

Band 55

Der  
erste  
Turbinenjäger  
der Welt  
Me 262

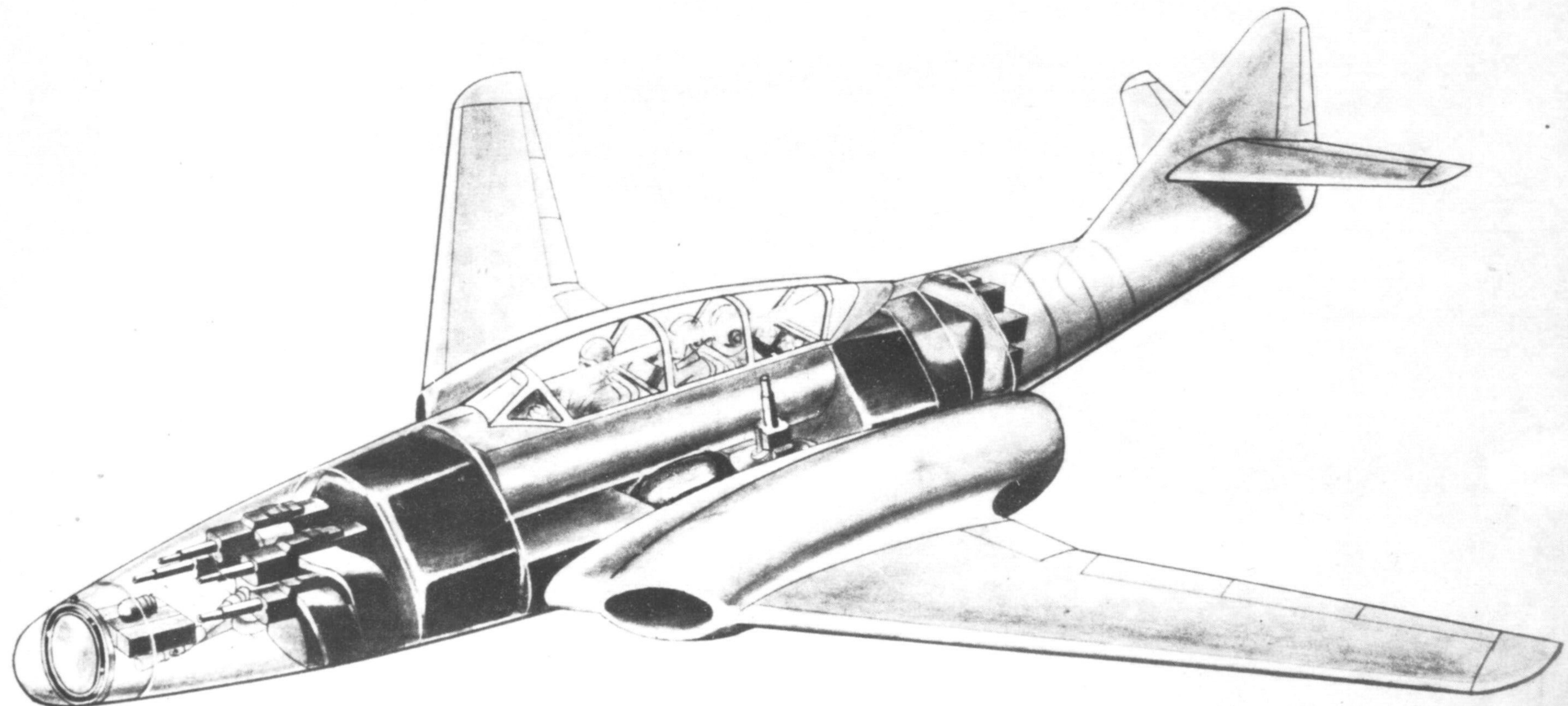
Das Waffen-Arsenal  
Bewaffnung - Ausrüstung und  
Einsatz der Streitkräfte im  
Zweiten Weltkrieg

DM 6,80

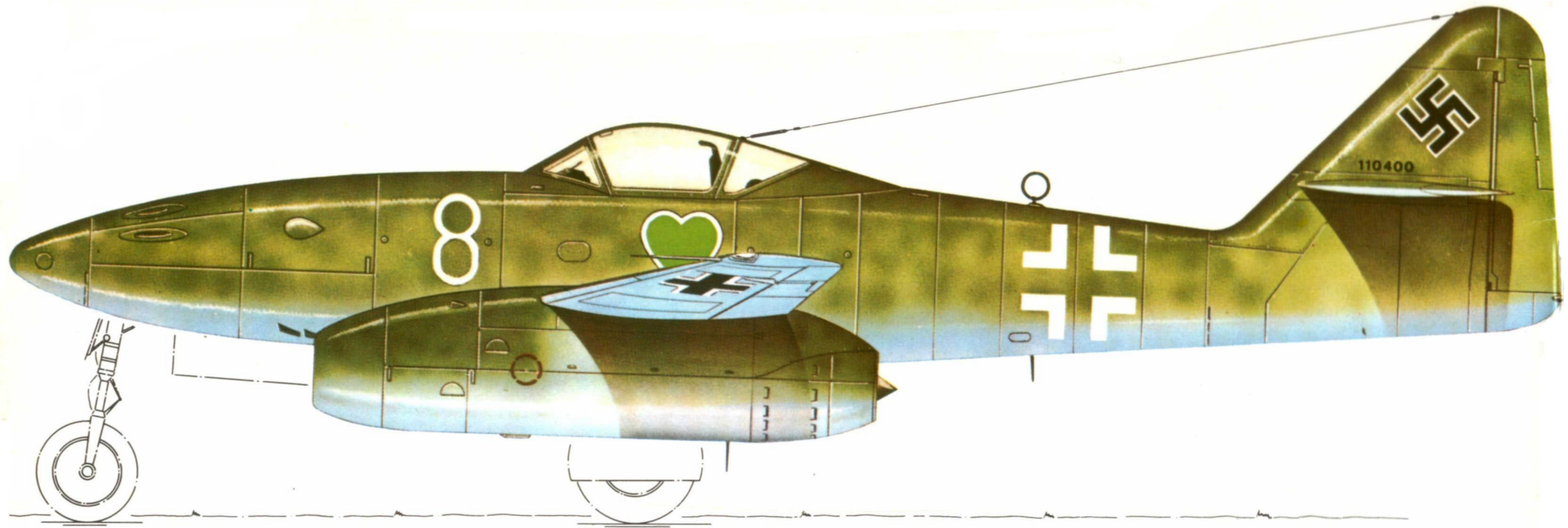
© H R

PODZUN-PALLAS-VERLAG - 6360 FRIEDBERG 3 (DORHEIM)

