubschrauber konnte ohne Schwierigkeiten auf Antrieb sowohl nahe am Boden wie auch in größerer Schwebehöhe einwandfrei ruhig gelagert werden.“

Diese Feststellungen sind umso erfreulicher, als mit der Erprobung auf dem Hauptprüfstand der Firma erst Anfang April begonnen wurde. Dies spricht für eine gute Konstruktion.

Die Firma Merckle hat als einzige

deutsche Firma von der deutschen Regierung einen Auftrag über die Entwicklung eines fünfzigen Turbinen-Hubschraubers erhalten. Sie beschäftigt, neben einer größeren Anzahl von Konstrukteuren, Aerodynamikern, Statikern und sonstigen Spezialkräften, auch einige der bekanntesten Hubschrauber-Experten in leitender Position, die zum Teil wieder aus dem Ausland zurückgeholt wurden.

Am 9. Juli hat dann die vorläufige Abnahme des Hubschraubers durch einen Regierungsbeauftragten stattgefunden, welcher den Prototyp für die weitere Flugerprobung frei gegeben hat.

Der Erfolg ist umso höher zu bewerten, als in Deutschland nach dem Krieg die Entwicklung und der Bau von Flugzeugen verboten war und daher die Grundlagen für die Neuentwicklung erst in den letzten Jahren unter großen Mühen neu geschaffen werden mußten. Die Arbeiten zu der vorgenannten Neukonstruktion wurden 1956 auf eigene Initiative der Firma Merckle begonnen und dann im Auftrage des Bundes weitergeführt. Die Entstehung dieses Hubschraubers war mit den allseits bekannten Schwierigkeiten der gesamten deutschen Luftfahrtindustrie engstens verbunden.

Voller Begeisterung berichtet die örtliche Presse über den ersten deutschen Hubschrauber mit Turbinenantrieb in Oedheim.

Luftfahrtgeschichte eingegangen.² Diese Pionierleistung fand großen Widerhall in der regionalen Presse, wenig später auch in der in- und ausländischen Fachpresse.³

² In der deutschen Hubschrauberliteratur wird als Datum des offiziellen Erstflugs häufig der 07.06.1959 angegeben. Vermutlich hat dieses Datum aufgrund eines Schreibfehlers den Weg in die Geschichtsschreibung gefunden.

³ Heilbronner Stimme vom 11.07.1959, S. 5: „Der erste deutsche Turbinen-Hubschrauber“; Neckar-Echo vom 17.07.1959: „Erster deutscher Gasturbinen-Hubschrauber fliegt. „SM 67“ der Merckle-Flugzeugwerke Oedheim absolvierte 1. Probeflug mit Erfolg“; Mitteilungsblatt der Gemeinde Oedheim vom 18.07.1959: „Der erste deutsche Turbinen-Hubschrauber fliegt“; Unterländer Volkszeitung vom 21.07.1959, S. 7: „Gasturbinen-Hubschrauber Prototyp für weitere Flugerprobung“; Der Flieger (1959) Heft 9, S. 304: „Merckle Turbinen-Hubschrauber SM 67“; Flugwelt (1959) Heft 9, S. 372; Aviation Week v. 14.09.1959.

Die Merckle Flugzeugwerke

Erst mit Erlangung der vollen Souveränität 1955 erhielt die Bundesrepublik Deutschland auch die Lufthoheit zurück; dadurch war die Entwicklung und Herstellung von Fluggeräten möglich geworden. Dennoch hatten sich Fachleute und Laien bereits vor 1955 mit dem Thema Hubschrauberflug beschäftigt. 1953 wurde in Stuttgart die Deutsche Studiengemeinschaft Hubschrauber (DSH) gegründet. Zu ihren Aufgaben zählten Forschungsaufträge, die Erstellung von Gutachten sowie die Bearbeitung technischer und wissenschaftlicher Fragen.⁴ Prof. Henrich Focke (1890–1979) und Dr.-Ing. habil. Walter Just, Leiter der technisch-wissenschaftlichen Abteilung der DSH und ehemaliger Mitarbeiter bei Focke, hielten im Wintersemester 1954/55 Vorlesungen an der Technischen Hochschule Stuttgart. Einige der später in der deutschen Hubschrauberindustrie tätigen Fachleute nahmen somit ihren Weg über die DSH.⁵

Zur selben Zeit stieg Karl Erwin Merckle in die Hubschrauberentwicklung ein. Der Gründung ging eine wundersame Geschichte voraus:⁶ Merckle ließ sich von dem Erfinder Walter Schlieske⁷ für die Sache eines Volkshubschraubers begeistern. Der ehemalige Jagdflieger und Ingenieur beim Reichsluftfahrtministerium aus Nettlingen bei Hildesheim hatte Ende 1952 in der Nähe von Delmenhorst mit der Konstruktion eines „Flugrollers“ („Fluro“) begonnen, der mit fünf Windmühlenflügeln ausgerüstet war und zwei Personen in die Lüfte tragen sollte. Als Antrieb diente ein Volkswagenmotor. Der „Hubschrauber für jedermann“ sollte ca. 4 000 bis 5 000 DM kosten, kinderleicht zu bedienen sein sowie in der Stunde rund 150 km zurücklegen. Die Idee stieß auf großes Interesse und Sensationsmeldungen über seinen ersten Flug gingen um die Welt. Mitte der 1950er Jahre gründete Schlieske in Minden die FLUR-Flugroller und Hubschrauber Entwicklung. 1956 baute er die „Libelle“, die als Einsitzer für 8 000 DM und als Zweisitzer für 14 000 DM auf den Markt kommen sollte.⁸ Die „Libelle“, ebenfalls als Volkshubschrauber bezeichnet, war mit einem 100-ccm-Zweitakt-Motor und Staustrahltriebwerken ausgestattet. Die Rahmenkonstruktion bestand aus Bambus und Alurohren.⁹ Schlieskes Unternehmungen entpuppten sich später als Betrug, die Flüge mit dem Volkshubschrauber waren vorgetäuscht. Geflogen ist Walter Schlieske schließlich 1957 dennoch: ins Gefängnis.

⁴ Vgl. GERSDORFF / KNOBLING, Hubschrauber (1985), S. 124

⁵ Vgl. GERSDORFF / KNOBLING, Hubschrauber (1985), S. 122f.

⁶ Darstellung nach Kurt Pfeleiderer (Gespräch am 07.10.2008). Vgl. auch dessen Vortrag vor der Royal Aeronautics Society, 1998.

⁷ Die Schreibweise des Namens folgt einem Firmenstempel; in der Literatur auch Schlieske geschrieben.

⁸ Zu dieser Zeit kostete ein auf dem Markt bewährter Hubschrauber mehr als das Zehnfache

⁹ Vgl. Flieger Heft 6/1968, S. 228: „Der Volkshubschrauber von Schlieske“.

Bis dahin hatte er mit seinem Konzept mehrere Firmen getäuscht und 180 000 DM erschwindelt.¹⁰

Eines seiner Opfer war anscheinend auch der Fabrikant Merckle.¹¹ Da er sich die Blöße eines Reinfalls nicht geben wollte, wurde er bei Walter Just von der DSH in Stuttgart vorstellig. Merckle wollte nun ernsthaft in die Entwicklung von Luftfahrtgeräten einsteigen und eine eigene Hubschrauberfirma gründen. Bei Just standen gerade zwei Studenten vor ihrer Diplomarbeit. Kurt Pfeiderer, ein gebürtiger Heilbronner, und Emil Weiland hatten als Thema, einen mehrsitzigen Hubschrauber mit Turbinenantrieb zu entwerfen.¹² Die Diplomarbeiten wurden nach den Wünschen Merckles und im Hinblick auf eine mögliche Nutzung durch die Bundeswehr angepasst. Dieser Hubschrauber trug bereits die Werksbezeichnung SM 67 (S = Süddeutsche Flugzeugwerke, M = Merckle und 67 = fortlaufende Nummer).¹³

Für die weitere Entwicklung gründete Merckle die Süddeutsche Flugzeugwerke K.E. Merckle KG¹⁴ und stellte für die Bereiche Aerodynamik und Flugmechanik die angehenden Ingenieure Pfeiderer und Weiland als erste Mitarbeiter sowie den bereits in der Hubschrauberbranche tätigen Ingenieur Otto Reder ein.¹⁵ Die Firma bezog ihre Büroräume unweit der DSH auf dem Stuttgarter Flughafen. Einen Eintrag der Süddeutschen Flugzeugwerke K.E. Merckle KG sucht man in den Handelsregistern jedoch vergebens, da die IHK Esslingen die Bezeichnung beanstandete. Noch vor endgültiger Klärung der Auseinandersetzung um den Firmennamen erfolgte die Verlegung des Betriebes nach Oedheim: Die Firma wurde am 1. November 1957 bei der

¹⁰ Hubschrauberzentrum e.V. Bückebug, Archiv-Nr. 1/0502,1/0505 und 1/2022

¹¹ Vortrag von Kurt Pfeiderer vor der Royal Aeronautics Society, 1998

¹² Die Beschäftigung mit der SM 67 begann nach Angabe von Kurt Pfeiderer bereits Anfang 1955. Die Abgabe der Diplomarbeiten erfolgte am 03.01.1956. Sie bestanden jeweils aus mehreren Teilen und wurden mit AF 1–AF 6 durchnummeriert (AF = Aerodynamik, Flugmechanik). Der Bericht AF 1 trägt den Titel „Entwurf eines Reishubschraubers. AF 1. Leistungen im Schwebeflug“ und umfasst 118 S. – Kurt Pfeiderer (geb. 1931), Studium an der TH Stuttgart, 1955–1960 Entwicklung des Merckle-Hubschraubers SM 67, 1960–1988 Bölkow Entwicklungen KG bzw. MBB, zuletzt Unternehmensbereichsleiter Hubschrauber. – Emil Weiland (1931–1981), Studium an der TH Stuttgart, 1955–1960 Entwicklung des Merckle-Hubschraubers SM 67, 1960–1981 Bölkow Entwicklungen KG bzw. MBB, zuletzt Entwicklungsleiter Hubschrauber.

¹³ Vgl. GERSDORFF / KNOBLING, Hubschrauber (1985), S. 128. Nach Aussage von Kurt Pfeiderer war es in der Hubschrauberbranche üblich, die Zählung der Typen mit einer höheren Nummer zu beginnen. Vielleicht sollte damit Entwicklungskompetenz demonstriert werden.

¹⁴ Das genaue Gründungsdatum ist schwer zu bestimmen: In einem Brief an das Bürgermeisteramt Oedheim vom 05.11.1957 nennt Merckle den 01.11.1955 als Gründungsdatum. Vgl. auch Schreiben der Süddeutschen Flugzeugwerke K.E. Merckle an die IHK Esslingen vom 18.04.1957. Die Zeitschrift *Flugwelt* schreibt in Heft 6 (1956), dass im Herbst 1955 die Süddeutsche Flugzeugwerke K.E. Merckle K.G. gegründet wurde: „Mit der Entwicklung eigener Hubschraubermuster ist begonnen worden.“

¹⁵ Gespräch mit Kurt Pfeiderer am 07.10.2007. Pfeiderer erarbeitete bis Mitte 1956 noch einen Entwurf für das „Hubschrauberübungsgerät T 21“, später von Bölkow unter der Bezeichnung Bo 102 (Heli-Trainer) gebaut. Zu Kurt Pfeiderer s.a. WALTER, Luft- und Raumfahrtstechniker (2000), S. 223 ff.

Gemeinde angemeldet, der endgültige Umzug von Echterdingen erfolgte im März 1958 und am 15. April wurde sie schließlich unter der Bezeichnung Merckle Kommanditgesellschaft in das Heilbronner Handelsregister (HRA 849) eingetragen; auf dem Briefbogen erschien jedoch der Name Merckle KG Flugzeugwerke.¹⁶ Sie schuf in kurzer Zeit neue Arbeitsplätze in Oedheim: 1958 werden 65, 1960 bereits 95 Mitarbeiter insgesamt genannt.¹⁷

Anfang 1958 wurde zudem die K.E. Merckle GmbH mit Sitz in Bad Friedrichshall gegründet (HRB 170). Sie sollte Organgesellschaften u.a. Unternehmen verwalten, Schutzrechte verwerten und Entwicklungsarbeiten durchführen. Knapp zwei Jahre später erfolgte eine grundlegende Änderung. Am 14. September 1960 beschloss die Gesellschafterversammlung, die K.E. Merckle GmbH in Meravo-Luftreederei Fluggesellschaft mit beschränkter Haftung umzubenennen. Gegenstand des Unternehmens war ab diesem Zeitpunkt der Betrieb eines Luftfahrtunternehmens, die Verwertung von Nutzungsrechten sowie die Durchführung von Entwicklungsarbeiten. Zum 1. Januar 1961 wurde der Sitz von Bad Friedrichshall nach Oedheim verlegt.

Am 26. Oktober 1959 wurde beim Amtsgericht Heilbronn eine dritte Firma (HRB 259) eingetragen: Die Merckle Flugzeugwerke GmbH zur Entwicklung, Erprobung, Herstellung und zum Vertrieb von Luftfahrzeugen und sonstigen Flugkörpern im In- und Ausland. Hauptgeschäftsführer war zunächst Karl Erwin Merckle. Als Sitz war Oedheim bestimmt. Auf diese Gesellschaft wurden zum 1. September 1959 die Arbeitsverhältnisse der Mitarbeiter der Merckle KG umgeschrieben, welche mit Ablauf des Entwicklungsauftrages für die SM 67 erlöschen sollte.¹⁸ Die Firmen-

¹⁶ Im Handelsregister eingetragen war die Merckle Kommanditgesellschaft. Kommanditistin war zunächst die Südbadische Gummiwerke K.E. Merckle KG. Möglicherweise erfolgte die Umbenennung auch auf Druck von außen; v.a. die Fa. Bölkow nahm Anstoß an dem Begriff „Süddeutsche Flugzeugwerke“, der den Anschein erwecke, es gäbe keine weiteren Flugzeugwerke in Süddeutschland; Gespräch mit Kurt Pfeiderer am 07.10.2008. Auch die IHK Heilbronn lehnte gegenüber dem Registergericht ähnlich wie die IHK Esslingen den Zusatz „Flugzeugwerke“ als nicht gerechtfertigt ab; vgl. Schreiben der IHK Heilbronn an das Registergericht Heilbronn vom 19.02.1958 (WirtschaftsA Baden-Württemberg). Auch später kam es wieder zu Irritationen: Im Mai 1958 beschwerte sich die Stadt Bad Friedrichshall bei der IHK Heilbronn über die Firmierung des Betriebes als „Merckle KG Flugzeugwerke Bad Friedrichshall-Oedheim/Württemberg“ auf den Firmendrucksachen. Die Merckle KG wurde daraufhin aufgefordert, die Firmendrucksachen zu berichtigen und als Betriebsort nur Oedheim zu nennen. Aber auch ein Dreivierteljahr später musste die Firma erneut – diesmal vom Registergericht Heilbronn – aufgefordert werden, nicht als „Merckle K.G. Flugzeugwerke“ oder abgekürzt MFW nach außen in Erscheinung zu treten. Die IHK Heilbronn, die um Prüfung des Vorgangs gebeten worden war, verwies zunächst auf die gute Entwicklung der Firma mit einer absehbaren weiteren Vergrößerung ihrer Anlagen. Nachdem sie am 21.08.1959 den Betrieb in Oedheim besichtigt und von Merckle erfahren hatte, dass nach Abschluss eines Entwicklungsauftrages seine Firma in den nächsten Wochen auslaufe und dann gelöscht werden solle, hatte sie schließlich keine Bedenken mehr gegen die Firmierung, die dann künftig ohne Beanstandung weiter verwendet wurde.

¹⁷ KreisA Heilbronn, Kreisstatistik: Industrie und Gewerbe

¹⁸ Mitteilung der Merckle Flugzeugwerke GmbH vom 10.09.1959 (Sammlung Thomas Seitz). Nachfolgende Publikationen zur SM 67 erfolgen unter dem Firmennamen Merckle Flugzeugwerke GmbH.

bezeichnung der GmbH sorgte nun nicht mehr für Irritationen, da zwischenzeitlich umfangreiche Werksanlagen erstellt worden waren, u.a. waren dem ursprünglichen Hauptbau vier Werkhallen angegliedert worden. Zudem wurde auf ein Zweigwerk in Breisach (Breisgau) zur Produktion von Kunststoffteilen und Rotorblättern und laufende Verhandlungen mit dem Bürgermeisteramt Hindelang verwiesen, wo ein weiterer Zulieferbetrieb geplant war.¹⁹

Der Unternehmer Karl Erwin Merckle (1906–1985)

Karl Erwin Merckle wurde am 22. Februar 1906 in Neckarsulm als Sohn des Bauunternehmers Heinrich Merckle (1874–1921) und der Ida Merckle (1880–1971) geboren. Sein Rufname war Erwin, seine Freunde nannten ihn nur „Winer“. Er war noch nicht ganz 15 Jahre alt, als sein Vater starb.

