

Peter Schmoll



MESSERSCHMITT ME 210

**GEHEIME
KOMMANDOSACHE!**

DAS RÜSTUNGSFIASKO EINES KAMPFFLUGZEUGES
IM ZWEITEN WELTKRIEG



Vorwort

In meiner Sammlung von Berichten, Dokumenten und Fotos sind viele Unterlagen zum Flugzeugtyp Me 210 zu finden. Aufgrund des Rüstungsfiaskos und seinen Auswirkungen, sowohl für Messerschmitt als auch für die Luftwaffe, habe ich mich dazu entschlossen, dieses Buch zu verfassen. Vor allem viele bisher unbekannt Details über die Konstruktion, Erprobung, Produktion und den Einsatz dieses Flugzeugtyps sind auch heute noch für viele Leser von Interesse. Das Scheitern der Me 210 zeigt aber auch die Schwächen der deutschen Luftwaffe im Verbund mit der Luftfahrtindustrie im Zweiten Weltkrieg auf. Professor Willy Messerschmitt, ein Verfechter des absoluten Leichtbaus, hatte mit seinen Flugzeugkonstruktionen einen Weg beschritten, der nachfolgend immer größere Korrekturen erforderte. So aerodynamisch genial seine Konstruktionen auch waren, die aufgetretenen Schwachpunkte in seinen Konstruktionen waren nicht zu übersehen. Bereits bei der Bf 108 waren nachträglich Verstärkungen am Tragflächenholm erforderlich. Beim Jagdflugzeug Bf 109 F betraf dies vor allem die Tragflächenbeplankung und das Leitwerk. Mit der Konstruktion der Me 210 hatte Messerschmitt in dieser Richtung allerdings ein Flugzeug auf die Fahrwerksbeine gestellt, das eine zu große Anzahl an Schwachpunkten aufwies. Das Reichsluftfahrtministerium schaute dieser Entwicklung über zwei Jahre hinweg mehr oder weniger tatenlos zu, obwohl die Mängel der Gesamtkonstruktion mit seinen Problemen bei den Testflügen ganz offensichtlich zu Tage traten. Hinzu kamen dann noch die Schwierigkeiten mit den Motoren von Daimler-Benz, welche ebenfalls mit technischen Problemen zu

kämpfen hatten. Aber auch hier hatte Messerschmitt einen gewissen Anteil zu tragen, weil er sich nicht an die Vorgaben von Daimler-Benz für die Auslegung der Öl- und Wasserkühler hielt. Die Kühler für Motoröl und Kühlstoff waren von der Stirnfläche her zu klein ausgelegt und ergaben daher eine höhere thermische Beanspruchung der Motortechnik. Dies ist durch Briefverkehr zwischen Daimler-Benz und Messerschmitt belegt, mit der Aufforderung an Messerschmitt, sich an die Einbauvorgaben für die Triebwerke und Kühler zu halten. Für Messerschmitt bedeuteten von der Stirnfläche her gesehen größere Kühler aber wiederum einen Verlust an Geschwindigkeit.

Angesichts der damaligen Kriegslage 1941/42, wurde der Ruf nach immer mehr Unterstützung durch die Luftwaffe lauter, um die völlig überdehnten Fronten abzusichern. Die Kriegsproduktion, speziell im Bereich der Flugzeugproduktion, kam den steigenden Verlusten kaum noch hinterher. Und jetzt, in dieser sich alles entscheidenden Kriegsphase, kam es zum Totalausfall eines Flugzeugtyps, von dem 2.000 Maschinen in Auftrag gegeben worden sind. Was nun folgte, war ein Machtkampf zwischen dem Reichsluftfahrtministerium und dem Messerschmitt-Konzern. Diese Auseinandersetzung wurde auch mit den unterschiedlichen Uniformen im III. Reich ausgetragen. Im Kapitel „Symbolik der Uniformen“ wird darauf näher eingegangen. Ein Kapitel, welches bisher in dieser Form wahrscheinlich so noch nicht betrachtet worden ist.