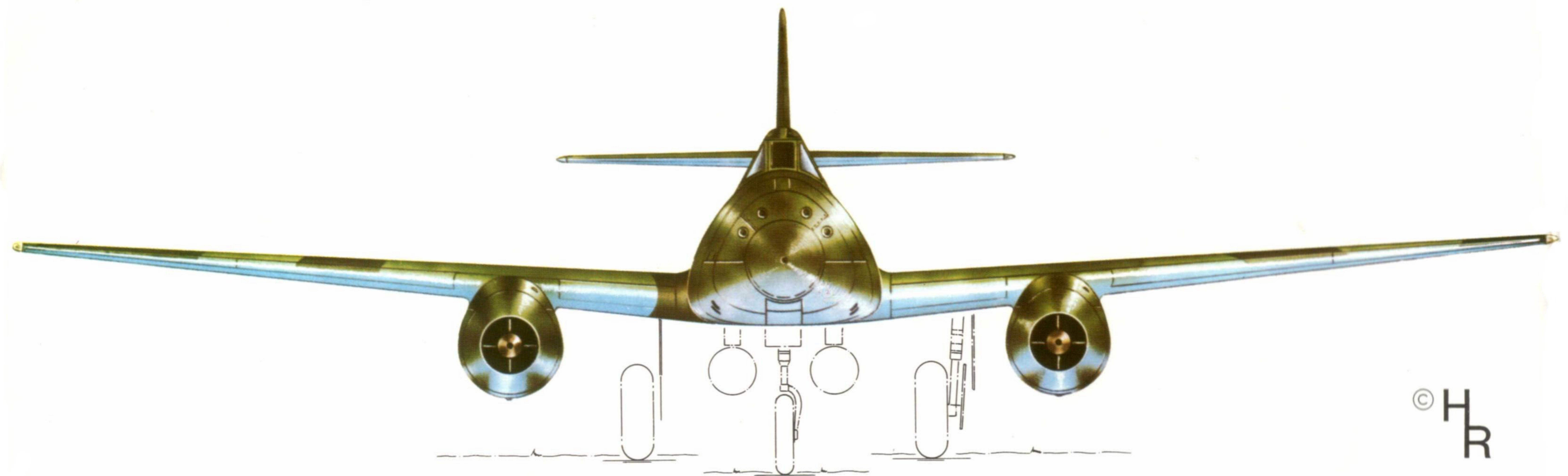




Aufbauend auf die Erkenntnisse aus der Me 262 entstand bei Messerschmitt das obige Projekt eines dreisitzigen Messerschmitt-Nachtjägers, der mit zwei Heinkel-He S-011 Triebwerke bestückt werden sollte.



Diese Maschine (Werk-Nr. 110400) wurde von Major Nowotny (gef. am 8. 11. 44) geflogen.  
Sie war auf dem Fliegerhorst Achmer stationiert.



© H  
R

# Der erste Turbinenjäger der Welt -MESSERSCHMITT Me 262-

von Heinrich Hecht

Band 55

Linke Seite:

Eine Maschine des Kampfgeschwaders 51 "Edelweiß" mit Bombenschlössern für zwei 250 kg-Bomben.

DM 6,80

PODZUN-PALLAS-VERLAG - 6360 FRIEDBERG 3 (DORHEIM)

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks,  
liegen beim Autor.

Das Waffen-Arsenal: Gesamtredaktion  
Horst Scheibert

ISBN 3-7909-0106-7

Fotos:

Archiv Alfred Krüger

Archiv Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH

Karl Lüttgau, Bern

Vertrieb:  
IPV Inland Presse-Vertrieb GmbH  
Wendenstraße 27 - 29  
2000 Hamburg 1  
Telefon: 040/2486-1  
Telex: 2162 401

Alleinvertrieb  
für Österreich  
Zeitschriftenvertrieb  
Hermann Waldbauer  
Salzburg, Franz Josef Str. 21  
68 55,-

Für den Buchhandel: Rudolf Krey GmbH, Graben 13, A-1010 Wien

**COPYRIGHT 1979 beim Autor über  
PODZUN-PALLAS-VERLAG, 6360 FRIEDBERG-3**



Professor Willy Messerschmitt, Schöpfer und Konstrukteur der  
Me 262, an seinem Schreibtisch im Werk in Augsburg.

# MESSERSCHMITT Me 262

## Entwicklung

Das Drama begann 1938, als noch niemand ahnte, daß es ein solches werden sollte.

Willy Messerschmitt, dessen Me 109 das derzeit schnellste Jagdflugzeug der Welt war, wußte, wie alle Flugzeugkonstrukteure, um das Ende der "Propellerzeit" hinsichtlich der weiteren Geschwindigkeitssteigerung. Viel war nicht mehr herauszuholen. Der Strahltrieb war im Kommen, wenn auch unter größten Schwierigkeiten.

1938 ging daher Messerschmitt mit seinen besten Entwicklungs- und Konstruktionsingenieuren wie Voigt, Lusser, Kaiser, Gegel, Hornung, Wackerle und anderen daran, sein erstes Düsenflugzeug zu bauen. Die Bayerischen Motorenwerke (BMW) und die Junkers Motorenwerke (JUMO) hatten je ein Turbinentriebwerk in Entwicklung. Man arbeitete sozusagen Hand in Hand, jedoch noch weit entfernt vom Stadium der Flugerprobung.

Messerschmitt und die Seinen brauchten zwei Jahre, um die ersten drei Prototypen der Me 262 dem Reichsluftfahrtministerium erprobungsreif zu melden. Alle drei waren noch ohne Bugrad gebaut.

Das war Anfang 1941, der Zweite Weltkrieg war bereits in vollem Gange, und über dessen beginnenden Sorgen wurde das Interesse der zuständigen Männer im Reichsluftfahrtministerium an der Me 262 immer geringer. Man wußte ja noch nicht einmal, ob sie überhaupt einsatzreif werden würde und konnte sich dies auch schwer vorstellen.



Das war die erste Me 262, die am 25. 3. 1942 mit einem Jumo 210 G und zwei BMW-Triebwerken startete und mit ausgefallenen Turbinen kaum über eine Platzrunde kam.



