Schmoll informiert über Messerschmitt-Werke

Neues Buch handelt von NS-Rüstungsfiasko

Von Tim Graser

Regensburg. Regensburg sei vom Krieg verschont geblieben, heißt es oft. Ein Glück, blieb doch die gesamte historische Altstadt, die es inzwischen zum Unesco-Weltkulturerbe geschafft hat, vor der Zerstörung bewahrt. Dass die Domstadt ein zentrales Ziel der alliierten Luftstreitkräfte war und dass um Regensburg einer der erbittertsten Luftkämpfe des zweiten Weltkriegs geführt wurde, wissen hingegen nur wenige.

Einer, der viel darüber weiß, ist Peter Schmoll. Der Autor befasst sich seit den frühen 70er Jahren mit der Geschichte der Luftangriffe auf Regensburg und der Flugzeugproduktion der Firma Messerschmitt, die damals in Regensburg Kampfflugzeuge für die Luftwaffe des dritten Reiches fertigte. Im Kumpfmühler Gasthaus Hubertushöhe stellte Schmoll am Donnerstagabend sein siebtes Buch zum Luftkrieg in und um Regensburg vor. Diesmal ging es über den Jagdbomber „Me 210". In seinem Vortrag umriss der 71-Jährige das „Fiasko" um das verkorkste Kampfflugzeug, das es nie zur Serienreife brachte, und beleuchtete die alliierten Luftangriffe auf die damaligen Messerschmitt-Werke in Prüfening sowie auf den Fliegerhorst in Obertraubling. „Mit den Messerschmitt-Werken befand sich in Regensburg das produktivste Flugzeugwerk des Dritten Reiches", so Schmoll bei seinem Vortrag.

„Bf 110" lautet die Modellbezeichung des Jagdbombers, den die Firma Messerschmitt in Regensburg massenhaft für die deutsche Luftwaffe herstellte. Deutlich weniger erfolgreich war der Nachfolger, die „Me 210". Leichtbau und Geschwindigkeit sei damals das Mantra von Chefingenieur Willy Messerschmitt gewesen, so Schmoll. Bei Kampfliegern gehe das jedoch schnell auf Kosten von Stabilität und Robustheit – der Rumpf zu kurz, das Fahrwerk zu instabil, Flugeigenschaften: miserabel. „Mit der 210 haben sich unwahrscheinlich viele Unfälle ereignet", sagt Schmoll. „Die Luftwaffe hat damals gesagt, mit dem Fahrwerk ist die Maschine nicht einsetzbar." Immer wieder mussten sich Testpiloten mit dem Fallschirm retten.

Am 10. März 1943 erreichte Chefingenieur Willy Messerschmitt deswegen ein Fernschreiben aus dem Reichsluftfahrtministerium. Die Überschrift: „Geheime Kommandosache". „Aufgrund der Besprechung am 9.3. hat der Reichsmarschall entschieden, dass der Weiterbau ME 210 sofort einzustellen ist", heißt es darin. Als Ersatz habe der Reichsmarschall, Luftwaffenchef Hermann Göring, entschieden, die Produktion der Vorgängermodelle wieder zu steigern – dazu kam es jedoch nicht mehr.

Schon ein knappes halbes Jahr später, am 17. August, flog die „3. Air Division" der Amerikaner einen Angriff mit 128 Bombern auf Regensburg. Dabei wurden große Teile des Messerschmitt-Werksgeländes zerstört. Noch größere Angriffe folgten am 22. und 25. Februar 1944. Mit 400 Bombern holte die 15. US-Luftflotte damals zum „Doppelschlag" gegen das Werksgelände in Prüfening und den Fliegerhorst in Obertraubling aus, so Schmoll. „Eine Dreiviertelstunde später brannte das Messerschmitt-Werk lichterloh."

Peter Schmoll: Messerschmitt ME 210 – Das Rüstungsfiasko eines Kampfflugzeuges im zweiten Weltkrieg, Battenberg Gietl Verlag, ab jetzt im Handel für 39,90 Euro erhältlich.

Eine Me 210 V-36 in der Luft. Bei dem Kampfflieger handelt es sich bereits um eine umgebaute Version mit verlängertem Rumpf, wie sie von April bis Juni 1942 produziert wurde. Zur Serienreife hat es der Bomber nie geschafft. Foto: Fotosammlung Peter Schmoll