Mehrere Generationen der Neckarsulmer Familie sollen im Baufach tätig gewesen sein. Über Kindheit und Jugend von Karl Erwin Merckle ist wenig bekannt. Nach seiner Schulzeit dürfte er eine Ausbildung in der Baubranche absolviert haben. Jedenfalls trat er in seiner beruflichen Karriere als Bauingenieur auf, der nach eigenen Angaben 1928 in Stuttgart sein Examen abgelegt hat.²⁰ In Kirchheim/Neckar gründeten der Kirchheimer Architekt Erwin Hauck und Merckle am 1. März 1929 die Firma Hauck & Merckle OHG zur Herstellung von Bauwerken und Bauausführungen sowie Ausführungen von Bauplänen. Über diese Firma ist bisher lediglich bekannt, dass bereits am 17. Juli 1929 das Konkursverfahren eröffnet wurde. Das Verfahren wurde am 18. November 1930 aufgehoben.²¹

Danach soll Merckle einige Jahre für verschiedene größere Firmen tätig gewesen sein, ehe er sich 1932 selbständig machte. Bei Kriegsende besaß er ein Bauunternehmen in Ostrowo (Warthegau), das zuletzt 4000 Personen beschäftigt und große Bauten sowie Straßen im Auftrag der Organisation Todt erstellt haben soll.²² Welcher Art seine geschäftlichen Aktivitäten in der Zeit des Nationalsozialismus im Einzelnen waren, ist bislang nicht erforscht. Sicher nachgewiesen ist das „K.E. Merckle Baubüro“ jedenfalls

¹⁹ Vgl. Stellungnahme der IHK Heilbronn an das Registergericht Heilbronn vom 25.08.1959. Inwieweit die angeführten Werke tatsächlich existierten, ist nicht bekannt (WirtschaftsA Baden-Württemberg).

²⁰ KreisA Heilbronn, Nr. 6667. – Weder die Universitäten Stuttgart, Karlsruhe und Mannheim noch die heutige Hochschule Stuttgart als Nachfolgerin der Baugewerkeschule Stuttgart bzw. der Höheren Bauschule haben in ihren Matrikeln, Zeugnislisten o.ä. einen Karl Erwin Merckle aufgeführt (Anfrage des KreisA Heilbronn, 2013). – In den Neckarsulmer Adressbüchern 1955–1968 findet sich unter der Wohnanschrift Wilhelmstr. 19 der Eintrag „Erwin Merckle, Bauingenieur“. – WirtschaftsA Baden-Württemberg, Bericht des Vereins Creditreform e.V. Heilbronn vom 16.12.1957: „Karl Erwin Merckle ist Bau-Ingenieur, seit längeren Jahren jedoch nicht als solcher tätig.“

²¹ StA Ludwigsburg, FL 300/4 II (Amtsgericht Besigheim) Bü. 274

²² KreisA Heilbronn, Nr. 6667; Mitteilungsblatt der IHK Ludwigsburg, März 1966 und März 1971 sowie Industriekurier vom 24.02.1966 „Persönliches. Karl Erwin Merckle 60 Jahre“.



Karl Erwin Merckle bei einem Betriebsausflug, vermutlich 1962.

in verschiedenen polnischen Städten und beim Abriss des Warschauer Ghettos.²³ Nach dem Krieg gelang es Merckle, der am 16. August 1945 zuletzt von Großrinderfeld in seine Heimatstadt zurückgekehrt war, sich rasch eine neue Existenz aufzubauen.²⁴ Zunächst eröffnete er sein Bauunternehmen in Neckarsulm wieder. Woher „das ausreichende Eigenkapital für Finanzierung von Bauvorhaben grösseren Ausmaßes“ und

²³ Der Ort des Terrors Bd. 8 (2008), S. 97

²⁴ Einwohnermelderegister Neckarsulm. Eine Entnazifizierungsakte von Karl Erwin Merckle ist weder im StA Ludwigsburg, im GLA Karlsruhe, im StA Freiburg noch im StA Sigmaringen vorhanden.

später für den Kauf seiner ersten Unternehmen stammte, ist nicht bekannt.²⁵ Merckle wird jedoch als gewandter und versierter Geschäftsmann geschildert.²⁶

Karl Erwin Merckle war mit der 1906 in Leipzig geborenen Anneliese geb. Reininger verheiratet; die Ehe blieb kinderlos.²⁷ 1953 erwarb er Schloss Lehen in Bad Friedrichshall, das er zu einem Hotel umbauen ließ.²⁸ Auch ein Lehr- und Versuchsbetrieb seines in Leonberg angesiedelten Werkes Ceolon-Gesellschaft K.E. Merckle KG, in dem neuartige Textilmischgewebe aus Schaumstoffen hergestellt wurden, hatte seinen Sitz in den Schlossgebäuden. 1954 übernahm Merckle eine in Villingen im Schwarzwald ansässige Firma zur Fertigung technischer Gummiformartikel. Er verlagerte den in Südbadische Gummiwerke GmbH umbenannten Betrieb nach Donaueschingen/Neudingen. Ebenso stieg er bei den Record-Kunststoffwerken in Breisach und der Record-Gummiwerke GmbH in Leonberg ein. Letztere produzierten u.a. gummigeschäumte Matratzen für die Bundeswehr sowie Kondome. Später entwickelten sich die Record-Werke und die Südbadische Gummiwerke GmbH zu wichtigen Zulieferbetrieben für die Automobilindustrie. Daneben führte Merckle weitere Werke der Kautschukindustrie in Breisach und Lauf. Seine Airfilter Company befasste sich mit der Reinhaltung der Luft nach damals völlig neuartigen Verfahren.²⁹ Merckle beschäftigte sich „zeit seines Lebens mit unternehmerischen ‚Spezialitäten‘“, so auch der Müllverwertung und 1964 sogar mit der Entwicklung eines Klein-U-Bootes.³⁰ 1976 waren insgesamt 800 Mitarbeiter in den Merckle-Firmen tätig.

Neben seinen unternehmerischen Aktivitäten war Merckle lange Jahre in verschiedenen Gremien der Wirtschaft vertreten, u.a. über 25 Jahre lang Vorstandsmitglied der deutschen Kautschukindustrie und des Arbeitgeberverbandes Chemie in Baden-Württemberg sowie Mitglied des Hauptvorstandes der Deutsch-Niederländischen Handelskammer. Der Luftfahrtbegeisterte Merckle, für den die Fliegerei ein Lebenstraum war,³¹ gab zusammen mit Gustav Stiefel, [Ludwig?] Kurz und Ferdinand Hohl 1950 die Anre-

²⁵ KreisA Heilbronn, Nr. 6667

²⁶ Vgl. WirtschaftsA Baden-Württemberg, Bericht des Vereins Creditreform e.V. Heilbronn vom 16.12.1957. Eine zahlenmäßige Angabe des Vermögens von Merckle ist nicht möglich, „da ein genauer Einblick in die Vermögensverhältnisse nicht zu bekommen ist“.

²⁷ Vgl. WirtschaftsA Baden-Württemberg, Bericht des Vereins Creditreform e.V. Heilbronn vom 16.12.1957

²⁸ Vgl. Bad Friedrichshall 1933–1983 (1983), S. 317. Die Stadt Bad Friedrichshall erwarb das Schloss von der Fa. K.E. Merckle am 27.06.1980. Vgl. Bad Friedrichshall (2001), S. 44. Der Verein Creditreform e.V. Heilbronn bezeichnete in seinem Bericht vom 16.12.1957 das Restaurant als Zuschussbetrieb (WirtschaftsA Baden-Württemberg).

²⁹ Die Airfilter Company stellte im September 1974 den Betrieb ein; vgl. HENKEL, Oedheim (1975), S. 51.

³⁰ Vgl. Heilbronner Stimme vom 23.01.1976: „Meravo: Ihre Geschichte, ihre Geschäfte.“ Daneben soll Merckle angeblich auch eine oder mehrere Yachten im Mittelmeer vermietet haben.

³¹ Vgl. Heilbronner Stimme vom 23.01.1976: „Meravo: Ihre Geschichte, ihre Geschäfte.“



Das Grab der Familie Merckle auf dem Neckarsulmer Friedhof an der Steinachstraße.

gung zur Neugründung der Fliegergruppe Heilbronn,³² die er u.a. durch die Bereitstellung seines Betriebsgeländes in Oedheim förderte.³³ Zudem ging er in seiner Freizeit auf die Jagd und war von 1950 bis 1965 ehrenamtlicher Kreisjägermeister in Heilbronn.³⁴

³² Die Gründungsversammlung des Ortsverbandes Heilbronn des Württembergischen Luftfahrtverbandes fand nach einer vorherigen Zusammenkunft vom 12.09.1950 am 11.10.1950 im Haus des Handwerks statt. Die Gruppe musste sich entsprechend den Vorschriften der Alliierten zunächst auf Segelflug und Modellbau beschränken. Die Sparte Motorflug ist seit ca. 1960 in Oedheim ansässig. Vgl. 50 Jahre Fliegen in Heilbronn (1980) und Chronik Bd. 6 (1995), S. 425, 435. Vgl. auch die von Merckle unterzeichnete Einladung an den Heilbronner Oberbürgermeister zur Gründungsversammlung; StadtA Heilbronn, B019-145.

³³ Heilbronner Stimme vom 04.12.1985, S. 29: Nachruf der Fliegergruppe Heilbronn e.V.

³⁴ Vgl. Chronik Bd. 6 (1995), S. 387 sowie StadtA Heilbronn, ZS-12087

B A L L A D E

Da ist ein Herr aus Schwabenland
von breitem Wuchs und starker Hand,
der wollt' sich in der Luft probieren,
drum tat er mit den Bund paktieren.

Man saß beisammen unverdrossen
und manch' Verträglein ward geschlossen
und wie es nun mal so der Brauch
hat man sich drauf verlassen auch.

Jedoch, so sah er bald mit Schrecken,
tat man in Bonn sich oft verstecken
im Wald der Paragrafen gern;
das wurmte mächtig unser'n Herrn,

und da er nicht gewillt zu leiden
für and'rer Leut' Mißhelligkeiten
schwingt er behend sich auf sein Roß
und trabt 'gen Bonn mit seinen Troß.

Dort hat er frank und frei gesprochen
und manches Unrecht ward gerochen,
gar manche Tück' macht' er zu schanden.
Dann kehrt er heim nach Oedheims Landen

allwo in Angst versammelt waren
seiner Getreuen kleine Scharen.
Er hat es wieder mal geschafft!
Drum gebe ihm der Herr auch Kraft

und unser'n Dank noch obendrein,
Gesundheit und 'nen Humpen Wein,
damit wir in den künft'gen Jahren
noch oft, wie heut', zusammen fahren.

*Ballade auf Karl Erwin Merckle
aus der „Bier- und Wurstzeitung“ vom 19. September 1959.*

1969 verlegte Merckle seinen Hauptwohnsitz in die Schweiz, zuletzt nach Weggis, und verstarb dort am 18. November 1985 nach längerer Krankheit.³⁵ Begraben ist er im Familiengrab auf dem Friedhof in Neckarsulm.³⁶

³⁵ Vgl. Traueranzeige seiner Frau Anneliese Merckle; Stuttgarter Nachrichten vom 23.11.1985, S. 34

³⁶ Neckarsulm, Friedhof Steinachstraße, Feld G 016

Erste Hubschrauberentwicklungen der Südwestdeutschen Flugzeugwerke

Karl Erwin Merckle war ein Parteifreund des ersten Bundesverkehrsministers Hans-Christoph Seebohm (Deutsche Partei / DP).³⁷ Dieser öffnete ihm vermutlich die Türen ins Verteidigungsministerium, wo er bereits ziemlich früh mit den von Pfeleiderer und Weiland ausgearbeiteten Unterlagen zu dem mehrsitzigen Hubschrauber SM 67 erstes Interesse geweckt hatte.³⁸ Für Bundeswehr, Bundesgrenzschutz und Polizei war durchaus ein Bedarf für einen 4- bis 5-sitzigen Hubschrauber gegeben, doch mussten mangels geeigneter deutscher Hersteller Beschaffungen noch aus dem Ausland erfolgen.

Merckle trieb mit den Ingenieuren der Süddeutschen Flugzeugwerke neben dem SM 67 weitere Entwicklungen (SM 65 und SM 66) voran, außerdem den Transporthubschrauber SM 69 für 2 Piloten und 20 Passagiere sowie den Lastenhubschrauber SM 70. Diese Entwürfe sollten wohl die Kompetenz der neu angetretenen Süddeutschen Flugzeugwerke beweisen. Auffallend war eine optische und teilweise technische Ähnlichkeit mit Typen anderer Hersteller: Der Kleinhubschrauber SM 65 erinnert an die französische SNCASO „Djinn“, der Schul- und Verbindungshubschrauber SM 66 an die amerikanische Bell 47-G. 1956 war geplant, die SM 66 innerhalb eines Jahres zu entwickeln und nach weiteren vier Monaten zwei Versuchsmuster fertig zu stellen. Für die gesamte Entwicklung einschließlich Flugerprobung dieses Modells veranschlagte die Firma eine Summe von 1 739 900 DM. Bei einer Serie von mindestens 100 Exemplaren sollte die SM 66 96 000 DM pro Stück kosten.³⁹

Suche nach einem Firmengelände

Bei der Förderung der Luftfahrtindustrie durch die Bundesrepublik spielten neben technischen sicher auch wirtschaftliche Aspekte eine Rolle. Sie sollte als Schrittmacherin für den „Motorenbau, für die Karosserie-Konstruktion, für die Turbinentechnik, für die Entwicklung kloppfester Benzine, [...] für die Radartechnik, für die Entwicklung von Leichtmetall-Legierungen aller Art sowie für den Stahlleichtbau“ fungieren.⁴⁰ Lediglich 35–40% der Luftfahrtproduktion entfielen auf die eigent-

³⁷ Seebohm war von 1949 bis 1966 Bundesminister für Verkehr.

³⁸ Aussagen von Kurt Pfeleiderer, 07.10.2008

³⁹ Zeit- und Finanzplan der Süddeutschen Flugzeugwerke vom 30.04.1956 (Hubschrauberzentrum Bückeburg e.V. 13449-0215). Das ähnliche amerikanische Muster Bell 47 G kostete zu diesem Zeitpunkt nahezu das Doppelte. Wie die Firma gleichzeitig die Entwicklung und Herstellung mehrerer Hubschraubertypen bewerkstelligen wollte, ist nicht dargestellt.

⁴⁰ Vgl. Der Südwestspiegel (Frankfurt/Main) vom 20.05.1959: „Luftfahrtindustrie mit breitem Unterbau.“

lichen Flugzeugwerke, den Rest fertigten industrielle Fachzweige, die damals stark von kleinen und mittleren Industriebetrieben geprägt waren.⁴¹

Es lag auf der Hand, dass der kriegsbedingte Rückstand gegenüber der ausländischen Konkurrenz mit konventionellen Systemen nicht aufzuholen war. Daher richtete sich die deutsche Hubschrauberindustrie auf fortschrittliche Rotorsysteme und Antriebsaggregate aus, z.B. die Verwendung der Gasturbine statt dem Kolbenmotor.⁴² Die Süddeutsche Flugzeugwerke KG setzte auf die von Pfeiderer und Weiland erarbeitete Basis des Gasturbinen-Hubschraubers, die SM 67.⁴³

Merckle war hinsichtlich seines Hubschrauberprojekts äußerst optimistisch. Bereits am 26. September 1955 schrieb er an den Heilbronner Oberbürgermeister Paul Meyle, dass seine Firma zum 1. Oktober mit einem anerkannten Fachteam von Hubschrauber-Experten die Entwicklungs- und Konstruktionsarbeiten für einen Klein-Hubschrauber beginnen werde, welcher im Herbst 1956 für die Serie fertigungsreif sei. Auch an die Angliederung einer Hubschrauber-Schule sei gedacht. Der Sitz seiner Firma sei zunächst Bad Friedrichshall, solle jedoch in die Stadt verlegt werden, „die seiner Gesellschaft das erforderliche Entgegenkommen und der Sache selbst das notwendige Interesse entgegenbringt“.⁴⁴ Die Rede war von Stuttgart, Reutlingen, Karlsruhe und Mannheim, die angeblich Merckles Projekt großzügig unterstützen wollten, z.B. durch kostenlose Bereitstellung eines geeigneten Flugplatzes oder Gewährung eines Darlehens. Die Stadt Heilbronn hatte zwar an einer Ansiedlung der Firma Merckles Interesse gezeigt und eine Expertise hatte das alte Fluggelände auf den Böckinger Wiesen als möglichen Standort für einen Landeplatz für Motorflugzeuge und Hubschrauber ausgewiesen.⁴⁵ Meyle verwies aber auf die Notwendigkeit weiterer Untersuchungen.

Umzug nach Oedheim

Weitere Untersuchungen von Seiten der Stadt Heilbronn mögen dem Unternehmer Merckle wohl zu lange gedauert haben. Anfang November 1956 wandte er sich an das

⁴¹ Bis zum März 1959 hatte die Bundesrepublik Deutschland rund 30 Mio. DM an deutsche Firmen für Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftfahrt ausgeschüttet. Vgl. Die Welt vom 20.03.1959: „Rüstung – Stütze der Luftfahrtindustrie.“

⁴² Mitte der 1960er Jahre gab es in Deutschland fünf Hubschrauber-Entwicklungsfirmen: Bölkow, Dornier, Merckle, Weserflug VFW und Wagner.

⁴³ Die Gasturbinen im Hubschrauber setzen über ein Getriebe die erzeugte Wellenleistung in Auf- und Vortrieb um. Im Vergleich zum Kolbenmotor haben sie ein geringeres Leistungsgewicht, was v.a. bei Hubschraubern wichtig ist, da beim Start auch das Gewicht des Motors zu heben ist. Außerdem lässt sich die Kühlung von Turbinen leichter bewerkstelligen.