Die Triebwerke waren weder bei BMW noch bei JUMO einbaureif, und niemand wußte mit Sicherheit zu sagen, wann sie es sein würden. So entschloß man sich bei Messerschmitt in Augsburg, den Prototyp VI erst einmal mit einem normalen Mittelmotor, einem Jumo 210 G von 750 PS auszurüsten, mit dem man das Flugzeug in die Luft bringen und seine Flugeigenschaften erproben konnte.

Am 18. April 1941 startete Messerschmitts Testpilot Fritz Wendel, der auch der Weltrekordpilot der Me 209 war, zum Erstflug der Me 262 mit dem Luftschaubenmotor Jumo G 10. Das war ein freilich zages Unternehmen, denn die Geschwindigkeiten lagen nicht höher als bei 450 bis 540 km/h. Immerhin bewiesen diese ersten Flüge ein sehr zufriedenstellendes Verhalten des neuen Flugzeuges in der Luft.

Die erste Me 262, die am 18. 7. 1942 mit einem Strahltrieb flog, war die Me 262 V3 mit zwei Juno 003 A. Interessant die Drahtgitter vor den Ansaugöffnungen der Triebwerke.



## Erprobung

Die Männer bei BMW meldeten erst um den Winterbeginn 1941/42 ihr Triebwerk einbaubar, lieferten es auch bald an und bauten die beiden Erprobungsstücke ein. Vorsichtshalber beließen aber die Messerschmitteute den Mittelmotor im Rumpfbug, denn man konnte ja nie wissen ... Wie recht sie hatten, bewies der Erstflug mit diesem "dreimotorigen" Neuling, denn Fritz Wendel war nach dem ersten Start am

25. März 1942 kaum vom Boden weg und in 50 m Höhe angelangt, als beide Triebwerke kurz nacheinander streikten. Die Verdichterschaufeln beider Triebwerke waren fast restlos zerstört, verglüht, herausgeschleudert oder gebrochen. Nur der Mittelmotor, der die havarierte Maschine brav in der Luft hielt, verhinderte größeres Unheil. Traurig fuhren die BMW-Leute mit ihren lädierten Turbinen wieder nach Berlin-Schönefeld zurück.

Fast vier Monate vergingen nach diesem 25. März, bis nach der Anlieferung die Jumo

003-Triebwerke eingebaut und startbereit waren. Eingebaut wurden sie in die V3, die keinen Mittelmotor hatte. Das war zwar ein Wagnis, doch die Zeit drängte. Eine neue, ungeahnte Schwierigkeit ergab sich indessen, als Fritz Wendel nach den Rollversuchen zum erstenmal das Flugzeug vom Boden abheben



Fritz Wendel.

Der Test- und spätere Chef pilot der Messerschmitt AG, der den Weg der Me 262 nicht nur als Chef pilot, sondern auch als Betreuer der ersten Einsatzverbände begleitete.

wollte. Es ging nicht! Das Flugzeug hob sich nicht nur nicht vom Boden, sondern der Rumpf war noch nicht einmal in die horizontale Lage zu bringen. Ohne den fehlenden Mittelmotor blieb das Höhenruder in der zu schwachen Nachlaufströmung hinter dem Flügel wirkungslos. Da hatte einer der Techniker die Idee. Wendel sollte etwa bei der Abhegeschwindigkeit von 180 km/h kurz auf die Bremse tippen, damit der Schwanzteil sich hebe und in die Strömung käme.

Das war ein sehr wagter Vorschlag für Wendel, denn das Flugzeug erreichte erst nach 800 m Rollstrecke die 180 km/h, wos nach bei den damals noch kurzen Pisten höchstens 200 bis 300 m blieben, um abzuhaben. Mißlang also das Manöver, war ein schwerer Unfall im Gelände unvermeidbar. Aber ein Testpilot hat mit ungewöhnlichen Gefahren zu rechnen. Fritz Wendel war nach einigem Überlegen einverstanden. Der Erstflug – wegen der 100 m längeren Piste nach Leipheim verlegt – gelang am 18. Juli 1942. Es war der erste reine Düsenstart mit zwei Triebwerken der Welt. Die weiteren Erprobungsflüge verliefen bis auf einige kleine Beanstandungen, die schnell behoben waren, ohne Schwierigkeiten, aber Wendel drängte bereits jetzt auf ein Bugrad.

Am 17. August – genau vier Wochen nach dem Erstflug – erschien der Rechlinner Erprobungspilot, Dipl.Ing. Heinrich Beauvais, im Auftrag des RLM, um diese Me 262 nachzufliegen. Es war ein heißer Sommertag. Wendel wies Beauvais ein, mache ihn eindringlich auf die Notwendigkeit des leichten Anbremsens aufmerksam und stelle sich selbst am Rande der Piste an der 800-Meter-Marke auf, damit Beauvais das Anbremsen ja nicht verfehle.

Das Flugzeug rollte an, alles schien gut zu gehen, Beauvais bremste genau am verabredeten Punkt, aber der hintere Rumpf hob sich nur kurz und fiel wieder zurück. Noch zweimal probierte es der Rechlinner; jedesmal jedoch umsonst. Schließlich rauschte er krachend, fauchend und bald in einer Staubwolke unsichtbar werdend, in ein anschließendes Getreidefeld und von da in einen Kartoffelacker.

Wendel lief zu seinem Wagen, fuhr böser Ahnungen voll zum Ort des Unheils und erlebte das Wunder, daß Beauvais – einen blutenden Daumen im Mund, doch sonst unverletzt – vor der völlig zerstörten Maschine stand. Ein schieres Wunder. Als Ursache des Unglücks konnten sich beide nur die sengende Hitze erklären, die das rechteitige Anliegen der Strömung verhindert haben möchte.