*Peter Schmoll
Sandsbach im September 2023*

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	5
Einleitung.....	7
Die Protagonisten.....	13
Ernste Probleme mit der Me bereits in der Erprobung.....	16
Die Symbolik der Uniformen.....	20
Serienproduktion in Augsburg und Regensburg.....	26
Produktion in Augsburg.....	26
Produktion in Regensburg.....	38
Das Fiasko: Stopp der Produktion Me 210.....	53
Die Umbauflugzeuge Me 210.....	71
Versuchseinbau des Funkmessgerätes (Radar) „Hohentwiel“ in die Me 210..	80
Lieferung von Me 210 an Japan.....	84
Die Me 210 als Schulflugzeug.....	85
Die Me 210 beim Erprobungskommando.....	86
Erprobungsstaffel mit Umbauflugzeugen Me 210 im Fronteinsatz.....	89
Die Me 210 im Einsatz bei der III./ZG 1.....	93
Einsatz der Me 210 als Aufklärer im Mittelmeerraum.....	109
Die Me 210 im Einsatz als Nachtjäger.....	111
Me 210 in der Reichsverteidigung als Fühlungshalter im Einsatz.....	112
Me 210 beim Kampfgeschwader 51.....	113
Lizenzproduktion der Me 210 in Ungarn.....	114
Übergang von der Me 210 auf die Me 410.....	115
Die Me 410 F6+WK.....	116
Technik Me 210 – Typenbeschreibung Me 210 A-Zerstörer.....	120
Verwendete Literatur.....	132
Verwendete Dokumente.....	132
Dokumente Me 210.....	133
Abkürzungen.....	175
Danksagung.....	175

Einleitung

Dass es während des Zweiten Weltkrieges zu einem abrupten Stillstand in der Flugzeugproduktion des Messerschmitt-Konzerns im März 1942 kam, hatte eine Vorgeschichte, die sich für Messerschmitt verheerend auswirken sollte. Im Auftrag der Deutschen Luft Hansa konstruierte Willy Messerschmitt bei den Bayerischen Flugzeugwerken (BFW) in Augsburg das Verkehrsflugzeug M20, welches am 26. Februar 1928 seinen Erstflug absolvierte und wegen Bruch des Leitwerks abstürzte. Der Pilot von der Luft Hansa wurde dabei getötet. Anmerkung: Die Schreibweise Luft Hansa änderte sich erst 1934 in Lufthansa.

1929 gingen an die Deutsche Luft Hansa (DLH) zwei weitere M20, und bis 1931 wurden noch fünf M20 übernommen sowie eine Maschine gleichen Typs von der DVS angemietet. Die M20 mit der Kennung D-1930 stürzte am 6. Oktober 1930 beim Landeanflug auf Dresden ab. Die sechs Passagiere und die beiden Flugzeugführer wurden dabei getötet. Eine genaue Absturzursache konnte nicht ermittelt werden. Es wurden starke Windböen für den Absturz angenommen. Ein halbes Jahr später, am 14. April 1931, stürzte die M20 D-1928 bei

Rietschen in der Oberlausitz ab. Die Besatzung kam ums Leben und die sieben Passagiere wurden zum Teil schwer verletzt. Als Absturzursache konnte zweifelsfrei ein Leitwerksbruch nachgewiesen werden.

Erhard Milch war zu dieser Zeit bei der DLH als Technischer Direktor und Vorstandsmitglied eingesetzt. Aufgrund des Leitwerksbruchs wurden alle M20 vom Flugbetrieb sofort außer Dienst gestellt. Eine Untersuchungskommission stellte zweifelsfrei den Bruch am Leitwerk fest. Messerschmitt konnte aber nachweisen, dass er nach den geltenden technischen Regeln die Konstruktion durchgeführt hatte. Daraufhin wurden die Konstruktionsvorschriften geändert. Milch vertrat aber nach wie vor die Meinung, dass die Konstruktion von Messerschmitt im Leitwerksbereich der M20 entscheidende Schwachstellen aufwies. Als Technischer Direktor verweigerte er nach dem Unfall in Rietschen die Abnahme weiterer bestellter M20. Diese Flugzeuge waren aber bereits fertiggestellt, und da die DLH nicht bezahlte, sahen sich die BFW gezwungen, einen Konkursantrag zu stellen. Das Verhältnis zwischen Milch und Messerschmitt galt seit diesem Zeitpunkt als



Diese Aufnahme zeigt eine M20 beim Landeanflug. Sehr deutlich ist das schmale Rumpfelement im Übergang zum Leitwerk zu sehen. Der Schriftzug LUFTHANSA ist hier noch getrennt geschrieben. Erst Mitte der 30er Jahre wurde daraus die LUFTHANSA. Foto Airbus Corporate Heritage

Diese Aufnahme einer M20 lässt erkennen, dass der Rumpf auf der Oberseite stark verjüngt mit dem Leitwerk verbunden ist.

Foto Airbus Corporate Heritage



schwer belastet. Als Erhard Milch im III. Reich bis zum Stellvertreter Görings im Reichsluftfahrtministerium (RLM) aufstieg, war angesichts der hausgemachten Probleme mit der Me 210 eine massive Konfrontation mit Willy Messerschmitt vorhersehbar.