⁴⁴ StadtA Heilbronn, B19-145. Merckle nannte hier seine zukünftige Firma Merckle Flugzeugwerke Kommanditgesellschaft.

⁴⁵ StadtA Heilbronn, B019-145; „Stellungnahme zur Frage eines Landeplatzes für Motorflugzeuge und eines Hubschrauber-Landeplatzes im Gebiet der Stadt Heilbronn.“ Expertise der Deutschen Studiengemeinschaft und der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen vom 19.07.1955.

Bürgermeisteramt Oedheim.⁴⁶ Sein Wunsch war, seinen Betrieb an die Südostecke des vormaligen Militärflugplatzes zu verlegen.⁴⁷ Benötigt würde eine Fläche von ca. 300 x 300 m als Landeplatz für Hubschrauber (hier sollten auch die erforderlichen Hallen, Werkstätten und Konstruktionsräume errichtet werden), die z.B. auf Erbpachtbasis zur Verfügung gestellt werden sollte. Merckle brachte auch eine gestaffelte Gewerbesteuerermäßigung ins Spiel. Als Neckarsulmer kannte Merckle natürlich die örtlichen Verhältnisse. Er ging wohl davon aus, nur mit einer Stelle verhandeln zu müssen, da die vom Deutschen Reich für den Militärflugplatz „gepachteten“ Grundstücke noch nicht an die rechtmäßigen Eigentümer rückerstattet worden waren.⁴⁸

Bereits am 13. November behandelte der Oedheimer Gemeinderat Merckles Vorhaben. Bürgermeister Natterer hob darauf ab, dass es sich nicht um eine militärische Einrichtung, sondern um ein Unternehmen zur Herstellung von Reisehubschraubern handele. Ihm war bewusst, dass es in der Bevölkerung eine Abneigung gegen die Luftfahrttechnik gab. Als Anfang der 1950er Jahre einige junge Männer mit ihren selbst gebastelten Holzmodellflugzeugen durch Oedheim liefen, hatten die Einwohner mit der Frage reagiert: „Fangt ihr nun schon wieder damit an?“⁴⁹ Trotz der Besorgnis, bei der Bevölkerung sei ein Flugplatz oder eine sonstige militärische Einrichtung nicht mehr erwünscht, wurde der Bürgermeister einstimmig beauftragt, Verhandlungen zur Ansiedlung des Betriebes zu führen. Das frühere Flugplatzgelände schied jedoch aus, da sich die Grundstücke dort in Privathand befanden. Stattdessen sollte dem Unternehmen das Gelände im Gewann Hirschfeld angeboten werden. Hier besaß die Gemeinde eine zusammenhängende Fläche von etwa 12 ha.⁵⁰

Merckle trieb infolgedessen die Betriebsverlagerung nach Oedheim weiter voran. Trotz anfänglicher Schwierigkeiten mit der Bundesanstalt für Flugsicherung, die den Flugbetrieb in Oedheim aufgrund der Lage am Rande der „Luftstraße Blau 6“ (von Stuttgart nach Frankfurt) einschränken wollte,⁵¹ gelang es dem „in Gründung begriffenen Unternehmen zur Herstellung von Hubschraubern schließlich, in Oedheim eine Fabrikationsstätte zu errichten.“⁵² „Diese Industrieansiedlung [war]

⁴⁶ GemeindeA Oedheim, A 349

⁴⁷ Auf der Markung Oedheim hatte die deutsche Luftwaffe 1937/38 einen Einsatzhafen anlegen lassen, welcher v.a. während des Westfeldzuges von Jagdflieger- und Kampfbomberverbänden belegt war. Ende 1944 bis ca. März 1945 wurde er von verschiedenen Aufklärungseinheiten genutzt. Dazwischen diente er Schulungszwecken.

⁴⁸ Die Entschädigungsfrage und die Rückgabe der Grundstücke an die rechtmäßigen Eigentümer zogen sich noch Jahrzehnte hin.

⁴⁹ Mitteilung von Horst Seitz (1933–2000)

⁵⁰ GemeindeA Oedheim A 349, Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 13.11.1956

⁵¹ Vgl. GemeindeA Oedheim A 349, Schreiben der Bundesanstalt für Flugsicherung vom 22.02.1957. Der Flugbetrieb sollte nur unter Sichtflugbedingungen erfolgen und der Platzflugbetrieb 2500 Fuß (750 m) über NN nicht überschreiten.

⁵² Stuttgarter Zeitung vom 17.08.1957: „Eine Fabrik für Hubschrauber.“; Unterländer Volkszeitung vom 19.08.1957: „Hubschrauber-Bau in Oedheim.“



Die „Hubschrauber“ sind bereits beim Oedheimer Heimatfest 1958 vertreten. Horst Seitz fährt sein zum Hubschrauber Oe-X1 Marsfloh verpacktes NSU-Quickly.

umso begrüßenswerter, als Oedheim Arbeiterwohngemeinde ist und sich 650 Arbeitnehmer täglich an auswärtige Arbeitsstellen begeben“.⁵³ Merckle meldete am 1. November 1957 die „Merckle Flugzeugwerke Kommanditgesellschaft“ als Nachfolgerin der Süddeutsche Flugzeugwerke K.E. Merckle KG an und begann unverzüglich mit den Bauarbeiten.⁵⁴ Der endgültige Umzug der Hubschrauberfirma von Echterdingen nach Oedheim erfolgte im März 1958.⁵⁵ Bald wurde eine Reihe neuer Arbeitsplätze am Ort geschaffen und „die Hubschrauber“ gingen in das Bewusstsein der Bevölkerung ein, wie etwa die Reime des Oedheimer Mundartdichters Fred Herold zum Heimatfest im Sommer 1958 zeigen (Auszug):⁵⁶

*Und wer durch Oede jetzt spaziert
mit offne Auge, Leut, der spürt,*

⁵³ Heilbronner Stimme vom 05.09.1957: „Hubschrauber-Fabrik wird angesiedelt.“

⁵⁴ Bis Februar 1958 beliefen sich die von Merckle aufgebrauchten Baukosten auf rund 300.000 DM.

⁵⁵ Gespräch mit Kunigunde Strenkert am 08.01.2009

⁵⁶ Vgl. HENKEL, Oedheim (1975), S. 117

*daß sich so manches – da und dort –
verändert hat in unserm Ort.*

*Und hen mr's grad von Pferdestärke,
no möcht i nebebei vermerke,
daß dort, wo mr zum Hirschfeld geht,
jetzt grad a Flugzeugwerk entsteht.*

*Und Leut, mir könne's no verwarte,
bis unser Schulz von seinem Garte
hubschräuberlich – vom Wind umbrandet –
zum Rothaus fliegt und drobe landet.*

5-sitziger Turbinenhubschrauber SM 67

Für die in Oedheim beginnende Entwicklungsarbeit engagierte Merckle einige der bekanntesten Hubschrauberkonstrukteure. Technischer Leiter wurde Ingenieur Emil Arnolt, der bereits während des Krieges als Chefkonstrukteur der Fa. Flettner Hubschrauber entwickelt hatte. Bereits im September 1958 waren allein in der Entwicklung rund 40 Konstrukteure und Wissenschaftler beschäftigt.⁵⁷

Noch vor der Betriebsverlegung nach Oedheim war Merckle mit dem Bundesministerium für Verteidigung in Kontakt getreten. Auf der Grundlage des Beschriebes zum Reisehubschrauber SM 67 vom September 1956 samt Kostenregelung wurde am 16. April 1957 ein Entwicklungsauftrag abgeschlossen, angeblich der erste vom Verteidigungsministerium finanzierte Entwicklungsauftrag für einen Hubschrauber.⁵⁸ Vertragsgegenstand war die Entwicklung und Konstruktion eines fünfsitzigen Hubschraubers (SM 67) sowie die Lieferung von zwei flugfähigen Erprobungsmustern einschließlich Bodenerprobung 15 bzw. 18 Monate nach Vertragsabschluss. Flugfähigkeit bedeutete, dass sich die Erprobungsmuster 3 m vom Boden erheben mussten. Dafür sollte der Bund 2 700 260 DM bezahlen.⁵⁹

Gleichzeitig wurde ein Sicherungsübereignungsvertrag abgeschlossen. Für den Fall, dass die geforderte Leistung nicht erbracht würde, ließ sich der Bund die Werkzeuganlagen, Laboreinrichtungen und Fahrzeuge der Record-Gummiwerke Leonberg, dessen Alleineigentümer Merckle war, im Wert von über 1,5 Mio. DM übereig-

⁵⁷ Stuttgarter Nachrichten, September 1958: „Merckle-Flugzeugwerke und Agusta arbeiten zusammen.“

⁵⁸ Vortrag von Kurt Pfeleiderer vor der Royal Aeronautics Society, 1998. Der Entwicklungsauftrag erhielt die Projektnummer 212/57. Vgl. Bundesarchiv / Militärarchiv Freiburg, BW 1/382633. Der erste Verteidigungsminister der Bundesrepublik, Franz Josef Strauß, stattete am 27.01.1958 den Süddeutschen Flugzeugwerken in Echterdingen einen Besuch ab. Vgl. Stuttgarter Nachrichten vom 28.01.1958: „Strauß besucht Entwicklungsfirmer in Südwestdeutschland.“

⁵⁹ In dieser Summe enthalten war die Abgeltung der von Merckle auf eigene Rechnung betriebenen Entwicklungsarbeiten für die Zeit vor Vertragsschluss.



Der erste Prototyp der SM 67 im Sommer 1959 auf dem Prüfstand. Am Heckrotor arbeitet der für den Flügelbau zuständige Meister Hans Appel.

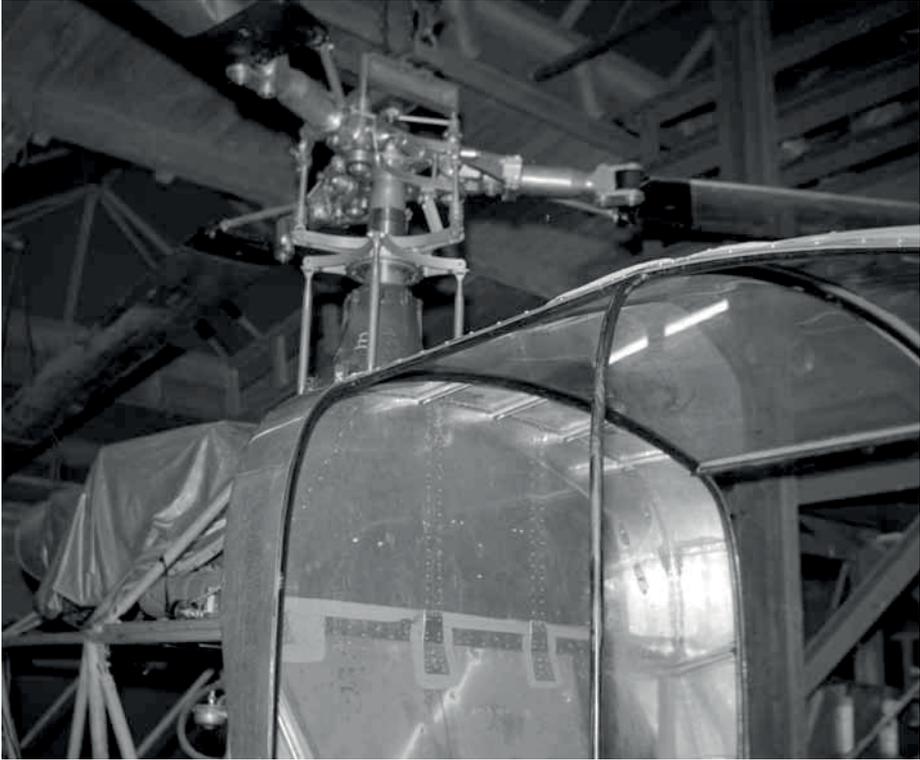
nen. Vereinbart wurde zudem ein Gewinn von 5 % der nachgewiesenen Selbstkosten sowie ein monatlicher Unternehmerlohn von 1 500 DM, sofern der persönlich haftende Gesellschafter Merckle die Hälfte seiner Arbeitszeit dem Auftrag widme.⁶⁰

Der Hubschrauber basierte auf den Daten der Diplomanden Kurt Pfeiderer und Emil Weiland. Alle Auslegungsdaten der SM 67 (Blattzahlen, Rotordurchmesser, Blattdimensionen, Leistungsforderungen, Gewichte) gehen auf die Berechnungen der beiden angehenden Ingenieure zurück.⁶¹ Der Reisehubschrauber SM 67 sollte folgende wesentlichen Merkmale aufweisen: Gasturbinen-Antrieb, automatische Drehzahlregelung für Rotor und Turbine, automatische Umschaltung bei Triebwerksausfall, automatischer Drehmomentausgleich,⁶² hydraulische Kraftverstärkung in der Steuerung, austausch-

⁶⁰ Bundesarchiv / Militärarchiv Freiburg, BW 1/382633, Anl. B zum Vertrag vom 16.04.1957 für Hubschrauber „SM 67“

⁶¹ Mitteilungen von Kurt Pfeiderer, 11.12.2008 und 05.03.2009

⁶² Die ursprüngliche Idee des automatischen Umschaltens in die Autorotation und des automatischen Drehmomentausgleichs wurde bei der SM 67 doch nicht realisiert; Mitteilung von Kurt Pfeiderer, 05.03.2009.



Kabine und Rotorkopf des zweiten Versuchsmusters, Februar 1960.

bare Metallrotorblätter. Ganz konkret wurde gefordert: Als „Triebwerk ist die besonders in Hubschraubern bewährte Turbine Artouste II der französischen Firma Turboméca mit Einhebelbedienung und einer Drehzahl- und Belastungsautomatik“ vorzusehen.⁶³

Agusta-Bell AB 47 G-2

Im Herbst 1958 gingen die Merckle Flugzeugwerke mit der im lombardischen Gallarate ansässigen Hubschrauberfirma Construzioni Aeronautiche Giovanni Agusta eine Interessengemeinschaft ein. Neben gegenseitiger Konstruktions-, Fertigungs- und Schulungshilfe wurde Merckle autorisiert, Reparaturen und Wartun-

⁶³ Bundesarchiv / Militärarchiv Freiburg, BW 1/382633, Anl. A zum Vertrag vom 16.04.1957 (Reischubschrauber SM 67)



Horst Seitz im Cockpit einer in Oedheim für die Bundeswehr montierten Agusta-Bell AB 47 G-2.

gen an Agusta-Bell Hubschraubern vorzunehmen.⁶⁴ So wurden in Oedheim für die Bundeswehr 20 Maschinen des Typs Agusta-Bell AB 47 G-2 gefertigt, die in Einzelteilen per Bahn angeliefert worden waren. Diese waren für das Heer bestimmt, nachdem für die Luftwaffe schon einige Bell 47 G beschafft worden waren.⁶⁵

⁶⁴ Vgl. Stuttgarter Nachrichten, September 1958: „Merckle-Flugzeugwerke und Agusta arbeiten zusammen.“

⁶⁵ Insgesamt erhielt die Bundeswehr 31 Agusta-Bell 47 G-2. Ob Merckle auch die restlichen 11 Hubschrauber montiert hat, ist dem Autor nicht bekannt. Die in Oedheim montierten Agusta-Bell Hubschrauber hat die Bundeswehr am 25.04.1974 außer Dienst gestellt. Vier Hubschrauber wurden an die Malta Police übergeben, die übrigen an zivile Nutzer verkauft; einige sind heute noch im Einsatz, ein Exemplar befindet sich im Deutschen Museum in München.