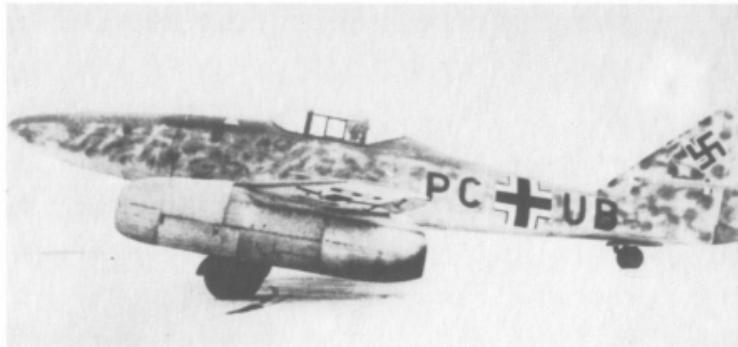
Mehr denn je drängte Wendel nun auf das Bugrad, aber es war nun wenigstens soweit, daß die Me 262 nun auch dem sehr interessierten General der Jagdflieger, Adolf Galland, zu einem ersten Flug angeboten werden konnte. Er kam am 22. Mai 1943, erlebte beim Anlassen im Cockpit der ersten Versuchsmaschine einen kleinen Turbinenbrand, bestieg kurz danach die zweite und war nach der Landung so überzeugt von der Überlegenheit der Me 262 über alle anderen Jagdflugzeuge dieses Krieges, daß er mit allem Nachdruck ihren Einsatz im Kampf gegen die immer mehr und verstärkt einfliegenden Feindbomber empfahl. Ein Einsatz-erprobungskommando unter dem Hauptmann Thierfelder wurde in Lechfeld als "Kommando Thierfelder" aufgestellt, das gleichzeitig die Schulung und Einweisung von Piloten übernahm, die hauptsächlich von der III. Gruppe des Zerstörergeschwaders 26 gestellt wurden.



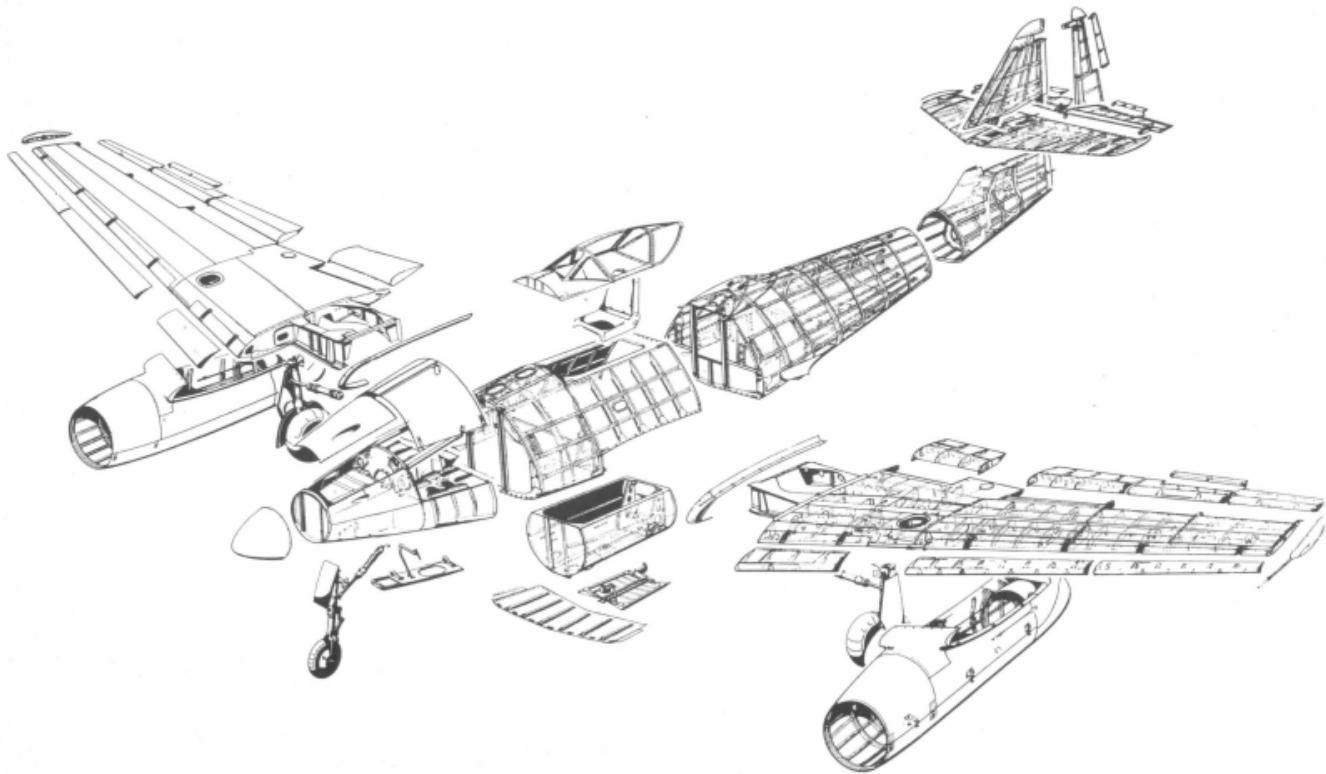
Oben:  
Professor Messerschmitt (links) mit seinem  
kaufmännischen Vorstandsmitglied Rakan  
Peter Kokothaki im Gespräch.

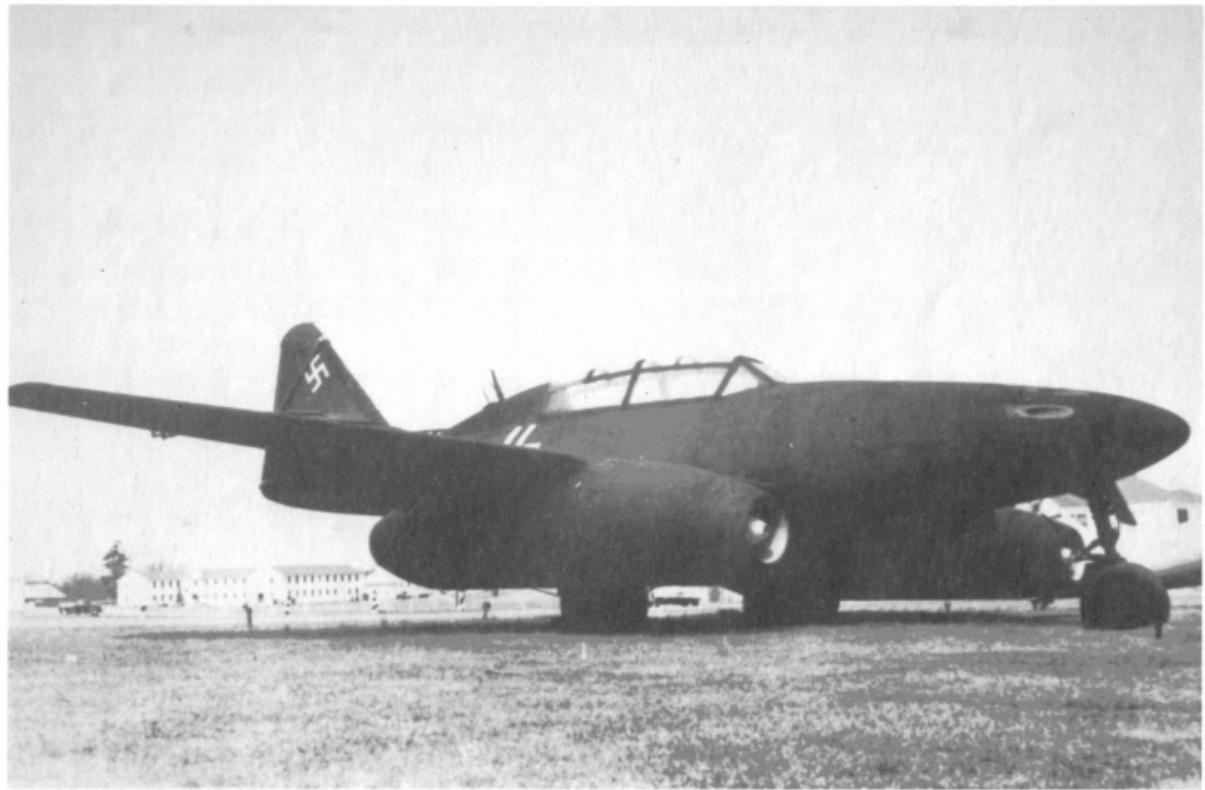
Oben rechts:  
Eine der ersten (V2) Me 262.