Als in Augsburg bei der Messerschmitt AG die ersten Zerstörer vom Typ Bf 110 aus der Montagehalle rollten, wurde bereits am Entwurf

eines Nachfolgers gearbeitet. 1936/37 stellte das Reichsluftfahrtministerium neue technische und taktische Forderungen auf. So sollten nun auch Ziele im Sturzflug angegriffen werden können. Die Bombenlast wurde auf 1.000 kg gesteigert. Die Bewaffnung wurde verstärkt, mit der Forderung einer Abwehr nach hinten und unten. Schon allein die Forderung des RLM nach Sturzflugfähigkeit konnte die Bf 110

Bereits bei der Bf 108 gab es strukturelle Probleme.

Im Jahr 1938 musste bei 80 Bf 108 eine Verstärkung des Tragflächenholmes nachgerüstet werden. Diese Arbeiten wurden im Werk Regensburg ausgeführt.

Foto Sammlung Peter Schmoll





Bei der Bf 109 F war der Anschluss des Leitwerks an den Rumpf zu weich konstruiert. Als Nothilfe wurden Blechstreifen außen am Übergang Rumpf-Leitwerk aufgenietet, die in dieser Aufnahme deutlich zu erkennen sind. Eine vernietete Verbindung aus Duralblech hatte die gleiche Festigkeit wie eine vergleichbare Verbindung aus Stahlblech St 37.

Foto Sammlung Peter Schmoll

nicht erfüllen, sodass sich Messerschmitt nach eingehenden Studien für eine Neukonstruktion als Nachfolgemodell der Bf 110 entschied hat. Diese Neukonstruktion erhielt die Projektnummer P 1060. In den Jahren 1937/38 wurde vom Projektbüro nach zahlreichen Berechnungen letztendlich der Entwurf festgelegt und mit der Konstruktion begonnen. Messerschmitt beteiligte sich entscheidend an der Konstruktion und wich aber von der ursprünglichen Planung ab. Er verkürzte den Rumpf und sah dafür Vorflügel (Slots) an den Tragflächen vor, um die Wendigkeit im Luftkampf zu verbessern.

Ohne die Flugerprobung abzuwarten, bestellte das RLM 2.000 Maschinen. Denn die Me 210 sollte nicht nur die Bf 110 als Zerstörer ablösen, sondern auch noch den „Stuka“ Junkers Ju 87 ersetzen. Von der Me 210 sollten 1.000 Maschinen allein im Jahre 1941 geliefert werden. Geplant war bis Anfang 1942 die Aufstellung von mindestens sieben Zerstörereinheiten in Geschwaderstärke. Allein diese Forderungen und Pläne waren als utopisch zu betrachten. Angesichts der aufgetretenen technischen Probleme mit



Bf 110 C zeigt ihre schwere Bewaffnung mit vier MG 17 oben und zwei 20 mm-Kanonen MG-FF unten, in der Rumpfspitze konzentriert.

Foto Sammlung Peter Schmoll



Die Bf 110 C war in den deutschen Zerstörerverbänden eingesetzt und sollte durch die Me 210 ersetzt werden. In der Aufnahme sind fabrikneue Maschinen zu sehen.

Foto Sammlung Peter Schmoll



Mit leistungsgesteigerten Triebwerken DB 601 war die Bf 110 auch als Aufklärer, wie hier in Nordafrika, im Einsatz.
Foto Sammlung Peter Schmolli

der Me 210 hatten sie auch kaum die Chance auf eine Realisierung.

Zweifelsohne war die Me 210 von der Formgebung und der technischen Gesamtkonzeption her ein äußerst moderner und fortschrittlicher Entwurf. Aber von Anfang an waren ihre Flugeigenschaften nicht befriedigend. Mit der Me 210 erlebte der Messerschmitt-Konzern seinen größten wirtschaftlichen Rückschlag. Die Folge war eine Entmachtung von Professor Messerschmitt, da das RLM nach diesem Fehlschlag massiven Einfluss auf den gesamten Konzern nahm und alle Aktivitäten durch Generalfeldmarschall Milch oder dessen Beauftragte überwacht wurden. Die Endmontage der Me 210 erfolgte in Großserie in Augsburg und Regensburg. Augsburg fertigte den Rumpfteil mit der Kabine, das Tragflächenmittelteil und das Leitwerk; aus Regensburg kamen die Tragflächen und der hintere Rumpfteil. Eine ähnliche Fertigungsaufteilung erfolgte dann später, 1944/45, auch bei der Me 262.