Nachdem die ersten fünf Hubschrauber fertig montiert waren, lud Merckle am 23. Februar 1959 zu einer kleinen Feier ein. Zugleich sollte auch der neue Hubschrauberlandeplatz in Anwesenheit von namhaften Vertretern aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft offiziell eingeweiht werden.⁶⁶ Nach der gelungenen Flugvorführung lud Merckle seine Gäste ins Hotel Schloss Lehen ein. Die Presse feierte enthusiastisch diesen Tag und sah darin einen Markstein in der Entwicklung der Gemeinde und der Wirtschaft im Kreis Heilbronn. Oedheim schien zu einem „Zentrum einer deutschen Hubschrauber-Industrie“ zu werden.⁶⁷

SM 67 VI

Der Aufbau des ersten Versuchsmusters (V1) gestaltete sich schwierig. Geeignete Aggregate und das benötigte Spezialmaterial waren nur schwer zu beschaffen. Da sie von der deutschen Industrie noch nicht wieder gefertigt wurden, war man darauf angewiesen, nach alten Beständen aus der Zeit vor 1945 zu forschen oder Betriebe zu finden, die bereit waren, kleine Stückzahlen zu fertigen. Damit verbunden waren aber hohe Preise und Schwierigkeiten bei der Terminplanung. Prüfstände wurden in der Werkstatt selbst gebaut, so die Erinnerungen von Joachim Senftleben, langjährigem Geschäftsführer der Merckle Flugzeugwerke GmbH (1961 – 1973) sowie der Meravo Luftreederei Fluggesellschaft mbH (1961 – 1968).⁶⁸ Problematisch war auch, dass Teile der Flughydraulik aus dem Ausland bezogen werden mussten, was technische Probleme mit sich brachte. Die aus den USA bezogenen Ölfilter waren z.B. „mit Zollgewinden versehen, während die benötigten Ventile mit Spezialdruckeinstellung nur in Frankreich erhältlich waren und daher Feingewinde nach metrischen Normen an den Dichtanschlüssen aufwiesen.“ Hinzu kamen fehlende Normen. 1957 waren lediglich die Grundnormen in 41 Normblättern festgelegt. Für den Flugzeugbau notwendige Normierungen für Nieten, Seilzüge, Steuerstangen und Rohrleitungen gab es nicht und mussten durch Improvisation der Konstrukteure und Mechaniker selbst erarbeitet werden.⁶⁹

Ein Freiluft-Prüfstand war Anfang 1959 südöstlich der bestehenden Werkhalle getrennt durch die Bahnlinie und den Zufahrtsweg zum Hubschrauberlandeplatz errichtet worden. Dort fand am 2. April der erste Probelauf der SM 67 statt. Zu-

⁶⁶ GemeindeA Oedheim, A 349: Einladungsschreiben an Bürgermeister Natterer, 16.02.1959. Zur Genehmigung des Hubschrauberlandeplatzes vgl. Heilbronner Stimme vom 29.01.1959: „Hubschrauberflugplatz genehmigt.“

⁶⁷ Unterländer Volkszeitung vom 24.02.1959: „Jungfernstart in Oedheim – Großartige Entwicklung bahnt sich an“; Neckar-Echo vom 24.02.1959: „Pionierarbeit im Dienste der Luftfahrt. In Ödheim werden moderne Hubschrauber gebaut. Gestern fand die Einweihung des neuen Flugplatzes der Flugzeugwerke Merckle KG statt.“

⁶⁸ Zitiert nach GERSDORFF / KNOBLING, Hubschrauber (1985), S. 129

⁶⁹ Nach WINKLE, Der erste deutsche Turbinen Hubschrauber (2005), S. 34

nächst wurde lediglich die Turbine mit dem Hauptgetriebe getestet, wobei noch keine Rotorblätter montiert waren. In den folgenden drei Monaten wurden zudem der Heck- und der Hauptrotor mit den Rotorblättern geprüft. Die Aggregate liefen zum Teil mehrere Tage hindurch.

Bis dahin gab es in Europa nur Turbinenhubschrauber aus französischer Produktion, ausgestattet mit Turbinen des französischen Herstellers Turboméca. Allein Turboméca war in der Lage, für die geplante Größe der SM 67 mit dem Fabrikat Artouste II B und einer Startleistung von 360 PS (245 kW) eine entsprechende Turbine zu liefern. Das Hauptgetriebe wurde von der Merckle KG selbst entwickelt und von der Maschinen- und Zahnradfabrik Carl Hurth in München produziert. Die Fertigung spezieller Teile durch Fremdfirmen war in der damaligen Zeit nicht leicht zu bewerkstelligen, da es sich um Einzelanfertigungen mit speziellen Materialanforderungen handelte. Merckle zeigte auch hier sein unternehmerisches Talent, indem er Zulieferfirmen in Aussicht stellte, Lieferant für die künftige Serienfertigung zu werden, wenn sie das für die Prototypen notwendige Material verbilligt oder gar umsonst liefern würden.⁷⁰

Technische Details der SM 67

Die Entwickler um Emil Arnolt schufen für die SM 67 einige interessante konstruktive Lösungen:

„Beim Dreiblattrotor mit Schlag- und Schwenkgelenken, [...] befanden sich die Gelenke in einem relativ großen Abstand von der Rotormitte, wodurch sich günstige dynamische Stabilität ergab. Beim Auslaufen legten sich die Blätter [...] auftriebskraftabhängige Anschläge, so daß die Blattspitzen beim stillstehenden Rotor einen größeren Abstand vom Boden behielten. [...] Für die Dämpfung der Schwenkbewegung der Rotorblätter war zusätzlich zu hydraulischen Einzelblattdämpfern ein zentraler Reibungsdämpfer am Rotorkopf vorhanden. Federstreben hielten die Rotorblätter in der 120°-Stellung zur Erzielung eines ruhigen Anlaufens, Hochfahrens und Auslaufens. [...] Zwischen Triebwerk und Getriebe war eine Fliehkraftkupplung zwischengeschaltet. Das Kufenlandegestell besaß vier auswechselbare Dehnstreben, die sich bei härteren Landungen mit hoher Arbeitsaufnahme verformen konnten. Der Stahlrohrgitterrumpf nahm am hinteren Ende einen zweiblättrigen Heckrotor, eine verstellbare Höhenflosse, eine Kielflosse sowie eine elastische Spornkufe auf.“⁷¹

⁷⁰ Gespräch mit Kurt Pfeleiderer am 07.10.2008

⁷¹ Zitiert nach GERSDORFF / KNOBLING, Hubschrauber (1985), S. 130. So auch in Publikationen der Merckle Flugzeugwerke GmbH (Mehrzwecke-Hubschrauber SM67-V3, November 1961), Merckle Turbinen-Hubschrauber Type SM67 (Baubeschreibung, o. J. [vermutlich 1962], 6 S.), ähnlich auch in zeitgenössischen Publikationen wiedergegeben (Flugwelt (1959) Heft 9, S. 372; Der Flieger (1959) Heft 9, S. 304).

Die Merckle Flugzeugwerke stellten die Rotorblätter nach eigenen Entwürfen und eigenem Verfahren in moderner Leichtbauweise her. Für die tragenden Teile und die Außenhaut verwendete man hochwertiges Leichtmetall. Die Holmrohlinge wurden aus Dural im Strangpressverfahren hergestellt. Das Metall und die formgebenden Füllstoffe aus Schaumstoff wurden mit einem neuzeitlichen Kleber verbunden. „Diese Bauweise ergibt hohe Dauerfestigkeit und glatte, aerodynamisch günstige Oberflächen“ und ermöglichte die Austauschbarkeit der einzelnen Blätter einer Serie.⁷²

Erste Flugtests

Bereits auf dem Prüfstand wurden mit der V 1 nach eingehenden Tests kurze Schwebversuche durchgeführt. Allerdings war der Hubschrauber hierbei mit Stahlseilen an den Boden gefesselt. Der erste offizielle Flug sollte am 7. Juli 1959 vor den Augen des Firmengründers und der ganzen Belegschaft erfolgen.⁷³ Mehrere Mitarbeiter zogen an Seilen den Hubschrauber vom Prüfstand auf das Fluggelände. Vor dem Start wurde die Maschine noch gewogen. Nach dem ersten 6-minütigen Schwebflug flog Kapitän Carl Bode zwei Tage später den Hubschrauber nochmals 4 Minuten vor den Augen eines Regierungsbeauftragten. Dieser gab daraufhin den Prototyp für die weitere Flugerprobung frei. Über die gelungenen Flüge der SM 67 wurde am 14. Juli dem Verteidigungsministerium Bericht erstattet – mit dem Hinweis darauf, dass es bereits Anfragen aus dem Ausland gebe (Schweizer Armee, ägyptische Flugzeugfirma, Australien, Mittelamerika und Skandinavien).⁷⁴

Die eigentliche Flugerprobung begann am 23. Juli mit dem Ziel, Schwingungsmessungen in Kabine und am Getriebe durchzuführen. Außerdem wurde das Flugverhalten ohne unterstützende Hydraulik und bei Autorotation getestet. Einen Tag später war Carl Bode 12 Minuten in der Luft.

Am 13. August sollte vor allem das Schwingungsverhalten der Maschine bei Landungen auf Betonboden getestet werden. Dies war wichtig, da die Kabine großräumig konstruiert war, um im normalen Einsatz fünf Personen, im Notfall einen Verwundeten mitsamt Trage aufnehmen zu können. Die Versuche wurden im Film festgehalten.⁷⁵ Zur besseren Orientierung für die Auswertung wurde eine weiße Stange am rechten Kabinenboden befestigt. Beim Absetzen des Hubschraubers auf dem Grasboden waren keine Schwingungen der Kabine zu beobachten. Bei den folgenden Versuchen ließ Bode den

⁷² Vgl. Merckle Flugzeugwerke GmbH – Mehrzwecke-Hubschrauber SM 67 V 3. Zugleich wurden teurere Holz- oder Metallkonstruktionen vermieden. Bei anderen Hubschraubern musste jeweils der komplette Satz an Rotorblättern ausgetauscht werden, was hohe Betriebskosten mit sich brachte.

⁷³ Nach Auskunft von Kurt Pfeleiderer soll es bereits vor dem 07.07.1959 einen kurzen Flug mit der SM 67 gegeben haben, von dem Merckle jedoch nichts wusste. Dieser Flug ist allerdings nicht im Flugbuch von Carl Bode eingetragen.

⁷⁴ Bundesarchiv / Militärarchiv Freiburg BW 1/382633

⁷⁵ Werksfilm der Merckle Flugzeugwerke GmbH für das Bundesverteidigungsministerium, 1959

Hubschrauber aus ca. 10 bis 15 cm härter auf den Betonboden herab. Der Helikopter neigte hierbei zu Rüttelbewegungen, die nach Wegnahme der Turbinenleistung zunächst nachließen. Bei der vierten härteren Landung auf Betonboden traten sehr schnell starke Rüttelbewegungen auf, die sich trotz Rücknahme der Turbinenleistung weiter verstärkten. Durch die folgenden starken Schaukelbewegungen brach der Stahlrohrgitterrumpf kurz nach der Kabine ab und die Turbine wurde aus ihrer Halterung gerissen. Der Hubschrauber kam schließlich um 180° versetzt zum Stillstand, wobei sich die verbogenen Rotorblätter noch mit dem Restschwung weiterdrehten. Die Mitarbeiter versuchten, dem Piloten zu helfen. Dabei wurde Ingenieur Otto Reder von einem herunterhängenden Rotorblatt getroffen, auf den Boden geworfen und blieb bewusstlos liegen. Rippenbrüche waren die Folge. Carl Bode hatte starke Halswirbelerletzungen erlitten und wurde ins Krankenhaus Neckarsulm gebracht, wo er 10 Tage im Koma lag.⁷⁶ In seinem Flugbuch notierte er später zum 13. August 1959: „Schwerer Unfall, Bodenresonanz“.

Nach insgesamt nur 29 Flugminuten endete die Erprobung des ersten deutschen turbinengetriebenen Hubschraubers SM 67 V1 also mit Totalschaden. Der Unfall wurde von den Merckle-Ingenieuren, insbesondere durch Dipl.-Ing. Kurt Pfeiderer, intensiv untersucht. Das Ergebnis war, „dass eine Weichheit im Untergurt der Kabine ungewollte Ausschläge der Servosteuerung verursacht hatte, die zu unkontrollierten Steuerbewegungen mit Anfachung zu Schwingungen führten“.⁷⁷

Weitere Bodenversuche

Mit den Erkenntnissen aus den Unfalluntersuchungen der V1 wurde ein zweites Versuchsmuster (V2) aufgebaut, das vor allem im Kabinenbodenbereich verstärkt werden musste. Ende 1959 erfolgten die von der Musterprüfstelle verlangten statischen Versuche mit geändertem Kabinenboden und Landegestell, 1960 die Bodenprüfläufe. Im selben Jahr startete die Herstellung des dritten Versuchsmusters V3, das als Ersatz für den zu Bruch gegangenen ersten Prototyp vorgesehen war und einige Neuerungen aufwies.⁷⁸ Insbesondere das Landegestell war neu konstruiert und dessen vorderer Anschluss war verlegt worden. Zugleich wurde es gegen die Kabine hydraulisch abgedämpft. Vorne kamen Goggo-Dämpfer zum Einsatz, hinten Dämpfer des französischen Hubschraubers Alouette. Auch die Biegesteifigkeit des Kabinenträgers war verbessert worden. Damit erreichten die Konstrukteure eine Veränderung der Resonanz-Schwingungsfrequenz. Bei der Steuerung sollten ein Massenausgleich und höhere Steifigkeit der Steuerstangen die Übertragung von Kabinenschwingungen auf die Rotorsteuerung verhindern.⁷⁹

⁷⁶ Später wurde er nach Heidelberg verlegt, fliegen konnte er erst wieder im Frühjahr 1960.

⁷⁷ Zitiert nach GERSDORFF / KNOBLING, Hubschrauber (1985), S. 129

⁷⁸ Vgl. Flugwelt (1959) Heft 12, S. 468: „Zweiter Prototyp des Merckle Hubschraubers.“

⁷⁹ Vgl. WINKLE, Der erste deutsche Turbinen Hubschrauber (2005), S. 36

20 Monate nach dem Unfall des ersten Prototyps war es so weit. Die V3 startete am 12. April 1961 mit Flugkapitän Eberhard Krüger zu ihrem ersten Flug. Am 25. April stellte Merckle die bereits für die weitere Flugerprobung freigegebene SM 67 sowie einen weiteren neuen Hubschrauber für die Schwesterfirma Meravo einem geladenen Personenkreis aus Politik und Wirtschaft vor.⁸⁰ Die Gäste waren zu einem Rundflug, der mit zwei Hubschraubern erfolgte⁸¹ und u.a. über Neckarsulm führte, und zu einer Führung durch das Werk eingeladen. Die Anwesenheit des NSU-Direktors Viktor Frankenberger und des Leiters der Versuchs- und Forschungsabteilung Dr. Froede ließen die Presse mutmaßen, die Merckle Flugzeugwerke könnten künftig den neuen NSU-Wankelmotor im Hubschrauberbau einsetzen.⁸² Immerhin sollte den Oedheimern ein Wankelmotor für Versuchszwecke zur Verfügung gestellt werden und die Entwickler schlossen nicht aus, „dass ein Wankelmotor bei einer neuen Versuchstypen als Antrieb dienen soll“.⁸³ Diese Überlegungen sind jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit über Ideen am Reißbrett nicht hinausgekommen.⁸⁴

Entsprechend einem Anschlussauftrag des Bundes wurde die V3 zugleich mit der stärkeren (406 PS) Turbine Turboméca Artouste II C ausgestattet. Mit ihrem niedrigen Leistungsgewicht könne „der Hubschrauber als Hochleistungsgerät angesehen werden, das optimale Zuladung mit hohen Startleistungen und hoher Reisegeschwindigkeit verbindet. Der gleichmäßige, stoßfreie Lauf der Turbine ergibt in der gesamten Maschine eine Verminderung störender Geräusche und Vibrationen sowie eine geringere Beanspruchung mechanisch bewegter Bauteile, deren Lebensdauer sich erhöht.“ Außerdem sei das vorgeschriebene Erprobungsprogramm in Kürze abgeschlossen.⁸⁵ Ebenso bewährten sich die neu entwickelten und nach einem besonderen Verfahren selbst hergestellten Haupt- und Heckrotorblätter.⁸⁶

Der neue Hubschrauber war also auf einem guten Weg, als Ende November 1961 ein größerer Kreis von Experten, Testpiloten und Regierungsbeauftragten ihn sich in Oedheim vorführen ließ und ihn auch selbst flog.⁸⁷ Die Fa. Merckle sah für ihn neben der Verwendung bei der Bundeswehr, Grenzüberwachung, Verkehrsregelung, Lotsendienst und bei Katastrophen auch eine große Zukunft beispielsweise in der

⁸⁰ Unterländer Volkszeitung vom 25.04.1961: „Bei Merckle: Neuester und modernster Hubschrauber.“

⁸¹ Gemeint sind der zweiseitige Hubschrauber Brantly B-2 und die fünfsitzige Agusta-Bell 47 J Ranger.

⁸² Heilbronner Stimme vom 25.04.1961: „Merckle-Hubschrauber mit NSU-Wankel-Motor? Oedheimer Flugzeugwerke interessieren sich für diese Neuentwicklung des Neckarsulmer Unternehmens.“

⁸³ Stuttgarter Zeitung vom 25.04.1961: „Neuer Hubschrauber mit Wankelmotor?“

⁸⁴ Der Kleinhubschrauber M 88, der als „fliegender Prüfstand“ gedacht war, sollte mit Wankelmotoren ausgestattet werden.

⁸⁵ Zitiert nach Merckle Mehrzwecke-Hubschrauber SM 67-V3, November 1961

⁸⁶ Vgl. Flugwelt (1961) Heft 12, S. 917: „Merckle-Turbinenhubschrauber SM 67 in der Flugerprobung.“

⁸⁷ Vgl. Schreiben der Merckle Flugzeugwerke GmbH an die IHK Heilbronn vom 13.03.1963 (WirtschaftsA Baden-Württemberg). Danach wurde die SM 67 „seinerzeit von Offizieren der Führungs-Stäbe nachgefliegen“ und die Flugeigenschaften als „sehr gut“ bezeichnet.