Rechts:  
Die Me 262 V3 während der Flugerprobung  
in Leipheim.



# Die Hauptbestandteile der Me 262





Eine Me 262 B-1a Doppelsitzer-Schulflugzeug. Diese Maschine steht heute auf dem US-Marineflugplatz Willow-Grove in Pennsylvania.



Eine Me 262 A-1a im Untertage-Werk Eger.

# Schnellbomber

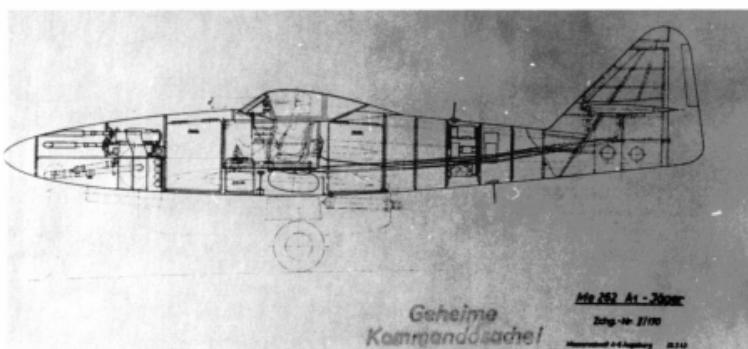
Darüber vergingen rund sechs Monate, bis am 26. November 1943 eine Vorführung der Me 262 in Insterburg für Hitler angesetzt wurde. Galland und seine Offiziere versprachen sich von dieser Vorführung die endliche Überzeugung Hitlers von der Notwendigkeit stärkerer und überlegener Jagdverbände in der Reichsverteidigung, um endlich die pausenlosen Bombenangriffe abwenden zu können. Hitler seinerseits träumte von nichts anderem, als von Gegenschlägen in Gestalt von Bombenangriffen auf England und vor allem von einem vernichtenden Bombeneinsatz im Falle einer Invasion der Alliierten.

Hochbeeindruckt und interessiert sah er in Insterburg zum erstenmal die Me 262 im Flug und fragte den anwesenden Willy Messerschmitt, ob dieses Flugzeug auch Bomben tragen könne. Messerschmitt antwortete mit einem verhängnisvollen "Ja", das in der gleichen Sekunde so gut wie alles zerstörte, was man mit diesem Flugzeug hätte erreichen können. Messerschmitt hatte zwar recht, aber er hätte hinzufügen müssen, daß die Umkonstruktion der Me 262 zu einem leichten, wirksamen Bombenträger mindestens ein Jahr dauern würde. Hitler – technisch zwar sehr gut orientiert – ahnte nicht, daß Messerschmitt dies verschwieg und beharrte nun fortan und unbewußt auf *sie ein e* "Schnellbomber". Galland und Milch kämpften bis zur Aufgabe ihrer Ämter darum, diesen grausamen Irrtum wieder gutzumachen – jedoch umsonst. Hitler, überzeugt von Messerschmitts Angaben, blieb unbelehrbar wider alle Vernunft. Das Verhängnis nahm seinen Lauf.



Oben: Eine Schnellbomberversion der Me 262 mit Mechanikern, die die 250 kg-Bomben vor dem Anbringen unter dem Rumpf einsatzklar machen.

Unten: Skizze der Me 262 A1 (Jäger).