Bereits im März 1942 wurde die Produktion in beiden Werken auf Anordnung des RLM einge-

stellt. Dies betraf natürlich auch alle Zulieferbetriebe. Im Messerschmitt-Konzern brach Panik aus. Tausende von Arbeitskräften in den Messerschmitt-Werken, den beiden Lizenzbetrieben und der Zulieferindustrie waren wochenlang beschäftigungslos oder mit einer Umstellung der Produktion zurück auf die Bf 110 befasst.

Für die Luftwaffe war der Totalausfall der Me 210 eine nicht unwesentliche Schwächung. Für die geplante Sommeroffensive an der Ostfront 1942 musste die Luftwaffe auf die Me 210 verzichten. Göring und Milch waren deshalb gezwungen, ihre Planungen zu ändern und neue Lieferpläne für die Flugzeugindustrie anzuweisen. Als erster Schritt wurde die sofortige Wiederaufnahme der Produktion der Bf 110 angeordnet. Die schnellstmögliche erneute Produktion der Bf 110 konnte den Fehlbestand aber bei den Einsatzverbänden nicht ausgleichen. Um die Lücken bei der Luftwaffe zu schließen, wurde beschlossen, den Zerstörergeschwadern ersatzweise Bf 109 E aus der Industrie-Instandsetzung zuzuführen. Diese Bf 109 E hatten



Die ersten zwei Me 210 A-1 mit den Kennungen PN+PA, Werknummer 2100110102, und PN+PB mit der Werknummer 2100110106 werden Anfang Juli 1941 in Augsburg an die Luftwaffe übergeben.

Foto Sammlung Peter Schmall



Nach dem Scheitern der Me 210 musste die Produktion der Bf 110 erneut aufgenommen werden. In der Aufnahme zu sehen ist eine Bf 110 G-2 mit einer überschweren Bewaffnung im Rumpfbug: zwei Maschinenkanonen MK 108 Kaliber 30 mm. Darunter befanden sich im Rumpf zwei MG 151/20. In einer Waffengondel unter dem Rumpf waren zwei weitere MG 151/20 angeordnet. Unter den Tragflächen waren insgesamt vier Abschussrohre für die Bordrakete BR 21 und zwei Abwurf tanks mit je 300 Litern aufgehängt. In dieser Ausführung war die Bf 110 zur Bekämpfung der US-Bomber konzipiert worden. Noch im Februar 1944 konnten zahlreiche US-Bomber vernichtet werden. Wegen hoher Verluste durch die Begleitjäger musste die Bf 110 Mitte 1944 vom Einsatz zurückgezogen werden.

Foto Sammlung Peter Schmall

allerdings nicht den Gefechtswert wie eine Bf 110 oder Me 210. Dies betraf folgende Bereiche:

- geringere Reichweite,
- weniger Bombenzuladung,
- eine reduzierte Bewaffnung.

Damit ging die Luftwaffe an der Ostfront deutlich geschwächt in die Sommeroffensive 1942, was zumindest die Nahunterstützung der Hee-

restruppen anbelangte. Wären die ursprünglich geforderten Zerstörereinheiten mit den eingeplanten Me 210 bereitgestanden, hätte der Kriegsverlauf an der Ostfront in diesem Jahr womöglich eine andere Entwicklung genommen. Der Luftwaffe dürften nach vorsichtigen Schätzungen mindestens 800 bis 1.000 Kampfflugzeuge gefehlt haben. Die ständigen



Da sich die Me 210 und auch das Nachfolgemuster Me 410 als Nachtjäger nicht bewährten, wurde die Bf 110 G-4 bis Anfang 1945 produziert und blieb bis Kriegsende im Einsatz. Zur Vergrößerung der Reichweite wurde unter jeder Tragfläche noch ein 300 Liter fassender Abwurfbehälter eingehängt. Die hier abgebildete Maschine verfügte über zwei verschiedene Funkmessgeräte (RADAR): In der Mitte ist ein FuG 202 Lichtenstein-BC für die Naherfassung verbaut, außen die vier großen Antennen des FuG 220 Lichtenstein SN-2 für große Reichweite. Der Antennenwald reduzierte die Geschwindigkeit um rund 25 km/h.