„Es wird weitergeflogen; geflickt 4 Std. 7 Min.“ Nach der Reparatur am 25. Januar 1962 unterschrieben die Mitarbeiter auf dem beschädigten Heckrotorblatt.

geologischen Bodenerkundung, Seuchenbekämpfung, atomaren Strahlenmessung, Schädlingsbekämpfung, bei Geschäftsreisen usw.⁸⁸

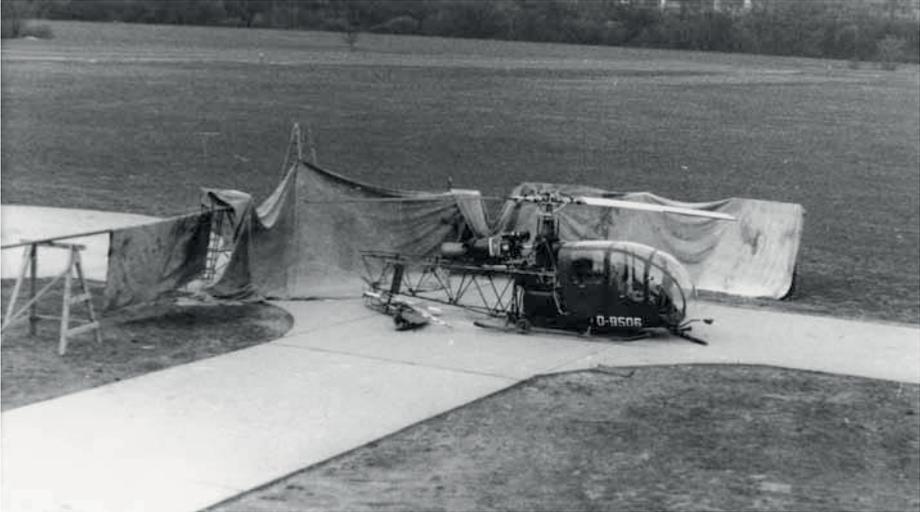
Das Ende des Projekts

Den zweiten Teil des Flugerprobungsprogrammes sowie die Baumusterprüfung erwarteten die Merckle-Leute für Anfang 1962. Am 25. Januar war eine erneute Vorführung vorgesehen. Kapitän Krüger flog am Morgen eine Runde. Bei der Landung hatte der Hubschrauber aber eine zu starke Schräglage nach hinten, so dass die Heckrotorblätter Bodenkontakt erhielten und beschädigt wurden. Zudem hatte die zum Heckrotor führende Welle einen Schlag abbekommen. Nun war guter Rat teuer. Die geladenen Gäste waren bereits auf dem Weg nach Oedheim. Kurzerhand machten sich die Mechaniker an die Reparatur. Die Gäste wurden zunächst in die Büroräume geladen, wo ihnen bei Kaffee und Gebäck das laufende Projekt ausführlichst vorgestellt wurde. Sie wurden langsam etwas ungeduldig, als die Geschäftsleitung endlich das Signal erhielt, die Besucher zum Startfeld zu führen, um mit der Flugvorführung zu beginnen.

Von der militärischen Prüfung ist kein Urteil an die Öffentlichkeit gelangt. Die Merckle Flugzeugwerke schwärmten jedoch gegenüber der örtlichen Presse mit technischen Details des Hubschraubers, der u.a. eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erreichen könne.⁸⁹

⁸⁸ Zitiert nach Merckle Turbinen-Hubschrauber Type SM 67, Baubeschreibung, o. J. (vermutlich 1962)

⁸⁹ Vgl. Unterländer Volkszeitung vom 25.01.1962, S. 4: „Erster deutscher Turbinen-Hubschrauber aus Oedheim.“



Die am 22. April 1962 verunglückte SM 67 V3 wird vor neugierigen Blicken abgeschirmt.

Danach ging die Flugerprobung weiter. Man ging davon aus, „die Musterprüfung bis Mitte 1962 abschließen zu können“.⁹⁰ Am 22. April aber zerlegte sich die V3 bei einer Landung „in alle ihre Teile. Was nun weiter im V 3 Programm geschehen wird, muß abgewartet werden“.⁹¹ Vermutlich war es durch falsche Dämpfereinstellungen zu Resonanzen gekommen. Bis dahin war geplant, die SM 67 bei der eine Woche später startenden Luftfahrtschau in Hannover vorzustellen, was nun nicht mehr möglich war. Trotz erheblichen Reparaturbedarfs – außer dem Treibstoffbehälter mussten alle wesentlichen Bauteile repariert oder ausgetauscht werden – war es das Ziel, den Hubschrauber so rasch wie möglich wieder in die Luft zu bringen.⁹² Allein die Lieferzeiten der Münchner Fa. Hurth für das Hauptgetriebe machten dies aber nicht vor Anfang Juli möglich.⁹³ Auch Überlegungen, im Bereich des Rumpfhinterteils oder der Dämpfer technische Veränderungen vorzunehmen, wurden v.a. aus zeitlichen Gründen wieder verworfen. Die V3 wurde schließlich zwar wieder

⁹⁰ Zitiert nach GERSDORFF / KNOBLING, Hubschrauber (1985), S. 129

⁹¹ Auszug aus dem Tagebuch von Wilhelm (Willi) Schlauß, der zum damaligen Zeitpunkt Chefpilot bei der Schwestergesellschaft Meravo war.

⁹² Niederschrift der Besprechung vom 15.05.1962 betr. Reparaturprogramm für die V 3 (Sammlung Thomas Seitz)

⁹³ Ergänzung vom 17.05.1962 zur Niederschrift über die Besprechung vom 15.05.1962 (Sammlung Thomas Seitz)

Im Januar, da war ein Tag,
an den ich gar nicht denken mag.
Von Flugzeugfirmen groß und klein
stellten sich die Herren ein.

Um Cognac, Vermuth und Zigarren
tat gern man sich im Zimmer scharen,
wo man dann wartet mit Genuß
auf das, was jetzt bald kommen muß.

Die V 3 möchte man schauen
steigen in die Höh' des blauen
Äthers, um sodann zu sagen:
Prima! - ohne alle Fragen.

Sieh! Schon kommt der Vogel an,
Krüger drin als Kapitän.
Fesch setzt er ihn auf den Fleck -
Ratsch, der Heckrotor ist weg.

Ach, was war das für ein Graus.
Die Besichtigung fällt aus!
hieß es. Nein, wir werden's schaffen,
wenn wir wühlen wie die Affen.

Während süß in Tönen flöten
uns're Herrn, die Zeit zu töten,
bis der Vogel vielleicht dann
endlich wieder fliegen kann,

schrauben, schweißen unverdrossen
ein paar von den Kampfgossen,
bis allmählich Teil für Teil
die V 3 ist wieder heil.

Gott-wei-dank, es ist so wahr,
man strahlet vor Zufriedenheit.
Des Chefes Mine sich erhellt.
Der Copter wird jetzt vorgestellt

Ja, so geht's im Leben oft,
kaum hat man, was man erhofft,
muß man wieder es verlieren,
dann hilft nur improvisieren.

Auch in dem zum Betriebsausflug erschienenen Heft durfte die Reparatur nicht fehlen; vermutlich September 1962.

neu aufgebaut, vermutlich aber nicht mehr geflogen.⁹⁴ Im November 1962 stoppte das Bundesministerium für Verteidigung offiziell die Entwicklungsarbeiten am SM

⁹⁴ Aussagen von Prof. Peter Richter vom 06.01. bzw. 04.02.2009. Richter, der seit 01.07.1962 bei der Merckle Flugzeugwerke GmbH beschäftigt war, kann sich an einen Flug nach dem 01.07.1962 nicht erinnern. Die Quellenlage ist nicht sehr ergiebig, da von den Merckle-Firmen keinerlei Unterlagen mehr erhalten sind. Es sind auch keine Daten der Flugversuche bekannt (Aussage von Kunigunde Strenkert, 08.01.2009).

67: „5 Minuten vor 12 Uhr wurde die Tür zugeschlagen. Und sie blieb zu.“⁹⁵ Die Bundeswehr hatte bereits im Frühjahr 1959 einen Kaufvertrag über 130 französische Hubschrauber des Typs SE 3130 Alouette II abgeschlossen, ein ebenfalls 5-sitziger Turbinenhubschrauber, der seit 1959 in Serie produziert wurde.⁹⁶

Trotz angeblich zufriedenstellender Leistungen entschied sich der Bund, das Entwicklungsprogramm der SM 67 Ende 1962 zu beenden, und bestellte weitere 117 Alouette II für die Bundeswehr. Der Zwischenfall vom 22. April, der allem Anschein nach auf Schwingungserscheinungen zurückzuführen war, spielte bei dieser Entscheidung sicherlich eine Rolle, vor allem weil weitere Entwicklungen und Testläufe erforderlich gewesen wären.⁹⁷ Andere Interpretationen stellen neben dem zeitlichen Aspekt auch politische Erwägungen, hier das deutsch-französische Verhältnis, in den Vordergrund. Danach wollte Kanzler Adenauer durch die Bestellung eines französischen Produktes gute Stimmung beim Nachbarn erzeugen.⁹⁸ Es erscheint jedoch plausibel, dass die technischen Schwierigkeiten letztendlich den Ausschlag für die Entscheidung des Bundes gegeben haben. Die Flugerprobung sowie die Musterzulassung der SM 67 wurden jedenfalls nicht mehr abgeschlossen.⁹⁹

Technische Daten der SM 67¹⁰⁰

Triebwerk:	1 Turbomeca Artouste IIC
Startleistung:	406 PS
Länge mit Rotor:	12,75 m
Länge ohne Rotor:	10,02 m
Breite:	1,53 m
Höhe:	2,30 m

⁹⁵ Vgl. Neckar-Echo vom 28.06.1963: „Oedheimer Flugzeugwerke – Schlüsselpunkt ziviler Notstandsplanung. MdB Helmut Bazille informierte sich / Neuer Entwicklungsauftrag / ‚SM 67‘ gescheitert / Wir flogen mit 60 Meilen 400 m hoch über Bad Wimpfen.“ – Die Datierung des Projektendes auf November 1962 erscheint plausibel, da in der Merckle-Betriebszeitung [Herbst] 1962 noch Optimismus verbreitet wird. Allerdings wird hier der Unfall vom Frühjahr mit keinem Wort erwähnt. – Die Geschäftsführung hatte möglicherweise eine derartige Entscheidung bereits geahnt, als sie Ende Juli die IHK Heilbronn darüber informierte, dass die Lehrlinge mit dem Berufsbild Metallflugzeugbauer aufgrund des noch nicht erteilten Serienauftrags für den Hubschrauber SM 67 nicht sämtliche notwendigen Tätigkeiten ausführen könnten und somit eine vollwertige Ausbildung nicht gewährleistet sei. Es wurde angefragt, ob die Lehrverträge auf den Beruf des Mechanikers mit dem Zusatz „im Flugzeugbau“ abgeändert werden könnten.

⁹⁶ GERSDORFF / KNOBLING, Hubschrauber (1985), S. 130

⁹⁷ Die Aussagen der Zeitzeugen sind uneinheitlich. Es gibt jedoch Stimmen, die von Schwingungsproblemen sprechen, welche die Steuerbarkeit der SM 67 insgesamt beeinflusst haben sollen.

⁹⁸ Die Merckle Flugzeugwerke GmbH selbst hielt die Streichung der Mittel für „eine Angelegenheit mit politischem Hintergrund“; WirtschaftsA Baden-Württemberg, Schreiben an die IHK Heilbronn vom 13.03.1963

⁹⁹ Gespräch mit Kunigunde Strenkert, 08.01.2009

¹⁰⁰ Zitiert nach: Mehrzwecke-Hubschrauber SM 67-V3, November 1961



Das in Oedheim eingelagerte dritte Versuchsmuster wird am 23. November 1971 zum Hubschraubermuseum Bückeburg transportiert.

Rotordurchmesser:	10,50 m
Reisegeschwindigkeit:	190 km/h
Höchstgeschwindigkeit:	200 km/h
Leergewicht:	1103 kg
Zuladung:	597 kg

SM 67: Vom Prüfstand ins Museum

Die Versuchsmuster der SM 67 hatten damit jedoch noch nicht ausgedient. Die V2 wurde in Oedheim zunächst noch als Prüfstand u.a. für Rotorblattversuche verwendet,¹⁰¹ im Frühjahr 1964 wurde sie überholt und diente ab Juni bei der Bölkow Entwicklungen KG in München-Ottobrunn als Versuchsträger für einen dort entwickelten gelenklosen Rotorkopf. Die wieder aufgebaute V3 war in einer von der Bundesvermögensverwaltung genutzten Scheune am ehemaligen Oedheimer Militärflugplatz eingelagert.¹⁰² Nachdem die V2 nicht mehr als Prüfstand benötigt wurde, sollte sie das im Sommer 1971

¹⁰¹ Vgl. Flieger (1968), Heft 2/3: Merckle (Merckle Flugzeugwerke GmbH, Oedheim).

¹⁰² Angaben von Herrn Gastorf, Hubschrauberzentrum e.V. Bückeburg, Februar 2009

eröffnete Hubschraubermuseum in Bückeberg erhalten. Da die V2 allerdings nicht vollständig und „ausstellungswürdig“ war (ohne Haupt- und Heckrotor), bot Geschäftsführer Senftleben an, zusammen mit dem noch in Oedheim befindlichen Exemplar der V3 ein Museumsexemplar nach dem Motto „aus zwei mach eins“ zu erstellen.

Vom 9. bis 11. November 1971 überführte die Bundeswehr die V2 nach Bückeberg, am 23. November die V3. In der dortigen Heeresfliegerwaffenschule wurde die nahezu vollständige V3 mit Teilen der V2 komplettiert und zunächst im Außenbereich des Museums ausgestellt.¹⁰³ Nach der Museumserweiterung im Jahr 1980 erhielt das letzte Exemplar des ersten deutschen Turbinen-Hubschraubers einen Platz in der Ausstellungshalle. Es trägt das Kennzeichen D-9506, welches dem dritten Prototyp der SM 67 von der Musterprüfstelle der Bundeswehr für Luftfahrtgerät erteilt worden war, was einer „vorläufigen“ Fluggenehmigung entsprach.¹⁰⁴ Dieses Kennzeichen wurde nach dem Ende des SM 67-Entwicklungsprogrammes nicht mehr vergeben.

Geplanter Daimler-Drehprüfstand in Oedheim

Für eine Entwicklungsaufgabe des Verteidigungsministeriums wollte die Daimler-Benz AG 1960 einen Drehprüfstand auf einem gemeindeeigenen Grundstück im Gewann Hirschfeld erstellen. Darauf sollten die Funktionen eines kleinen Staustrahltriebwerkes und dessen Rundlauf studiert werden. Versuche und Auswertung sollten in einem Jahr bei einer Betriebszeit auf dem Prüfstand von 1 bis 2 Stunden pro Woche abgeschlossen sein. Da dabei mit Lärm in der Größenordnung eines kleinen Sportflugzeuges zu rechnen war, sollte der Prüfstand auf freiem Gelände, möglichst weit von besiedelten Gebieten, neben dem vorhandenen Merckle-Prüfstand errichtet werden.¹⁰⁵ Der Oedheimer Gemeinderat begrüßte die vorgesehene Zusammenarbeit zwischen Merckle und der Daimler-Benz AG, wenn sie nicht zu erheblichen Nachteilen und Belästigungen der Einwohnerschaft führe und ein entsprechender Pachtvertrag mit Daimler-Benz zustande käme.¹⁰⁶ Die von den Oedheimer Fabrikanten Böhringer und Bauer ursprünglich erhobenen Einsprüche waren bald zurückgezogen worden, nachdem der Antragsteller Auflagen akzeptiert hatte. Das Landratsamt Heilbronn erteilte am 14. März 1961 die erforderliche Genehmigung, Daimler-Benz hatte sich aber zwischenzeitlich für einen anderen, verkehrsmäßig günstigeren Standort entschieden.¹⁰⁷

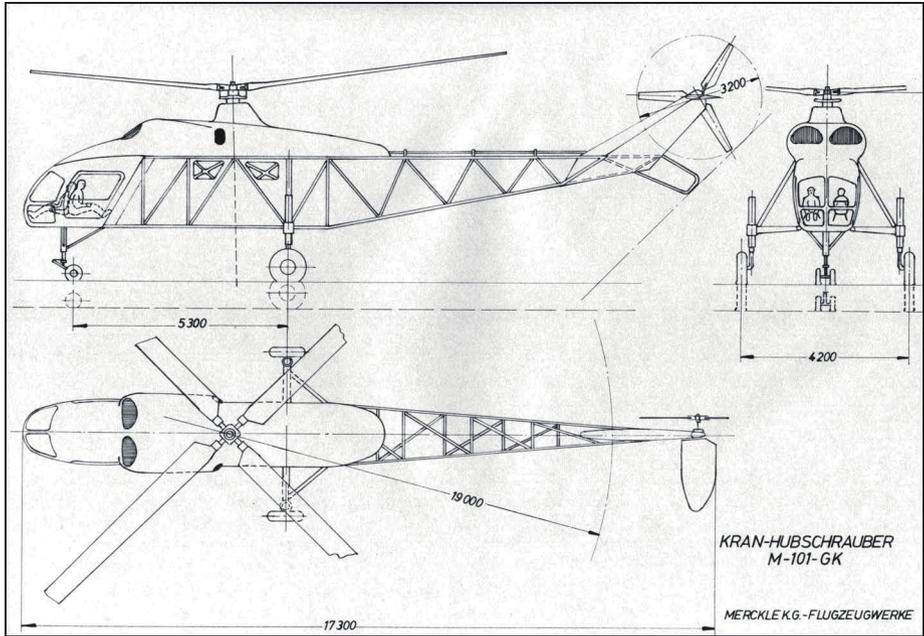
¹⁰³ Vgl. BESSER: Geschichte der Hubschrauber (1996), S. 140

¹⁰⁴ Die Fluggeräte mit den Kennzeichen D-9500 aufwärts gehörten der Bundesrepublik Deutschland. Sie trugen kein Eisernes Kreuz und waren wie militärische Flugzeuge nicht gesondert versichert. Das Kennzeichen D-9506 wurde am 03.10.1960 vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung zunächst für das Flugzeug Do 27 J-2, Werksnummer 2059, zur Überführung desselben an die belgischen Streitkräfte ausgeteilt.