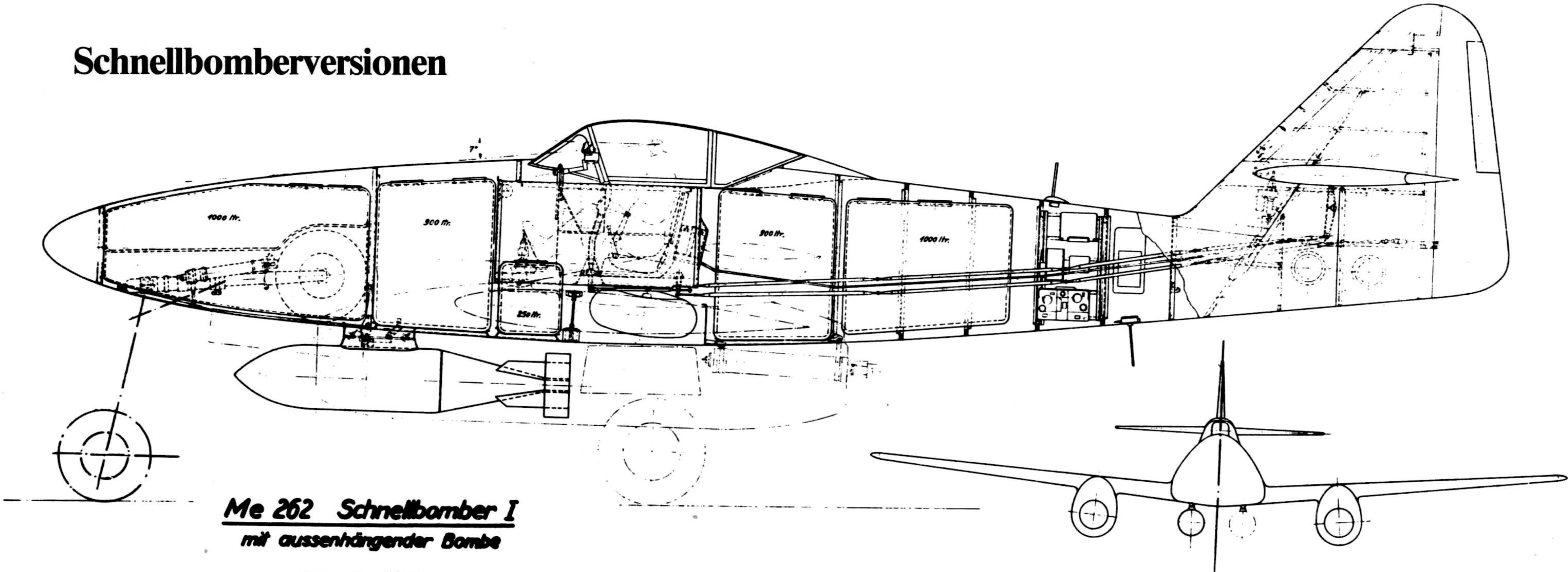
Geheime  
Kommandowache

Me 262 A1 - 250kg

Zug-Nr. 2100

Document 04 Augsburg 0110

## Schnellbomberversionen



Me 262 Schnellbomber I  
mit aussenhängender Bombe

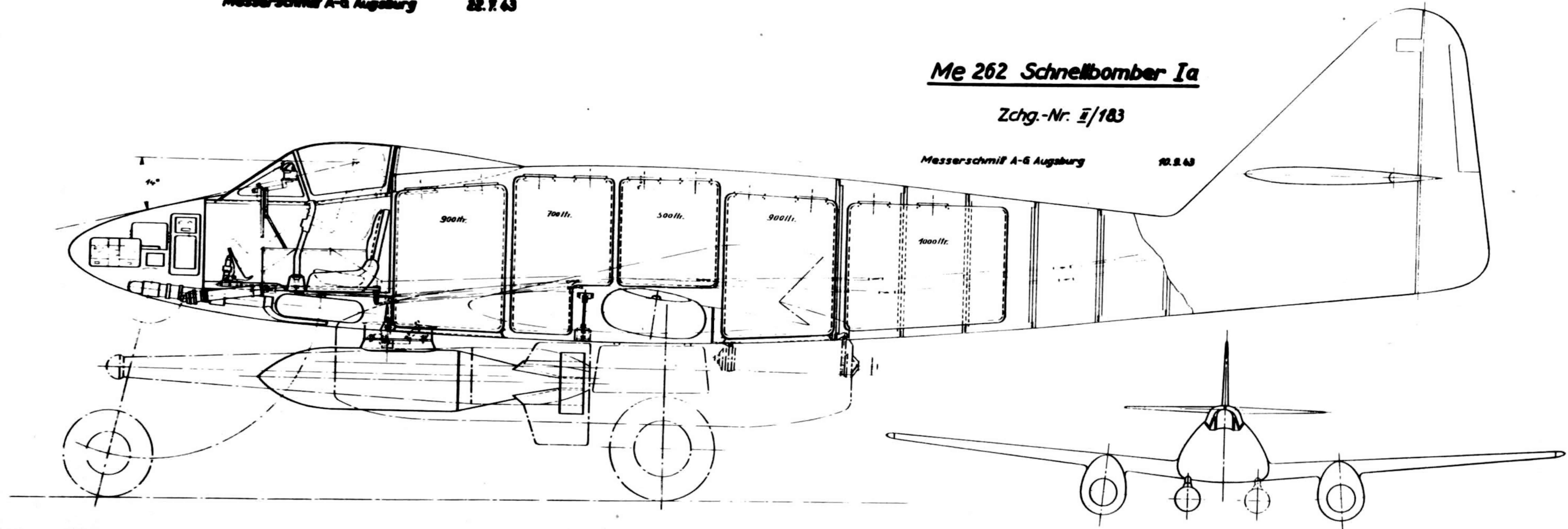
Zchg.-Nr. II/107

Messerschmitt A-6 Augsburg 22.7.43

Me 262 Schnellbomber Ia

Zchg.-Nr. II/183

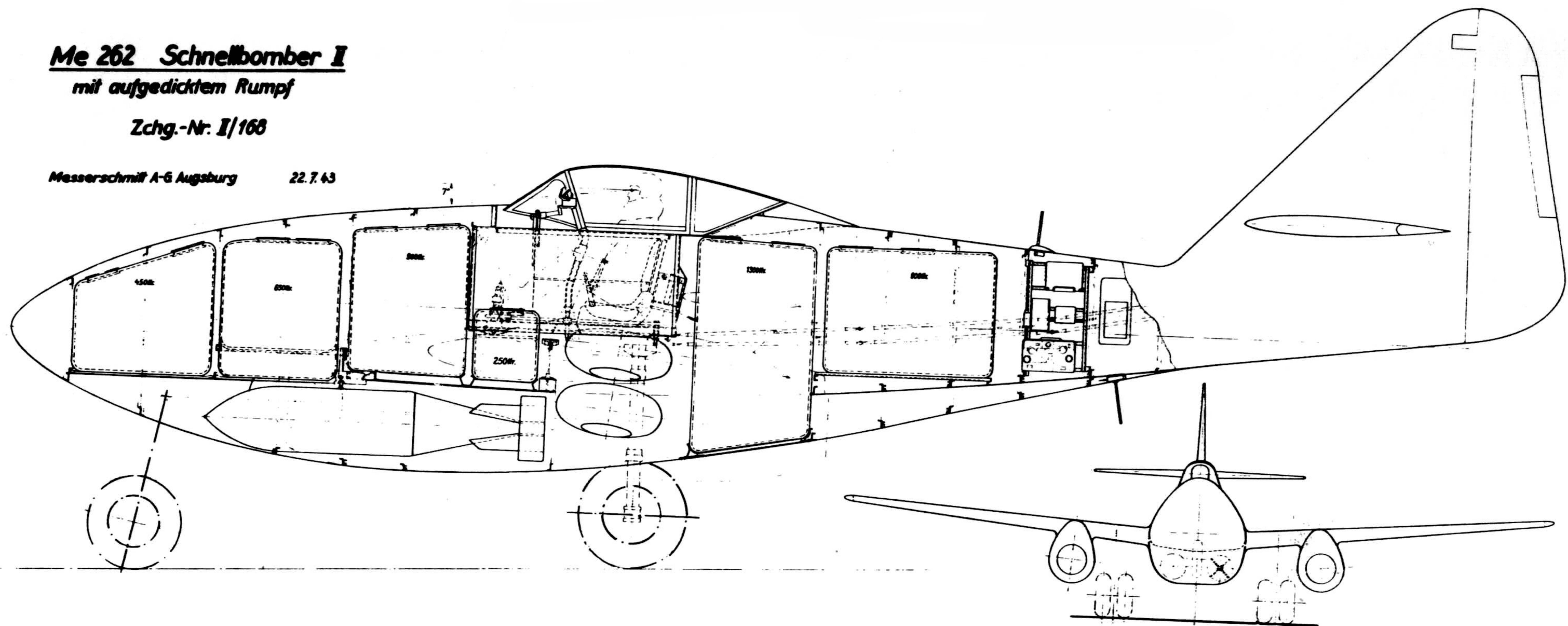
Messerschmitt A-6 Augsburg 10.8.43



Me 262 Schnellbomber II  
mit aufgedicktem Rumpf

Zchg.-Nr. I/168

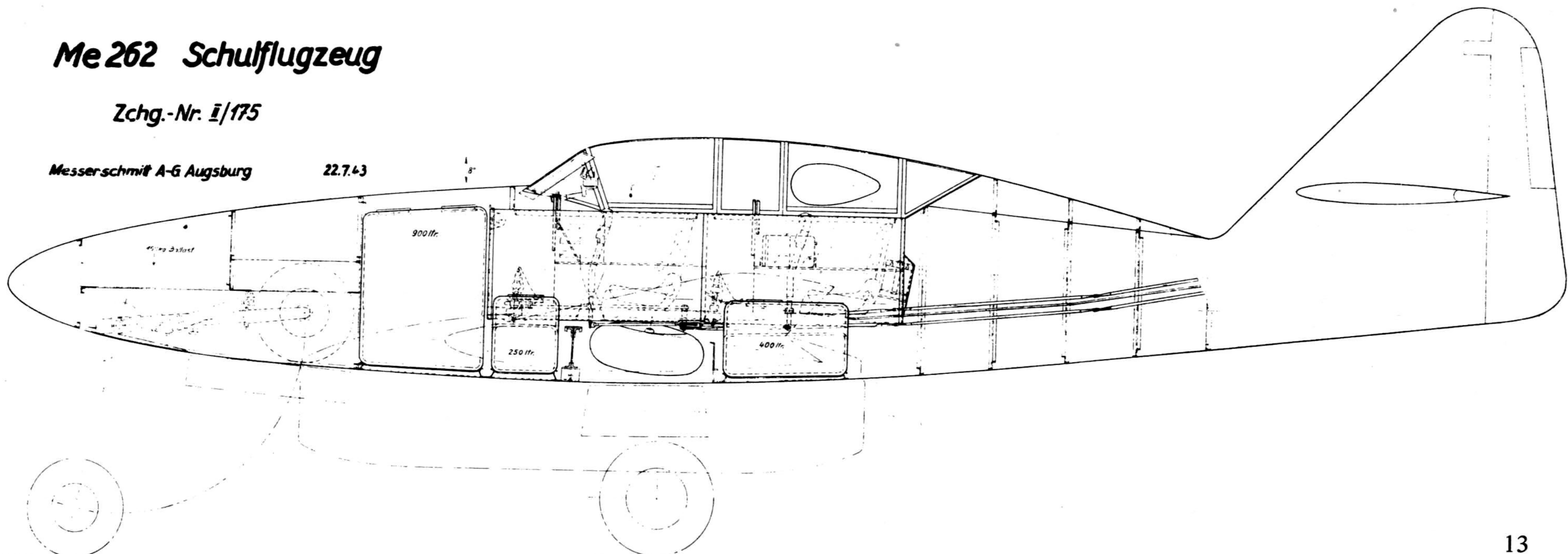
Messerschmitt A-G Augsburg 22.7.63

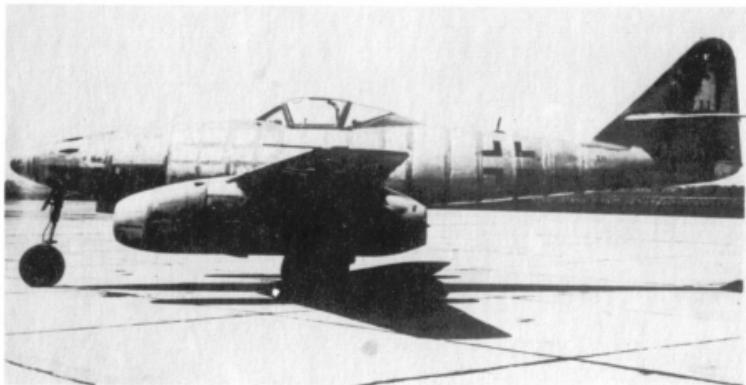


Me 262 Schulflugzeug

Zchg.-Nr. I/175

Messerschmitt A-G Augsburg 22.7.63





Hitler ging so weit, bereits das Wort "Jagdflugzeug" in Verbindung mit der Bezeichnung "Me 262" zu verbieten, befahl schnellste Umrüstung der Me 262 zu einem Schnellbomber und ließ sich persönlich und laufend darüber unterrichten. Zwar lief die Arbeit des Kommandos Thierfelder weiter und die ersten Abschüsse-Serien von Thierfelder selbst, seinem besten Piloten, Leutnant Schreiber, und dem ebenfalls in Lechfeld stationierten erfolgreichen Ritterkreuzträger Heinz Bär bewiesen eindeutig die hohe Überlegenheit der Me 262 als Jäger.