Foto Sammlung Peter Schmoll

Konstruktionsänderungen an der Me 210 haben dazu im Wesentlichen mit beigetragen, dass dieses Flugzeug nur in geringer Stückzahl, aber auch erst Ende 1942 zur Verfügung stand. Diese Fehler in der Konstruktion der Me 210 führten zu Lieferverzögerungen, die eindeutig auf das Konto von Messerschmitt mit seinem übertriebenen Leichtbau gingen. Messerschmitt hatte ein Flugzeug konstruiert, das über keinerlei Festigkeitsreserven verfügte. Hausgemachte Probleme, welche sowohl die Bf 109, Bf 110 und Me 210 betrafen. Was allerdings auf das Konto des Generalstabs der Luftwaffe ging, war die unsinnige Forderung nach Sturzfähigkeit. Als dann die ersten Versuchsflugzeuge mit verlängertem und aufgedicktem Rumpf sowie mit Vorflügeln (Slots) zur Verfügung standen, erfolgte die völlig unsinnige

Anordnung, die Produktion sowie alle Arbeiten an der Me 210 A-1 vorübergehend komplett einzustellen. Dies geschah wohl angesichts der bisher aufgetretenen Personal- und Materialverluste bei der Einführung der Me 210 A-1 in der Luftwaffe. Aber Milch hatte noch eine Rechnung mit Messerschmitt zu begleichen, und da kamen ihm die Schwierigkeiten mit der Me 210 wie gerufen, was letztendlich in der Entmachtung von Messerschmitt endete. Für den Messerschmitt-Konzern bedeuteten die Einstellung der Produktion und der nachfolgende Umbau der Flugzeuge einen gigantischen Verlust. In Friedenszeiten hätte dies die Insolvenz des Messerschmitt-Konzerns bedeutet. Im Krieg galten aber andere Regeln, denn da ging es schließlich um das Überleben des Staates und seiner Regierung.

Die Protagonisten

Am Fiasko der Me 210 waren die Spitzen des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) und die Führung des Messerschmitt-Konzern beteiligt. Von Seiten des RLM sind hier der Oberbefehlshaber der Luftwaffe Reichsmarschall Hermann Göring, Generaloberst Ernst Udet und Generalfeldmarschall (GFM) Erhard Milch zu nennen. Vom späteren Generalfeldmarschall Kesselring ist folgende Aussage erhalten geblieben: „Göring arbeitete nur im Notfall.“ Für diese Aussage sprach, dass sich Göring im ersten Halbjahr 1939 entweder auf der Jagd oder im Urlaub befand. Im Messerschmitt-Konzern trugen Professor Willy Messerschmitt mit seinen Direktoren Heinrich Hentzen und Rakan Kokothaki die entsprechende Verantwortung. Nach dem Freitod von Ernst Udet im November 1941 trat GFM Milch dessen Nachfolge als Generalluftzeugmeister an und nun spitzte sich die Lage innerhalb weniger Wochen dramatisch zu. Der Betriebsführer der Messerschmitt GmbH Regensburg, SA- und SS-Brigadeführer Theo Croneiß, versuchte, vermittelnd in die verfahrenere Situation einzugreifen.

Göring ließ Milch freie Hand und gab ihm Rückendeckung, um den Ausstoß der deutschen Luftfahrtindustrie zu steigern. An allen Fronten war die Unterstützung des Heeres durch die Luftwaffe absolut erforderlich. War die Luft herrschaft gesichert, stellten sich auch Erfolge bei den Offensiven der Wehrmacht ein und die Verluste der eigenen Truppen gingen zurück. Göring versuchte mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln, seine Position als zweiter Mann im III. Reich abzusichern, und dazu brauchte er Milch und vor allem Erfolge der Luftwaffe.

Milch war aber vollkommen klar, dass mit dem Kriegseintritt der USA sich die Kräfteverhältnisse zu ungunsten des III. Reiches verschieben werden. Hitler hatte, nachdem Japan am 7. Dezember 1941 die USA in Pearl Harbor angegriffen hatte, ohne Not am 11. Dezember 1941 den USA den Krieg erklärt. Die Planungen von GFM Milch liefen auf eine Verstaatlichung der gesamten deutschen Luftfahrtindustrie hinaus. Aus seiner Sicht waren jetzt Stückzahlen gefragt, und die Entwicklungen neuer Typen wur-



*Professor Willy Messerschmitt und Theo Croneiß auf dem Industriefluggelände in Regensburg. Croneiß trägt die SS-Uniform im Range eines Brigadeführers.
Foto Croneiß*

den in der Dringlichkeit zurückgestuft. Udet hatte in seinem Amt rund 4.000 Mitarbeiter, von denen Milch innerhalb von einigen Monaten 2.000 aus ihren Ämtern entfernte. Milch informierte Göring Anfang März über die desolate Rüstungsproduktion der Luftwaffe. Aufgrund der vorliegenden Fakten befahl Göring eine „kriegsgerichtliche Untersuchung“ und beauftragte damit den Leiter der Luftwaffenrechtspflege General von Hammerstein. Gegen folgende Mitarbeiter von Udet wurde nun kriegsgerichtlich ermittelt:

- Generalmajor Albert Ploch,
- General-Ingenieur Gottfried Reidenbach,
- General-Ingenieur Günther Tschersich.