¹⁰⁵ GemeindeA Oedheim, A 349: Schreiben der Daimler-Benz AG vom 08.12.1960

¹⁰⁶ GemeindeA Oedheim, A 349: Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 15.11.1960

¹⁰⁷ GemeindeA Oedheim, A 349: Schreiben der Daimler-Benz AG an die Gemeinde Oedheim vom 21.06.1961



Kranhubschrauber M-101-GK, Entwurf vom Dezember 1958.

Hubschrauberskizzen und Kleinflugzeuge

Neben den Arbeiten an dem Turbinenhubschrauber SM 67 entstanden bei Merckle auch Entwürfe für andere Hubschraubertypen und neuartige Triebwerke.¹⁰⁸ Dahinter standen sicherlich eigene wirtschaftliche Interessen, aber auch Aufforderungen des Verteidigungsministeriums. Für einen „Fliegenden Kran“ entwarfen die Ingenieure Lastenhubschrauber mit den Bezeichnungen Kran-Hubschrauber M 72 (Synchropter), Kranhubschrauber M 73, Kranhubschrauber M 75 und M 101-G-K. Der Allzweckhubschrauber M 101-G basierte auf einem 24-sitzigen Truppentransporter, den die italienische Firma Agusta für rund 12 Millionen DM, die Hälfte davon ein Zuschuss der italienischen Regierung, entwickelt hatte. Die Merckle KG hatte diesen Entwurf aufgrund des mit Agusta abgeschlossenen Rahmenvertrages abge-

¹⁰⁸ Der bei Merckle beschäftigte Ingenieur von Selb soll ziemlich geheim mit Radialverdichtern und Brennkammern, z.T. in Zusammenarbeit mit Prof. Ulrich Senger vom Turbineninstitut der Technischen Hochschule Stuttgart, experimentiert haben.

kauft.¹⁰⁹ Mit dem Kleinhubschrauber M 88 war ein „fliegender Prüfstand“ angedacht, mit dem die Brauchbarkeit von Wankelmotoren oder auch Kleinturbinen für Hubschrauber geprüft werden sollte. Bei diesem Modell waren Teile vorgesehen, die bereits durch den SM 67 bekannt und erprobt waren. Außerdem sind Entwürfe für Mehrzwecke-Hubschrauber (M 100 und M 105) bekannt, die im Folgenden etwas ausführlicher dargestellt werden sollen.

Mehrzwecke-Hubschrauber M 100 und M 105

Beim M 100 handelte es sich um einen Hubschrauber, der in der Normalausführung als 9-sitziges Reiseflugzeug gedacht war. Aber auch ein militärischer Einsatz war vorgesehen (z.B. Beobachtung, Verbindung, Rettung, Versorgung).¹¹⁰ Die Zelle sollte in Schalenbauweise hergestellt werden. Das Fahrwerk bestand aus einem Dreiradfahrwerk mit Bugrad und sollte eventuell einziehbar sein. Als Triebwerk war eine Gasturbine „Turmo III B“ mit 1000 PS vorgesehen, mit der bei hoher Startleistung eine optimale Zuladung und eine sehr hohe Reisegeschwindigkeit erzielt werden sollte. Frühere Entwicklungen sollten auch bei diesem Projekt Anwendung finden, wie z.B. der Einsatz einer automatischen Drehzahlregelung, die hydraulische Kraftverstärkeranlage oder Rotorblätter in Metall-Leichtbauweise. Nach dem Pilotensitz im Bug folgte eine Bank mit vier Sitzen, sodann je zwei Sitze rechts und links. Der vordere linke Platz der Sitzbank konnte bei Bedarf nach vorn verschoben werden und einem Co-Piloten dienen, der dort eine zweite Steuerung vorfinden und von diesem Platz aus das Instrumentenbrett einsehen konnte. An zusätzlichen Ausrüstungen war geplant: eine Winde im Schwerpunkt zum Aufnehmen von Lasten, ein Haken zum Schleppen von Land- und Wasserfahrzeugen, ein Bildgerät in einem gesonderten Schacht. Für den Einsatz als Sanitätsmaschine konnten je zwei Tragbahnen rechts und links in die Kabine eingeschoben werden. Der Raum dazwischen war für den Arzt vorgesehen.

Ebenfalls vom November 1961 stammt die Kurzbeschreibung des Mehrzwecke-Hubschraubers M 105, der in der ausklinkbaren Passagier- oder Lastenkabine Platz für 9 Personen bot. Die beiden Piloten saßen in einer separaten Kabine, welche in der Höhe versetzt angeordnet war, um in der darunter befindlichen Bodenwanne Gepäck bzw. einen Bordschützen unterbringen zu können. Hinter der Passagierkabine war ein Bereich für Transportbehälter bzw. einen abnehmbaren Heckstand für einen zweiten Bordschützen vorgesehen. Die militärische Version bot zudem die Möglich-

¹⁰⁹ Vgl. Schreiben der Merckle KG vom 29.07.1958 an den Bundesminister für Verteidigung (Hubschrauberzentrum Bückeburg 13449-1080-82). Bei dem italienischen Entwurf handelte es sich um die Agusta A 101 G, die ihren Erstflug am 19.10.1964 absolvierte. Es wurden lediglich drei Exemplare der A 101 G gebaut.

¹¹⁰ Kurzbeschreibung zum Mehrzwecke-Hubschrauber M 100, November 1961 (Sammlung Thomas Seitz)

keit, die Passagierkabine gegen einen Systemwaffenträger auszutauschen. Die vorliegenden Skizzen führten jedoch nicht zu konkreten Entwicklungsarbeiten.

Merckle-Kiebitz 501 und Aeroscooter

Der Unternehmer Merckle, der sich auch für Sportflugzeuge und Flugzeuge mit Kurzstart- und -landeeigenschaften interessierte, hatte parallel zu den laufenden Arbeiten im eigenen Werk Entwicklungen von Fremdfirmen angekauft. Ziel war der Aufbau einer eigenen Flugzeugfertigung, um an dem aufkommenden Markt zu partizipieren. Eines dieser Flugzeuge war der „Kiebitz“. Merckle erwarb eine Lizenz, da er wohl für den militärischen Bereich wie auch für den zivilen Flugsport einen größeren Markt erwartete.¹¹¹ Das Kurzstart- und Langsamflugzeug war von Prof. Dr.-Ing. Hermann Winter entwickelt worden, der seit 1938 ordentlicher Professor und erster Leiter des Instituts für Flugzeugbau und Leichtbau an der Technischen Hochschule in Braunschweig war¹¹² und bereits während des Krieges das einsitzige Langsamflugzeug LF 1 „Zaunkönig“ entwickelt hatte.¹¹³ Rasch zeigte sich aber, dass sich ein zweisitziges Flugzeug für Schulung, Schlepp-, Foto- und Reiseflug besser eigne. Winter und seine Studenten erarbeiteten das Konzept des zweisitzigen Langsamflugzeuges LF 2 „Kiebitz“, das von Fachleuten als „aufsehenerregende“ Neuentwicklung bezeichnet wurde.¹¹⁴ Es wurde als Schulterdecker mit einem Motor und zwei nebeneinanderliegenden Sitzen konzipiert und für das platzsparende Abstellen in Hallen waren beiklappbare Flügel vorgesehen. Der Aufbau der Zelle erfolgte in Gemischtbauweise je nach Eignung mit Holz, Stahl und Leichtmetallen. Nach zweijähriger Bauzeit erhielt der „Kiebitz“ am 30. September 1959 die vorläufige Fluggenehmigung für die Flugerprobung.¹¹⁵

Dem Zweck eines Langsamflugzeuges entsprechend waren die Start- und Landestrecken sowie die niedrigste mögliche Fluggeschwindigkeit von Interesse. Je nach Klappenstellung¹¹⁶ konnte der von einem Continental Motor C90-12F mit einer Startleistung von 95 PS angetriebene „Kiebitz“ bereits nach 63 m bis 130 m abheben. Für das Überfliegen eines 15 m hohen Hindernisses nach dem Start benötigte das

¹¹¹ Nach Werksangaben geeignet als Schul-, Reise-, Schlepp-, Foto- und Schädlingsbekämpfungsflygzeug. Vgl. WURSTER, Motorflugzeugbau (2001), S. 43.

¹¹² Prof. Dr.-Ing. Hermann Winter (30.08.1897 – 14.09.1968) arbeitete bei der Fa. Fieseler in Kassel und wird als Schöpfer des berühmten Langsamflugzeuges „Fieseler Storch“ bezeichnet.

¹¹³ Der „Zaunkönig“ erhält als erstes nach dem Krieg in Deutschland gebautes Motorflugzeug am 10.06.1955 die Verkehrszulassung (Kennzeichen D-EBAR). Insgesamt wurden nur vier Exemplare gebaut.

¹¹⁴ Heilbronner Stimme vom 15.02.1960: „Merckle baut den Kiebitz.“ Nach diesem Zeitungsartikel waren die Merckle Flugzeugwerke bereits dabei, mehrere Prototypen herzustellen.

¹¹⁵ Vgl. WINTER, Entwicklung (1963), S. 105. Die Flugerprobung selbst erfolgte durch Rolf Kuntz im Rahmen einer Diplomarbeit.

¹¹⁶ Klappenstellung zwischen 35° bis 0°

Flugzeug eine Strecke zwischen 260 und 510 m. Die Landestrecke über das 15 m hohe Hindernis hinweg betrug zwischen 258 und 370 m, der Auslauf ohne Hindernis zwischen 67 und 130 m. Die niedrigste Fluggeschwindigkeit wurde bei 51,6 km/h gemessen.¹¹⁷

Die Presse feierte euphorisch das neue Flugzeug, das als „Merckle Kiebitz 501“ angeblich bereits im Sommer 1960 in Serie produziert und zu einem Preis von ca. 30 000 DM verkauft werden sollte.¹¹⁸ Seine hervorragenden Start- und Flugeigenschaften weckten anscheinend auch das Interesse der Luftwaffe.¹¹⁹ Und das Arbeitsamt Heilbronn verband mit der Generallizenz für den „Kiebitz“ die Hoffnung auf neue Arbeitsplätze in Oedheim: „Weitere Metallfacharbeiter, vornehmlich Dreher, werden laufend eingestellt.“¹²⁰

Der in der Öffentlichkeit verbreitete Optimismus über den Bau des Merckle-Kiebitz 501 wirkt stark überzogen, wenn man bedenkt, dass der in Braunschweig erstellte Prototyp erst am 18. Juli nach Oedheim überführt wurde. Einen Tag später erfolgte ein Vorflug auf dem Werksgelände. Das Flugzeug selbst war nicht ganz einfach zu fliegen, v.a. bei ausgefahrenen Landeklappen. In der vorläufigen Zulassung war deshalb ausdrücklich aufgeführt, dass nur bestimmte Piloten das Flugzeug fliegen durften.¹²¹ Ehe es gebaut werden konnte, waren noch Entwicklungsarbeiten erforderlich (z.B. Änderung des Leitwerks). Prof. Winter konnte diese aber wegen einer längeren Krankheit nicht aufnehmen. So kam es gar nicht zu dem angekündigten Lizenzbau. In Oedheim wurde lediglich ein Rumpfteil des Merckle-Kiebitz 501 gefertigt, bevor das Programm eingestellt wurde.¹²² Vielleicht war das Interesse der Bundeswehr doch nicht so groß oder Merckle hat das Käuferpotential auf dem privaten Markt überschätzt.

Das Leichtflugzeug LF 2 Kiebitz mit dem Kennzeichen D-EJUG, welches sich nach wie vor im Eigentum von Prof. Winter bzw. des Instituts für Flugzeugbau und Leichtbau befand, verließ Oedheim am 22. März 1961 und flog zurück nach Braunschweig.¹²³

¹¹⁷ Aus Sicherheitsgründen wurde der Langsamflug in 500 m Höhe ausgeführt.

¹¹⁸ Unterländer Volkszeitung vom 16.02.1960, S. 7: „Merckle-Kiebitz 501' neues, aufsehenerregendes Flugzeug“; Mitteilungsblatt der Gemeinde Oedheim vom 20.02.1960: „Merckle baut den ‚Kiebitz‘“; Stuttgarter Nachrichten vom 15.02.1960: „Ein Kurzstart- und Langsamflugzeug. Die Ödheimer Merckle-Werke bauen den ‚Kiebitz‘“; Hamburger Abendblatt vom 16.02.1960: „Kurzstart-Flugzeug aus Heilbronn“; Stuttgarter Zeitung vom 26.02.1960: „Merckle baut Kiebitz.“

¹¹⁹ Vgl. WURSTER, Motorflugzeugbau (2001), S. 43

¹²⁰ WirtschaftsA Baden-Württemberg, Arbeitsmarktbericht des Arbeitsamtes Heilbronn, Februar 1960

¹²¹ Mitteilung von Friedrich Karl Franzmeyer, Braunschweig, November 2008. Merckle teilte in einem Schreiben an das Luftfahrt-Bundesamt vom Mai 1960 mit, dass er den Kiebitz nachbauen wolle.

¹²² Aussage von Horst Kretschmer, 05.01.2009. Wann genau das Kiebitz-Programm eingestellt wurde, ist nicht bekannt.

¹²³ Prof. Winter wollte die Musterzulassung für den Kiebitz noch zu Ende führen. Der Kiebitz flog in Braunschweig noch mehrmals, zuletzt am 10.05.1963. Anschließend wurde er abgerüstet und eingela-



Das Langsamflugzeug LF 2 Kiebitz wollte Merckle in Lizenz nachbauen. Hier das einzige Exemplar mit dem Kennzeichen D-EJUG in Oedheim, Frühjahr 1961.

Die Oedheimer Flugzeugwerke erwarben ferner die Lizenz für das Sportflugzeug „Aeroscooter“, das der bekannte italienische Flieger Mario de Bernardi Anfang der 1950er Jahre entwickelt hatte.¹²⁴ Der Zweisitzer wog lediglich 280 kg, war erschwinglich und kann als ein Vorläufer der heutigen Ultraleichtflugzeuge angesehen werden.¹²⁵ Den Namen „Aeroscooter“ wählte de Bernardi, weil er das Flugzeug

gert. Nach Winters Tod (1968) wurden die verwertbaren Teile verkauft, der Rest entsorgt. – Die in der Literatur vertretene These, wonach die Merckle Flugzeugwerke die „hoffnungsvolle Konstruktion des Kiebitzes“ aufgeben mussten, weil das aufwendige Hubschrauberprogramm nicht den gewünschten Erfolg zeigte, ist fraglich. Im Frühjahr 1961 standen die Merckle-Werke noch mitten in der Hubschrauber-Entwicklung.

¹²⁴ Luftfahrttechnik 7 (1961) Heft 2: „Das Merckle Programm.“ Mario de Bernardi (1893–1959) war der erste Italiener, der im Ersten Weltkrieg ein Flugzeug im Luftkampf abschoss (1915). Zudem flog er 1928 als erster Pilot schneller als 500 km/h. Am 08.04.1959 erlitt er während eines Fluges in Rom eine Herzattacke. Er konnte den Aeroscooter noch sicher landen, verstarb allerdings auf dem Weg ins Krankenhaus.

¹²⁵ In Italien bauten die Pascale-Brüder zwei Prototypen nach dem Vorschlag von de Bernardi. Einer davon wurde zusätzlich mit einem Rotor zu einem einsitzigen Autogiro umgebaut (Kennzeichen I-REDI). Die beiden Aeroscooter befinden sich heute in italienischen Museen.



Karl Erwin Merckle im Gespräch mit Hanna Reitsch, die nach dem Krieg ihren Hubschrauberführerschein in Oedheim erneuerte, Meravo-Chefpilot Willi Schlauß (links) und seinem Kollegen Hofmann (rechts).

als eine Art Motorroller des Himmels betrachtete. Das geringe Gewicht erreichte er durch leichte, überwiegend nichtmetallische Baumaterialien. Lediglich für den Cockpitaufbau verwendete er ein Stahlrohrgerüst. Der „Aeroscooter“ war also ein leichtes Sportflugzeug, das den fliegerischen Verkehr auf breite Basis stellen sollte.¹²⁶

Im März 1963 behaupteten die Merckle Flugzeugwerke, „dass die Entwicklung eines 2sitzigen Sportflugzeuges ital. Lizenz“ kurz vor ihrer Beendigung stünde.¹²⁷ Doch vom „Aeroscooter“ war lediglich ein Exemplar angekauft und sehr wahrscheinlich ein zweites in Oedheim erstellt worden, mit dem Rollversuche erfolgten.¹²⁸ Zu dem angekündigten Lizenzbau kam es jedoch nicht.

¹²⁶ Unterländer Volkszeitung vom 25.04.1961, S. 3: „Bei Merckle: Neuester und modernster Hubschrauber.“

¹²⁷ Vgl. Schreiben der Merckle Flugzeugwerke GmbH an die IHK Heilbronn vom 13.03.1963. In einer neuen Gruppeneinteilung vom 17.05.1963 ist Meister Willi Zartmann auch für den Aeroscooter zuständig.

¹²⁸ Aussage von Horst Kretschmer, 05.01.2009. Was mit den Flugzeugen passierte, ist nicht bekannt.