General Hammerstein ernannte ein aus drei Richtern bestehendes Kriegsgericht unter Leitung von Reichskriegsgerichtsrat Dr. Kraell. Es begann eine über Monate dauernde Untersuchung mit vielen Vernehmungen im RLM. Von Göring bis zum letzten Ingenieur wurden Ermittlungen aufgenommen. Die Untersuchungen des Reichskriegsgerichtes betrafen vor allem den „Gesamtgeschäftsbereich“ des Generalluftzeugmeisters in den Jahren 1939-1941. Dieser Gesamtgeschäftsbereich betraf somit auch automatisch alle Flugzeugfirmen. Vor allem die

Professor Messerschmitt begrüßt Generalfeldmarschall Erhard Milch in Augsburg. Die offensichtlich freundliche Begrüßung täuscht über das sehr angespannte Verhältnis hinweg.

Foto Sammlung Peter Schmoll



Führung der Konzerne von Junkers mit Direktor Koppenberg sowie Heinkel und Messerschmitt waren davon betroffen. Als erster wurde Koppenberg entmachtet. Einer der Gründe war der von Göring 1938 angeordnete Aufbau eines 1.000-Motorenwerkes von Junkers. Dieses Motorenwerk war erst mit starker Verspätung umgesetzt worden und war einer der Gründe für die Entmachtung Koppenbergs. Als nächster wurde Heinkel im November 1941 mit dem Reichskriegsgericht gedroht, angesichts der Probleme mit dem Bomber He 177. Milch äußerte sich Heinkel gegenüber wie folgt: „Zwei Industrieführer und ein Ingenieur vom RLM sind zum Tode verurteilt und werden demnächst im Hof des RLM erhängt!“ Heinkel musste um sein Leben fürchten und daher war von seiner Seite nur mehr mit geringem Widerstand zu rechnen. Wenig später folgte die Entmachtung von Ernst Heinkel. Bereits im Januar 1942 wurde gegen die Verantwortlichen bei Focke-Wulf wegen organisatorischer Mängel ermittelt. Sie wurden für die Rückstände bei der Ausbringung des Jagdflugzeugs FW 190 verantwortlich gemacht. Messerschmitt war dann im März 1942 der nächste Fall. Die

Schwierigkeiten mit der Me 210 bei der Luftwaffe führten dazu, dass Messerschmitt gegenüber Göring zur Aussage gezwungen war: „Die Me 210 ist in der vorhandenen Ausführung nicht einsatzbereit.“ Was folgte war die Einstellung der Produktion und der Abbruch sämtlicher Arbeiten an der Me 210 auf Anweisung von Göring. Diese Anweisung lief unter Geheime Kommandosache (GKdoS)(siehe auch Telegramm im Anhang).

Im Herbst 1942 waren die Untersuchungen des Reichskriegsgerichts unter Dr. Kraell abgeschlossen. Als Ergebnis wurde das mehr oder weniger Versagen von Udet ermittelt. Es habe an jeder Führung in seinem Amt gefehlt und er habe seine Aufgaben vernachlässigt. Kraell sprach sich gegen ein Strafverfahren von Ploch, Tschersich und Reidenbach aus. Er erklärte, dass dies nur dem Feind nützen würde. Für alle drei Angeklagten blieb das Fiasko mit der Me 210 aber nicht folgenlos. Als erstes wurden sie freigestellt und bis Ende 1942 waren sie aus der Luftwaffe entlassen worden.

Professor Messerschmitt hatte aufgrund seiner Erfolge bei den Typen Bf 108, Bf 109 und Bf 110 einen gewissen Freiraum im System des



*Reichsmarschall und Oberbefehlshaber der Luftwaffe Hermann Göring im Gespräch mit Generalfeldmarschall Erhard Milch.
Foto Airbus Corporate Heritage*

RLM. Aber mit den aufgetretenen Problemen bei der Me 210 bot er eine Angriffsfläche, die von GFM Milch voll ausnutzte und die zur Entmachtung von Messerschmitt führte, der dann als Leiter der Entwicklung im eigenen Konzern abgeschoben wurde. Fortan war Messerschmitt nur noch für das Konstruktionsbüro zuständig. GFM Milch verfolgte nun konsequent die Steigerung der Flugzeugproduktion. Die Entwicklung neuer Flugzeuge wurde als nachrangig betrachtet. (Siehe auch Budraß, Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918-1945, auf Seite 736-738: Prämissen und Instrumente einer verstaatlichten Rüstungssteuerung.)

Croneiß und Milch hatten ebenfalls ein stark belastetes Verhältnis. Dies lag daran, dass Croneiß im Juli 1933 zum Sonderkommissar des Obersten SA-Führers (Röhm) für Luftfahrtfragen ernannt wurde und im Juli 1933 zum Fliegerreferenten der Obersten SA-Führung aufstieg. Ferner wurde Croneiß der Posten des Geschwaderführers der Fliegerlandgruppe „X“ (Zehn) Bayern übertragen. Dies bedeutete eine absolute Konkurrenz zum RLM unter Göring. Milch hingegen wurde von Göring zum Staatssekretär im RLM ernannt. Zwischen Croneiß und Milch gab es einen ersten Konflikt im Herbst 1933. Croneiß sprach die teilweise nicht arische Abstammung von Milch an. Die Denunziation muss Milch tief getroffen haben. Diese Angelegenheit landete natürlich auch auf dem Schreibtisch von Göring und er war gezwun-

gen, zu handeln. Von Göring ist eine Aussage überliefert, die folgenden Inhalt hatte: „Wer Jude ist, bestimme ich!“

Wenige Tage, nachdem die gesamte Führung der SA (Röhm-Putsch) verhaftet und zum Teil hingerichtet war, erteilte Göring noch im Juli 1934 die Anweisung an Croneiß, dass er sich aus der Luftfahrtpolitik herauszuhalten und auf seine Tätigkeit bei den Bayerischen Flugzeugwerken zu konzentrieren habe. Croneiß war seit 1933 Aufsichtsratsvorsitzender der Bayerischen Flugzeugwerke und leitete ab 1937 die Bayerischen Flugzeugwerke Regensburg GmbH als Betriebsführer. Schon in dieser Hinsicht bildeten Croneiß und Messerschmitt eine enge Schicksalsgemeinschaft.

Diese Gemengelage mit Göring und Milch auf der einen Seite und Messerschmitt und Croneiß auf der anderen ergab eine absolut „explosionsgefährdete“ Atmosphäre. Was die Schwierigkeiten mit der Me 210 anbelangte, war absehbar, dass Milch, ausgestattet mit einer vorher nie dagewesenen Machtposition im RLM und mit der Rückendeckung von Göring, hier als Sieger gegenüber Messerschmitt hervorgehen würde. Es kann davon ausgegangen werden, dass Milch so nebenher auch gleich noch „alte Rechnungen“ mit Messerschmitt und Croneiß beglich. Bekanntlich sieht man sich immer zweimal im Leben, und Milch saß in diesem Fall am längeren Hebel.

Ernste Probleme mit der Me 210 bereits in der Erprobung

Wie bereits beschrieben, war die Me 210 als Nachfolgemodell für die Bf 110 vorgesehen und als sturzfähiges Kampfflugzeug und Zerstörer konzipiert worden. Entgegen dem ursprünglichen Plan von Konstrukteur Waldemar Voigt hatte Messerschmitt den Rumpf um ca. 900 Millimeter gekürzt. Die geplanten Vorflügel (Slots) wurden bei der Serienversion, in Abstimmung mit Messerschmitt, nicht eingebaut. Das Reichsluftfahrtministerium (RLM) in Berlin stimmte dem schon aus Kostengründen zu. Die Bauvorrichtungen für die Vorflügel waren aber vorhanden, da die ersten V-Muster mit Slots ausgerüstet waren. Am 2. September 1939 führte Testpilot Dr. Hermann Wurster den Erstflug mit der Me 210 V1 durch. Sein Kommentar nach der Landung: „Die Maschine braucht einen längeren Rumpf!“ Messerschmitt argumentierte dagegen, dass er dann für drei Millionen Reichsmark Bauvorrichtungen verschrotten muss. Bei den folgenden Testflügen mit den V-Mustern der Me 210 kritisierten auch andere Testpiloten von Messerschmitt und Piloten der Luftwaffen-Erprobungsstelle in Rechlin, durchgehend die Flugeigenschaften der Maschine, die in erster Linie auf den verkürzten Rumpf zurückzuführen waren.