Werbeprospekt der Meravo-Luftreederei mit den beiden Hubschraubern Brantly B-2 und Agusta-Bell 47 J Ranger. Am Boden der neu entwickelte SM 67; um 1961.

Meravo-Luftreederei Fluggesellschaft mbH

Am 14. September 1960 beschloss die Gesellschafterversammlung, den Gegenstand der 1958 gegründeten K.E. Merckle GmbH grundlegend zu ändern. Unter der neuen Bezeichnung Meravo-Luftreederei Fluggesellschaft mbH wurde nun parallel zu der Merckle Flugzeugwerke GmbH ein Luftfahrtunternehmen betrieben und der Firmensitz zum 1. Januar 1961 von Bad Friedrichshall nach Oedheim verlegt.¹²⁹ Das „Hubschrauber-Zentrum“¹³⁰ startete zunächst mit zwei Hubschraubern, einer Djinn SO 1221 für kleinere Einsätze und Schädlingsbekämpfung und einer Agusta-Bell 47

¹²⁹ Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 10.04.1961

¹³⁰ Flugwelt (1960), Heft 8, S. 274: „Merckle errichtet Hubschrauber-Zentrum.“

J „Ranger“ (Kennzeichen D-HABI) für den Personen- und Lastentransport sowie den Rettungsdienst. Letztere, von Merckle im Sommer 1960 erworben, wurde auf dem Luftweg von Italien nach Oedheim überführt und war der erste Hubschrauber dieser Bauart in der Bundesrepublik Deutschland. Mit ihr wurden 1961 am Tegernsee die Filme für die Fernsehserie „Alarm für Dora X“ gedreht.¹³¹

Die Einsatzmöglichkeiten der Hubschrauber waren vielfältig und reichten von Taxi- und Rundflügen über Güter- und Lastentransporte bis hin zur Schädlingsbekämpfung.¹³² So entstand in Oedheim mit der Meravo als damals einzigem Unternehmen dieser Art in Baden-Württemberg ein Einsatzzentrum für Hubschrauber, das z.B. auch von bundeseigenen Hubschraubern genutzt wurde.¹³³ Auch die bekannte Pilotin Hanna Reitsch hat dort im Rahmen des Pilotenschulbetriebes ihren Hubschrauberführerschein erneuert.¹³⁴

Bereits 1963 hatte die Meravo Luftreederei acht Hubschrauber im Einsatz.¹³⁵ Im Bereich Pflanzenschutz wurden neue Techniken für die Granulatausbringung entwickelt, z.T. unter Einbindung der Schwesterfirma Merckle Flugzeugwerke GmbH. Die Flächenleistungen der Meravo-Luftreederei in der Land- und Forstwirtschaft erreichten 1966 und 1967 zusammen rund 20 000 ha.¹³⁶

Aktuell umfasst die Flotte der Meravo-Luftreederei GmbH um die 25 Hubschrauber der verschiedensten Typen, die alle im eigenen lizenzierten Betrieb gewartet und instand gehalten werden.¹³⁷

Deutsche Rettungsflugwacht

Mit einem ihrer Hubschrauber war die Meravo auch an der Luftrettung beteiligt. Am 21. Juli 1960 nahm die ein Jahr zuvor in Wiesbaden gegründete Deutsche Rettungs-

¹³¹ Mitteilung von Willi Schlauß, Juni 2009 sowie Der Spiegel vom 04.10.1961, S. 88 ff.: „In der Luft unbesiegt.“

¹³² Firmenprospekt o.J., vermutlich Frühjahr 1961. Auf dem Titelbild abgebildet ist auch das dritte Versuchsmuster der SM 67.

¹³³ Flugwelt (1960), Heft 8, S. 274: „Merckle errichtet Hubschrauber-Zentrum.“ Am 02.06.1965 wurde Oedheim im Rahmen eines internationalen Sternflugs von verschiedenen Helikoptern angesteuert.

¹³⁴ Vgl. Schreiben der Merckle Flugzeugwerke GmbH an die IHK Heilbronn vom 13.03.1963. Merckle soll es Hanna Reitsch ermöglicht haben, ihre bei Kriegsende ungültig gewordene Hubschrauberlizenz nachzumachen. Vgl. REITSCH, Höhen (1978).

¹³⁵ 5 Hiller UH-12B, 2 Brantly B-2, 1 Agusta-Bell 47 J. Vgl. Neckar-Echo vom 28.06.1963: „Oedheimer Flugzeugwerke – Schlüsselpunkt ziviler Notstandsplanung. MdB Helmut Bazille informierte sich / Neuer Entwicklungsauftrag / „SM 67“ gescheitert / Wir flogen mit 60 Meilen 400 m hoch über Bad Wimpfen.“

¹³⁶ Das Luftfahrzeug in der Land- und Forstwirtschaft Südwestdeutschlands (1967), S. 60–63: „Voraussetzungen, Arbeitsweise und Erfolge beim Einsatz von Hubschraubern.“

¹³⁷ Meravo Unternehmensprofil, <http://www.meravo.de> rev. 2013-07-18

flugwacht e. V. (DRF)¹³⁸ auf dem Oedheimer Hubschraubergelände ihren ersten Rettungs- und Sanitätshubschrauber in Dienst.¹³⁹ Die Agusta-Bell 47 J „Ranger“ war für den damals als Todesstrecke bezeichneten Autobahnabschnitt Frankfurt-Mannheim-Karlsruhe vorgesehen und bot Platz für den Piloten, einen Arzt und zwei Verletzte auf Tragen. Der Pilot sollte als Sanitäter ausgebildet sein, um den Arzt gegebenenfalls unterstützen zu können.

Pilot Alexander Hartl hatte zuvor bei einem gestellten Unfall auf dem Fluggelände die Einsatzmöglichkeiten des Hubschraubers demonstriert. In einer anschließenden Pressekonferenz im Schloss Lehen hatte der DRF-Präsident Dr. Dr. Walter Bredfeldt die vorgesehene Struktur der Flugwacht dargestellt. Der „Hafen Oedheim“ sollte als erster Stützpunkt zum Bereich Süd gehören. Die Fa. Merckle sollte dabei den technischen Dienst für die Rettungsflugwacht übernehmen. Der Verein stellte jedoch seine Tätigkeit bereits zum Jahresende 1960 ein. Von Oedheim aus ist wahrscheinlich nie ein Rettungseinsatz geflogen worden. Die stark gestiegene Zahl an Unfalltoten Ende der 1960er Jahre war der Anlass für verschiedene Feldversuche mit Hubschraubern zur Notfallrettung. Eine strukturierte Luftrettung kam in Deutschland ab dem Frühjahr 1970 zum Einsatz.

Die Merckle Flugzeugwerke GmbH ab 1962

Nach dem Ende des SM 67-Projektes arbeiteten die Mitarbeiter der Merckle Flugzeugwerke an Studienaufträgen des Bundes mit. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Entwicklung von allwettertauglichen Rotorblättern für die von der Bundeswehr verwendeten Hubschrauber Alouette II und Bell UH-1D und eines sog. Schnellhubschraubers.

Allwettertaugliche Rotorblätter

Aus Sicht des Militärs wurde eine allwettertaugliche Ausrüstung der Hubschrauber gefordert. Dies bedeutete in erster Linie, dass sich auf den Rotorblättern kein Eis bilden darf, denn dies führt zur Fluguntauglichkeit und im schlimmsten Fall zum Absturz. Die Ingenieure prüften die Möglichkeit, zur Enteisung heißes Gas (z.B. angeheizte Luft, Triebwerksabgase) durch einen im Rotorblatt eingebauten Hohlkörper zu führen. Nach den theoretischen Vorprüfungen sollte Merckle einzelne Blattstücke verschiedener Bauarten für praktische Versuche herstellen. Diese Arbeiten zogen sich bis in den Herbst 1969 und wurden zuletzt durch die Fa. Dornier, Friedrichshafen zu Ende geführt.¹⁴⁰

¹³⁸ Dieser Verein hatte nichts mit der später gegründeten gleichnamigen Rettungsflugwacht der Björn-Steiger-Stiftung zu tun.

¹³⁹ Heilbronner Stimme vom 22.07.1960: „Rettungshubschrauber für die ‚Todesstrecke‘. Die Deutsche Rettungsflugwacht wird aktiv / ‚Einsatzhafen‘ wurde Oedheim.“

¹⁴⁰ Nach Kenntnis des Verfassers ist dieser Arbeit jedoch keine praktische Anwendung gefolgt.

Schnellhubschrauber

1964/65 erhielten die Oedheimer einen weiteren Studienauftrag des Verteidigungsministeriums: Es ging um einen Experimentalflugschrauber für hohe Geschwindigkeiten für die Teilstreitkräfte. Hubschrauber sind zwar wendig und vielseitig einsetzbar, im Vergleich zu Flugzeugen aber relativ langsam. Ihre Höchstgeschwindigkeit wird durch die Aerodynamik der Rotorblätter begrenzt. Zudem unterliegen Rotor und Blätter bei hohen Geschwindigkeiten einer starken Belastung. Um dies zu verbessern, hatten die Merckle-Ingenieure den Kombinationsflugschrauber E 98 (E steht für „Entwurf“ oder „Experimental“)¹⁴¹ für hohe Geschwindigkeiten entwickelt, also eine Kombination aus Hubschrauber und Flugzeug. Neu war eine starre Tragfläche, die im Schnellflug den gesamten notwendigen Auftrieb erzeugen sollte. Je nach Abfluggewicht sollte die E 98 Horizontalfluggeschwindigkeiten von 619 bis 635 km/h erreichen. Diese Projektstudie sollte die Basis für den Auftrag des Verteidigungsministeriums bilden, der nun die Bezeichnung Experimentalflugschrauber E 130 erhielt. Zur Entlastung des Rotors entwickelten die Merckle-Ingenieure einen Rotorkopf für fünf Blätter mit einer eigenen Blattwinkelrücksteuerung als Grob- und einer elektronischen Regelung für die Feinregelung. Der in den Oedheimer Werkhallen gebaute Prototyp wurde im großen Windkanal des Forschungsinstituts für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren an der Technischen Hochschule Stuttgart mit verkürzten Rotorblättern (Durchmesser insgesamt: 5,20 m) erprobt.

Die Ergebnisse schienen das Verteidigungsministerium zufrieden zu stellen, denn die Merckle-Werke erhielten den Auftrag zu weiteren Vorarbeiten für einen Schnellhubschrauber.¹⁴² U.a. war zu prüfen, ob der Rumpf des von der Fa. Bölkow entwickelten Hubschraubers Bo 46 für den E 130 verwendet werden könnte. Die Merckle-Ingenieure zogen aber eine Neuentwicklung vor, da ihnen der Rumpf der Bo 46 ungeeignet erschien.¹⁴³ Es wurden daher eigene Designstudien vorgelegt. Die Variante E 130 B sollte mit neu zu erstellenden Daimler-Benz-Triebwerken ausgestattet werden und eine Höchstgeschwindigkeit von 575 km/h erreichen.¹⁴⁴

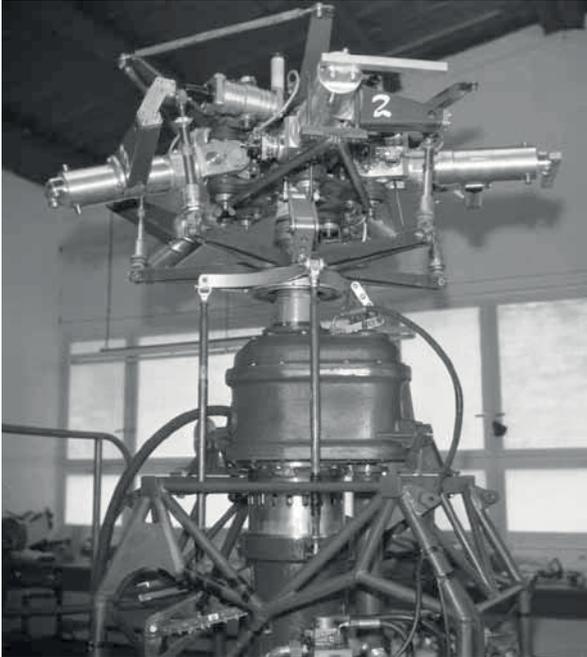
Die Idee eines Schnellhubschraubers ließ das Merckle-Team unter der Leitung der Ingenieure Emil Arnolt bzw. später Peter Richter nicht mehr los. Ihre mit dem Flugschrauber E 130 gewonnenen Erfahrungen wurden zum Rotorsystem M 133

¹⁴¹ Aussage von Prof. Dipl.-Ing. Peter Richter, 04.02.2009. In einem Projektbericht zum Hubschrauber E 130 wird dieser auch als Experimental-Flugschrauber bezeichnet.

¹⁴² Vgl. Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg, BW 1/383390, hier: Anl. A zu Auftrags-Nr. 515-K-413 vom 13.04.1965

¹⁴³ Vgl. Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg, BW 1/383, hier: Sachbericht zu Auftrags-Nr. 515-K-403 o. D. [vermutlich Ende 1965/Anfang 1966]. Die Verwendung der Bo 46 wäre nur für Geschwindigkeiten bis 450 km/h möglich gewesen, die Merckle Flugzeugwerke dachten jedoch an Erprobungsgeschwindigkeiten von 550 km/h.

¹⁴⁴ Projektvorarbeiten E 130, Bericht Nr. 45 der Merckle Flugzeugwerke GmbH vom 29.10.1965, S. 106



*Der für den Schnellhubschrauber E 130 neu entwickelte Rotor-
kopf, 1965.*

weiterentwickelt, dessen Kernstück eine neu konzipierte elektronische Regelanlage zur Entlastung des Rotors war, die auch beim Auftreten von Böen noch gute Flugeigenschaften gewähren sollte. Den Test im Windkanal hatte das neue System im Mai/Juni 1966 bestanden.¹⁴⁵ Ob die hohen Fluggeschwindigkeiten auch in der Praxis zu schaffen wären? Die Oedheimer wollten dafür einen Kombinationsflugschrauber aus dem Rumpf des Bölkow-Hubschraubers Bo 46 und dem Rotorsystem M 133 bauen.¹⁴⁶ Die Entwicklung sollte gemeinsam mit den Firmen Bölkow in Ottobrunn, WMD-SIAT in Donauwörth, ZF in Friedrichshafen, Daimler-Benz in Stuttgart und dem Fluggerätewerk Bodensee ausgeführt werden. Der erste Flug hätte im Idealfall im Herbst 1968 stattfinden können. Für zwei Versuchsmuster waren dabei Kosten von 24 655 000 DM veranschlagt.

¹⁴⁵ Ergebnisse der Windkanalversuche zum Projekt des Kombinationsflugschraubers Merckle M 133, Bericht Nr. 49, 07.12.1966, 151 S.

¹⁴⁶ Schreiben der Merckle Flugzeugwerke an das Bundesministerium für Verteidigung vom 31.03.1966. Weshalb der Rumpf der Bo 46 nunmehr für einen Geschwindigkeitsbereich von ca. 550 km/h geeignet war, ist dem Verfasser nicht bekannt.

Der Auftraggeber wünschte aber zunächst weitere Versuche, u.a. mit einem massiven Windkanalmodell im Maßstab 1:5, und weitere aerodynamische und flugmechanische Berechnungen.¹⁴⁷ Die Ergebnisse der Messungen 1967/68 bestätigten die hohen Fluggeschwindigkeiten bis 500 km/h.¹⁴⁸ Den Merckle-Ingenieuren schien ein Abschluss der Flugerprobung bis zum 30. Juni 1973 realisierbar, wenn zum 1. Januar 1968 mit den Entwicklungsarbeiten begonnen würde. Alternativ zur Verwendung des Rumpfes der Bo 46 wurde ein eigener Entwurf mit der Werksbezeichnung M 135 gefertigt.

Die Studien zum Rotorsystem M 133 und zu einem Hubschrauber M 133 gingen jedoch über die Versuche nicht hinaus. Das für die Windkanalversuche erstellte Modell befindet sich heute im Hubschraubermuseum Bückeburg.

Nach dem abschließenden Sachbericht des Bundesministeriums für Verteidigung vom 19.03.1971 berechtigten die erzielten Ergebnisse zu einer Weiterführung der Arbeiten mit den Merckle Flugzeugwerken. Hierzu ist es aber nicht gekommen.

Neue Merckle-Idee: ein U-Boot

1964 betraten die Merckle-Flugzeugwerke vollkommenes Neuland. In ihrem Auftrag fertigte eine Hamburger Werft ein stählernes Tauchboot. Es war 4,50 m lang, 1,50 m hoch und bot Platz für zwei hintereinander sitzende Personen.¹⁴⁹ Anfang November beendete das Klein-U-Boot seine Probefahrten auf der Elbe und erhielt die Zulassung für Tauchtiefen bis zu 30 m. Auch im Heilbronner Neckarhafen fanden Probefahrten mit dem französischen Berufstaucher Jacques Boissy statt.¹⁵⁰ Das Boot war in erster Linie für die Untersuchung von Hafenanlagen und Schiffskörpern unter Wasser gedacht. Zudem sollte es der Feststellung und Bergung gesunkener oder versenkter Gegenstände dienen. Werksangaben zufolge konnte es mit Hilfe einer Unterwassersprechfunkanlage auch von Land oder einem Begleitschiff aus dirigiert werden.