Einem Dokument vom 15. Juli 1940 ist zu entnehmen, dass die Me 210 V-2 auf ein behelfsmäßig ausgeführtes zentrales Leitwerk umgerüstet wurde. Dies betraf auch die Me 210 V-3 und V-4. Die im Bau befindlichen V-5 bis V-8 wurden ebenfalls auf ein zentrales Leitwerk umgerüstet. Die V-1 hatte zu diesem Zeitpunkt 71 Flugstunden und 144 Starts durchgeführt. Die V-2 kam auf 56 Flugstunden bei 124 Starts. Die Ruderwirkungen und Ruderkräfte für das Seitenleitwerk waren in Ordnung, desgleichen für die Querruder. Die Ruderkräfte für das Höhenruder wurden als zu hoch eingestuft und sollten durch Austausch der Endkappen verbessert werden. Mit der V-4 wurden Belade- und Auslöseversuche mit 500 und 1.000 kg im Stand erfolgreich durchgeführt. Die Me 210 V-9 entsprach fliegerisch ganz der Serie und in

vielen Teilen auch dem Serienzustand. Die V-9 war als erste Me 210 mit geschützten Tanks ausgerüstet worden. Die V-9 wurde zur Erprobung der Flugeigenschaften eingesetzt, weil sie als erste Me 210 mit dem Serienleitwerk und dem Serientriebwerk ausgerüstet war. Die Leistungen mit dem Motortyp DB 601 F sind zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht erfolgt worden. Die Ansaughutze in Volldruckhöhe war noch nicht in Ordnung. Der nachträglich geforderte Einbau der Funkgeräte FuG 16 und FuG 25 ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgt. Die V-10 bis V-16 galten als 0-Serien-Flugzeuge und wurden vollständig nach Serienunterlagen gebaut. In diesem Zusammenhang ist es interessant, dass die Flugleistungen mit dem Metallpropeller besser waren als mit Luftschraubenblättern aus Holz. Die starre Bewaffnung der V-4 wurde am Boden ohne Probleme beschossen. Die Erprobung der beweglichen Bewaffnung nach hinten, der sogenannten Borsigstände, wurde auf der E-Stelle in Tarnowitz mit der V-3 durchgeführt. Das Kabinenrückteil musste wegen der beiden Visiereinrichtungen für die MG 131 in der Serie noch geändert werden. Hier war der Einbau von Planscheiben für eine verzerrungsfreie Sicht nach hinten außen notwendig. Die Funktionserprobung aller Waffen im Flug war zu diesem Zeitpunkt noch nicht durchgeführt worden. Die beiden MG 131 konnten fast den gesamten Luftraum nach hinten abdecken. Die Waffen wurden aus der Kabine mit der von Rheinmetall-Borsig neu entwickelten ferngesteuerten Drehring-Seitenlafette gerichtet. Die beiden Maschinengewehre wurden über zwei Reflexvisiere Revi 25 A zum Einsatz gebracht und konnten auf Stellung von 90 Grad senkrecht nach oben, 45 Grad nach unten und jeweils um 45 Grad nach den Seiten ausschwenken. Um feuern zu können, musste die Waffe um mindestens sieben Grad nach außen geschwenkt werden, damit die eigene Maschine bei der Schussabgabe nicht beschädigt wurde. Unter diesem Bereich waren die Waffen elek-



Auf das Kampfflugzeug Messerschmitt Me 210 setzte das Reichsluftfahrtministerium große Hoffnungen und bestellte vom Reißbrett weg 2.000 dieser Flugzeuge, ohne eine Flugerprobung abzuwarten. In der Erprobung ergaben sich dann immer mehr aerodynamische und technische Probleme. Die Schwierigkeiten führten letztendlich im März 1942 zum Stopp der Produktion in Augsburg und Regensburg – für den Messerschmitt-Konzern ein Fiasko. Im Buch werden zahlreiche Fotos und technische Dokumente erstmals veröffentlicht. Auch wird der verlustreiche Einsatz der Me 210 bei der Luftwaffe in den Jahren 1942–1944 erstmals dokumentiert. Ein besonderes Kapitel befasst sich zudem mit der Symbolik der Uniformen im Dritten Reich.



Peter Scholl, Jahrgang 1952, ehemaliger Leiter einer großen Werkfeuerwehr, befasst sich seit Anfang der 70er Jahre mit der Geschichte der Luftangriffe auf Regensburg und der Flugzeugproduktion von Messerschmitt. Besuche in Archiven im In- und Ausland sowie Interviews mit zahlreichen Zeitzeugen ergaben eine einmalige Sammlung von Berichten, Fotos und Unterlagen, die als Basis für seine Bücher dienen.

Heimat
battenberg
giertl verlag


BUCHVERLAG
ist eine Marke der
Battenberg Gietl Verlag GmbH


9 783955 874285 39,90 € [D]