Vermutlich wurde nur ein einziges Exemplar für die Merckle-Werke gefertigt. Jacques Boissy erwarb ein U-Boot, das im Februar 1965 nach Monaco transportiert wurde. Während einer Tauchfahrt im Mittelmeer Ende Juli 1965 ist er mit diesem

¹⁴⁷ Das Modell hat eine Länge von 2,23 m, der Rotordurchmesser beträgt 2,20 m. Der Vertrag hierzu vom 26.05.1967 zwischen dem Bundesministerium für Verteidigung und der Merckle Flugzeugwerke GmbH hatte ein Volumen von 1 302 824 DM.

¹⁴⁸ Die Gesamtdauer der Windkanalversuche mit dem Rotorsystem M 133 und dem Modell betrug mehrere Monate.

¹⁴⁹ Vgl. Heilbronner Stimme vom 07.11.1964: „Merckle geht in den Schiffsbau“; Hamburger Abendblatt vom 09.11.1964: „Tauchboot auf der Elbe“; Stuttgarter Zeitung vom 09.11.1964: „Merckle Flugzeugwerke GmbH – Tauchboot.“

¹⁵⁰ Vgl. Heilbronner Stimme vom 12.02.1965: „Erstes Merckle-Tauchboot geht nach Monaco.“

Boot ums Leben gekommen. Ursache für den Unfall könnte eine Explosion eines von der ungeschützten Batterie ausgehenden Knallgasgemisches gewesen sein.¹⁵¹

Einstieg von Dornier

Zum 1. Juni 1968 erwarb die Dornier GmbH Friedrichshafen eine Mehrheitsbeteiligung von 74 % am Stammkapital sowie eine Option für das Restkapital der Merckle Flugzeugwerke GmbH.¹⁵² Mit dem Zusammenschluss der beiden Unternehmen wollte Dornier seine Stellung auf dem Gebiet der Hubschraubertechnik verstärken und hatte die „Voraussetzung für die erfolgreiche Durchführung anstehender größerer Entwicklungs- und Fertigungsaufgaben des Verteidigungsministeriums“ geschaffen.¹⁵³ Zugleich sah die Fa. Dornier darin einen „wesentlichen Beitrag zur Lösung der Strukturprobleme in der deutschen Luftfahrtindustrie“.¹⁵⁴

Gegenüber der Öffentlichkeit äußerte Merckle, dass er die Entscheidung zum Verkauf nicht deshalb getroffen habe, weil er plötzlich kein Interesse an Helikoptern mehr verspürte. Nach seiner Begründung ging die Vereinbarung mit Dornier vielmehr auf das Verlangen des Bundesverteidigungsministeriums als Hauptauftraggeber zurück, das künftige Entwicklungsaufträge nur noch an potente Firmen vergeben wolle. Möglicherweise waren die Vorgaben der neuen Bundesregierung, einer sozialliberalen Koalition, und des Bundesverteidigungsministeriums nach Bündelung der einzelnen Entwicklungslabors ein Grund für die Fusion. Es ist allerdings auch nicht von der Hand zu weisen, dass das Verteidigungsministerium für Merckle in Oedheim seit 1962 viel Geld für Entwicklungsarbeiten ausgegeben hat, die zwar innovative Lösungen ergeben haben, aber beinahe nie zu einer Umsetzung oder Produktion führten.¹⁵⁵

Beide Firmen sahen in der verstärkten Basis die Voraussetzung für anstehende größere Aufgaben, wie z.B. immer noch die Entwicklung eines Schnellhubschraubers. Zu dem Unternehmen in Oedheim erklärten Merckle und der stellvertretende kaufmännische Geschäftsführer der Dornier GmbH, Rechtsanwalt Dr. Tilbert Zwissler, dass durch die Übernahme keine Veränderungen im Mitarbeiterstab vorgesehen sei-

¹⁵¹ Vgl. La Nouvelle République vom 26.07.1965: „Un homme-grenouille tué par l'explosion d'un sous-marin de poche qu'il expérimentait.“

¹⁵² Mit der Übernahme von Stammkapital war kein Erwerb von Grund und Boden oder Gebäuden verbunden.

¹⁵³ Heilbronner Stimme vom 26.06.1968: „Dornier übernahm Mehrheit der Merckle-Flugzeugwerke. Fusion mit Unternehmen in Oedheim.“

¹⁵⁴ Ebd.; vgl. auch Dornier-Post (1968), 2/3, S. 45: „Dornier GmbH übernimmt 74 % der Merckle Flugzeugwerke GmbH.“

¹⁵⁵ Dornier stellte zur Zeit der Fusion in Lizenz den Hubschrauber Bell UH-1D für die Bundeswehr in größerer Stückzahl her.

en.¹⁵⁶ Die Dornier GmbH versprach sich mit dem Einstieg bei Merckle wohl größere Anteile an den Forschungsaufträgen des Bundes. Bereits ein Jahr später teilte Merckle seinen Mitarbeitern mit, dass er sich bereit erklärt habe, die technischen Büros spätestens bis Ende 1969 nach Friedrichshafen zu verlegen. Als Grund nannte Merckle die nationalen und internationalen Zusammenschlüsse in der Flugzeugindustrie, die „schnellere Entscheidungen notwendig machen, als vorauszusehen waren. Hinzu kommt noch die bekannte Forderung des Bundes auf grösstmögliche Konzentration der Flugzeugfirmen, welche nunmehr durch das Verlangen auf Zusammenlegung der Entwicklungskapazitäten erweitert worden ist“.¹⁵⁷ Viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kamen sich nun wohl verkauft vor. Nur wenige wechselten zu Dornier, ein großer Anteil der Ingenieure und Konstrukteure ging dagegen zur neu gegründeten Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH nach Ottobrunn.¹⁵⁸ Einige Mitarbeiter der Werkstätten wechselten auch zur Schwesterfirma Meravo Luftreederei.

Das Ende

Am 21. Oktober 1970 beschloss die Gesellschafterversammlung die Liquidation der Merckle Flugzeugwerke GmbH. In der Heilbronner Stimme vom 24. März 1971 wurde dann offiziell die Auflösung der Merckle Flugzeugwerke GmbH bekannt gegeben. Zwei Tage später berichtete dieselbe Zeitung über das Ende der Flugzeugwerke. Danach „soll die Verlegung von Betriebsteilen nach Friedrichshafen und das in diesem Zusammenhang von Dornier an den Tag gelegte Verhalten (das nach Meinung von Insidern den vertraglichen Abmachungen zuwiderlief) zu der Auflösung der gesamten Hubschrauber-Entwicklung in Oedheim geführt haben“ [...] „Sau tot!“ kommentierte der frühere Geschäftsführer der Merckle-Flugzeugwerke, Joachim Senftleben, den Vorgang [...] gegenüber der H[eilbronner]St[imme].¹⁵⁹ Die gesamte maschinelle und betriebliche Einrichtung der Merckle-Werke wurde jetzt von der Airfilter GmbH verwendet, ebenfalls ein Unternehmen des Karl Erwin Merckle.¹⁶⁰

¹⁵⁶ Heilbronner Stimme vom 28.06.1968: „Keine Veränderungen nach Fusion mit Dornier. Flugzeugwerke Merckle bleiben komplett im Unterland.“

¹⁵⁷ Schreiben von Merckle an die Mitarbeiter der Merckle Flugzeugwerke GmbH vom 31.03.1969 (Sammlung Thomas Seitz)

¹⁵⁸ Aussage von Kurt Pfeiderer, 07.10.2008

¹⁵⁹ Heilbronner Stimme vom 26.03.1971, S. 19: „Merckle-Flugzeugwerke aufgelöst. Bonn wünschte Konzentration / Hubschrauber-Entwicklung an den Bodensee.“ Die letzten Gesellschafter der Merckle Flugzeugwerke GmbH waren die Dornier AG, Friedrichshafen mit 74 % und die Vermer Verwaltungsgesellschaft mbH, Sarnen/Schweiz mit 26 % Anteil am Stammkapital. Die Eintragung der Liquidation ins Handelsregister erfolgte am 18.12.1973.

¹⁶⁰ Ebd.; die Airfilter GmbH befasste sich mit dem Bau von Anlagen zur Reinhaltung der Luft.

Die Merckle KG (Flugzeugwerke), die nach dem Handelsrecht immer noch existierte, sollte laut Gesellschafterbeschluss vom 25. Januar 1979 aufgelöst werden.¹⁶¹ Die Abmeldung bei der Gemeinde Oedheim erfolgte am 28. Februar.¹⁶² Mit diesem Schritt war die Hubschrauberentwicklung in Oedheim endgültig Geschichte geworden.

Ein gutes Jahrzehnt war in Oedheim ein Teil der deutschen Hubschrauberelite tätig und wirkte am Aufbau einer deutschen Luftfahrtindustrie mit. Wurden in den Anfangsjahren von 1958 bis 1962 die theoretischen Arbeiten noch überwiegend in die Praxis umgesetzt, bestanden die Jahre nach 1962 eher in der Ausarbeitung von Studien und Versuchsanordnungen. Kurz vor der Liquidation hat die Merckle Flugzeugwerke GmbH aber immerhin noch rund 60 Personen beschäftigt. Von den unternehmerischen Aktivitäten des Karl Erwin Merckle auf dem Gebiet der Fliegerei sind neben verschiedenen Patenten zwei Dinge geblieben: der erste deutsche Turbinenhubschrauber und die Meravo Luftreederei Fluggesellschaft mbH, welche die in den 1950er Jahren errichteten Gebäude und den Hubschrauberlandeplatz noch heute nutzt. Die verschiedenen Merckle-Unternehmungen in Oedheim brachten für den ländlich strukturierten Ort in den 1960er Jahren beinahe 100, zum Teil hochqualifizierte Arbeitsplätze. Die Finanzierung der Firmen erfolgte, mit Ausnahme der Meravo-Luftreederei, nahezu vollständig durch Entwicklungsaufträge des Bundes. Der Aufbau einer eigenen Produktion von Hubschraubern, Kleinflugzeugen oder einer Teilefertigung, die für das Überleben der Betriebe notwendig gewesen wäre, ist nicht gelungen oder möglicherweise nicht ernsthaft genug angestrebt worden.

Quellen und Literatur

Archivalien

Archiv der Gemeinde Oedheim, A 349 Industrieansiedlung „Flugzeugwerke K.G. Merckle Oedheim“ und „Drehprüfstand der Firma Daimler-Benz“, B 40-42 Gemeinderatsprotokolle zu den Sitzungen vom 13.11.1956, 05.09.1957, 15.11.1960

Bundesarchiv – Militärarchiv Freiburg, Bestand BW 1 Bundesministerium für Verteidigung, Abteilung Haushalt, Archiv-Nr. 382633 Auftragsakte Fa. Merckle, Stuttgart, 1957-1959 sowie Archiv-Nr. 383383, 383385, 383390, [383394], 383406, 383407, 383408, 383409, 383423, 383424, 383425, 383426, [383427], 383428, 383434, 383435, 383436, 383437, 383441, 383458 und DVW 1/25832 c des MfNV

¹⁶¹ WirtschaftsA Baden-Württemberg, Schreiben der K.E. Merckle KG an die IHK Heilbronn vom 23.01.1979

¹⁶² WirtschaftsA Baden-Württemberg, Schreiben der K.E. Merckle KG an die IHK Heilbronn vom 28.02.1979

- Hubschrauberzentrum e.V. Bückeberg, Bestand 00217 DE-Merckle-Kranhubschrauber, 00218 DE-Merckle SM 67, 00219 DE-Merckle M 133, 00220 DE-Merckle-Lastenhubschrauber M 21, 00221 DE-Merckle E 98 E Kombinationshubschrauber, Werksfilm der Flugzeugwerke Merckle GmbH, 1959 (19 min., sw, ohne Ton), Bestand 13447 MERCKLE-Berichte M 133 Teil 1, 13448 MERCKLE-Berichte M 133 Teil 2, 13449 MERCKLE E 130 M101 GK SM-69 SM-66 SM-65 M75 M72
 GASTORF, Wolfgang: Bericht über die Hintergründe und den Transport und die Zuführung des Merckle SM-67 ins Hubschraubermuseum im Zeitraum Juli–November 1971, 02.02.2009
- Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg, Bestand Y 61 Fa. Merckle, 2 Akten (Akte I: Süddeutsche Flugzeugwerke, Merckle KG Flugzeugwerke 1957–1971, Akte II: Merckle Flugzeugwerke GmbH 1959–1973)
- StadtA Heilbronn, Zeitgeschichtliche Sammlung ZS-158 (Meravo-Luftreederei Fluggesellschaft in Oedheim), ZS-12087 (Merckle, Karl Erwin; Fabrikant), ZS-16144 (Pfleiderer, Kurt), B19-145 (Akten der Verwaltungsregistratur betreffend Fliegergruppe Heilbronn und Flugplatz der Fliegergruppe Heilbronn im Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. Stuttgart auf den Böckinger Wiesen)
- KreisA Heilbronn, Kreisstatistik: Industrie und Gewerbe, Nr. 6667 Erteilung der Erlaubnis zur Weiterführung angemeldeter oder Errichtung neuer Handwerks- und sonstiger Gewerbebetriebe Neckarsulm, M-T

Literatur

- 50 Jahre Fliegen in Heilbronn. Hg. von der Fliegergruppe Heilbronn e.V. Heilbronn 1980
- Bad Friedrichshall 1933–1983. Hg. Stadt Bad Friedrichshall. Bad Friedrichshall 1983
- Bad Friedrichshall. Bd. 3. Hg. Stadt Bad Friedrichshall. Bad Friedrichshall 2001
- BESSER, Rolf: Technik und Geschichte der Hubschrauber. Von Leonardo da Vinci bis zur Gegenwart. 3. korrr. u. erw. Aufl. Stuttgart 1996
- Chronik der Stadt Heilbronn. Bd. 6: 1945–1951. Bearb. v. Alexander Renz / Susanne Schlösser. Heilbronn 1995 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 34)
- Das ist Merckle. In: Dornier-Werksnachrichten 2 (1969), S. 12
- Das Luftfahrzeug in der Land- und Forstwirtschaft Südwestdeutschlands. Hg. v. Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz. Mainz 1967
- Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Hg. v. Wolfgang BENZ und Barbara DISTEL. Bd. 8. München 2008
- Die westdeutsche Wirtschaft und ihre führenden Männer. Land Baden-Württemberg, Teil II. Frankfurt am Main 1960
- Flugwelt. Monatszeitschrift für das Gesamtgebiet der internationalen Luftfahrt. Offizielles Organ des Bundesverbandes der Deutschen Luftfahrtindustrie e.V.; verschiedene Ausgaben: 6 (1956), S. 372; 10 (1958), S. 795; 5 (1959), S. 170a; 9 (1959), S. 372; 12 (1959), S. 468; 8 (1960), S. 274; 6 (1961), S. 414
- GERSDORFF v., Kyrill / KNOBLING, Kurt: Die deutsche Luftfahrt. Hubschrauber und Trag-schrauber. 2. erg. Aufl. Koblenz 1985
- HENKEL, Anton: Oedheim. Beiträge zur Heimatgeschichte. Oedheim 1975
- Merckle Turbinen-Hubschrauber SM 67. In: Der Flieger (1959) September 1959, S. 304

- PFLEIDERER, Kurt: German Helicopter Activities after 1945. Vortrag vor der Royal Aeronautics Society. Vortragsmanuskript 1998
- PFLEIDERER, Kurt: Improvements in efficiency of rotors designed to provide both lift and thrust. Vortrag beim Agard Meeting, Paris, Januar 1966. Vortragsmanuskript 1966
- POLTE, Hans-Joachim: Hubschrauber: Geschichte, Technik und Einsatz. Herford; Bonn 1986
- REITSCH, Hanna: Höhen und Tiefen. 1945 bis zur Gegenwart. 2. erw. Aufl. München; Berlin 1978
- SEITZ, Thomas: Hubschrauber-Entwicklung in Oedheim. Oedheim 2009 (Oedheimer Hefte. Beiträge zur Oedheimer und Degmarner Geschichte 11)
- WALTER, Karl: Luft- und Raumfahrtstechniker aus Heilbronn. In: heilbronnica. Beiträge zur Stadtgeschichte. Hg. v. Christhard Schrenk. Heilbronn 2000, S. 215–232
- WINKLE, Sabine: 100 Jahre Hubschrauber (letzter Teil). Raritäten aus Deutschland. In: Flugzeug Classic (2007) Heft August, S. 50–55
- WINKLE, Sabine: Merckle SM-67 – ein Stück deutscher Hubschraubergeschichte. Der erste deutsche Turbinen Hubschrauber. In: Flugzeug Classic (2005) Heft Februar, S. 32–37
- WINTER, Hermann: Die Entwicklung des zweisitzigen Langsamflugzeuges „Kiebitz“. In: 25 Jahre Lehrstuhl und Institut für Flugzeugbau und Leichtbau an der Technischen Hochschule Braunschweig Carolo Wilhelmina 1938–1963. Braunschweig 1963, S. 105–128
- WURSTER, Rolf: 50 Jahre Deutscher Motorflugzeugbau. High-Technik von der Dittmar Möwe zum Airbus A380. Norderstedt 2001

Weitere Unterlagen

- Sammlung Thomas Seitz (verschiedene Merckle-Unterlagen wie Vermerke, Berichte, Zeitschriften, 1956–1967)
- Flugbuch von Flugkapitän Carl Bode, 26.06.1959–13.08.1959
- Tagebuch von Willi Schlauß, 15.03.1962–22.04.1962