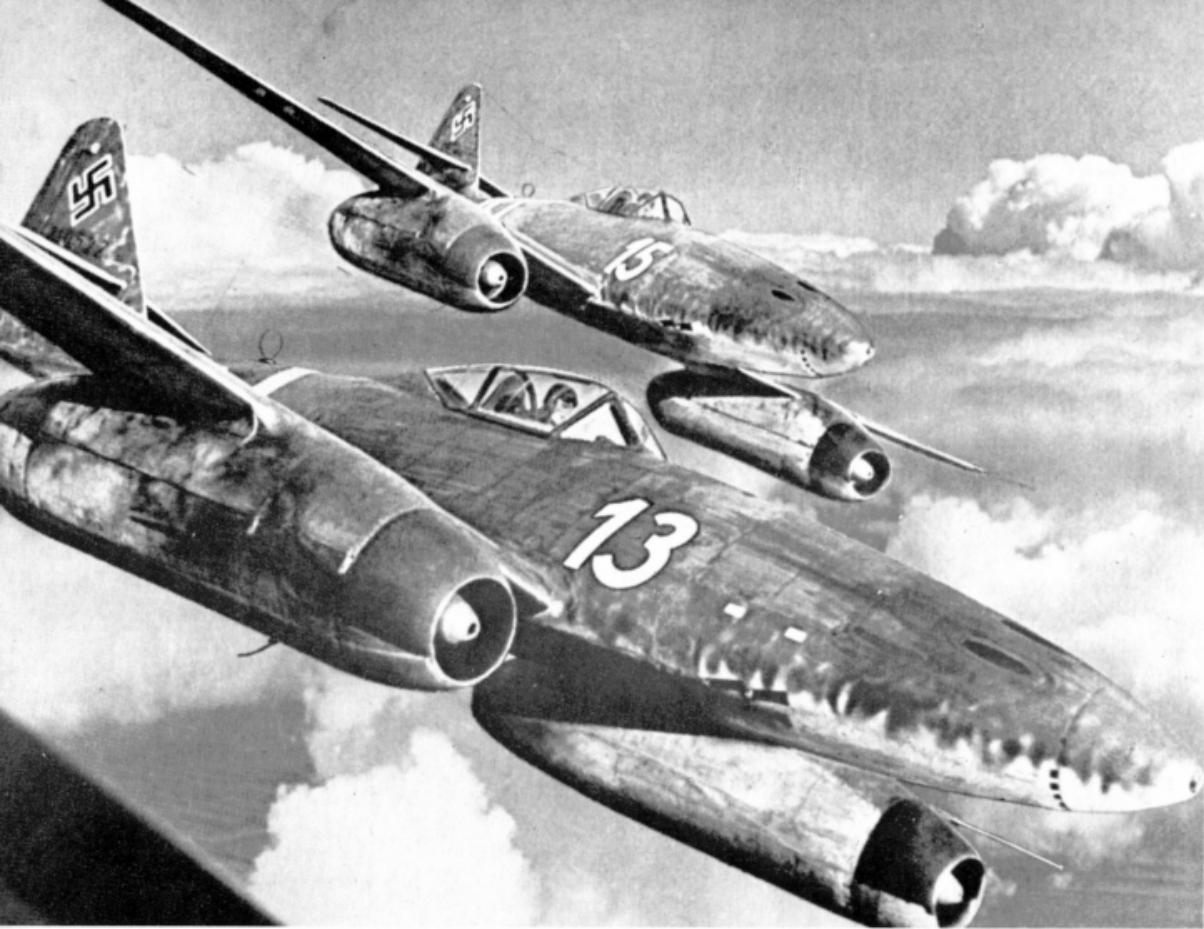
Allerdings erwies sich die brandneue Maschine in besonderen Fällen auch als sehr launisch, wenn man sie nicht mit absolut sicherer Hand bediente. Besonders empfindlich reagierten die Triebwerke, wenn der Schubhebel zu schnell in Richtung Vollschub bewegt wurde. Das aber waren die langjährigen Jagdfighter gewohnt, weil sie es in Luftkämpfen, beim An- oder Abflug oder auch im Formationsflug immer wieder tun mußten. Bei der Me 262 bedeutete es entweder sofortiges Aussetzen des einen oder anderen Triebwerkes oder gar einen Brand.

Oben:  
Eine Me 262 A-1a.

Links:  
Einsatzbereite Jagdstaffel mit Me 262 A-1.



Eine Me 262 A-1a eines Jagdgeschwaders, Anfang 1945 in Lechfeld.



Eine Rote  
Me 262.

Rechts:

Eine Me 262 mit eingebauter Bordkanone (BK 5), die die erste wirksame Bewaffnung der Me 262 wurde.

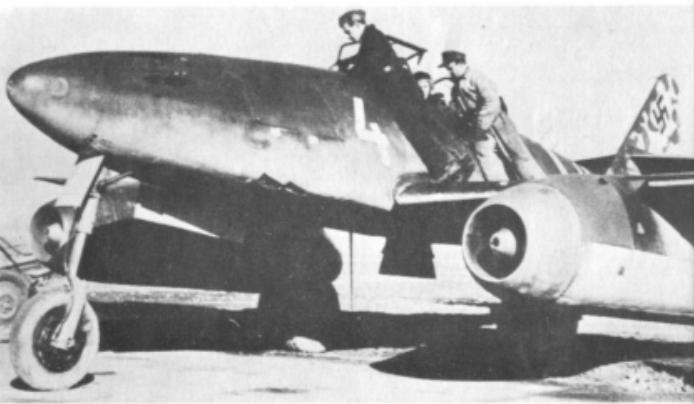
Unten:

Auch diese Me 262 zeigt die gleiche Bewaffnung.

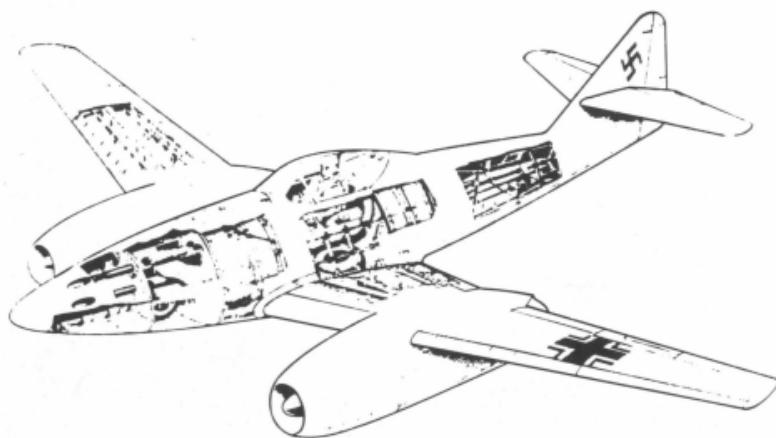
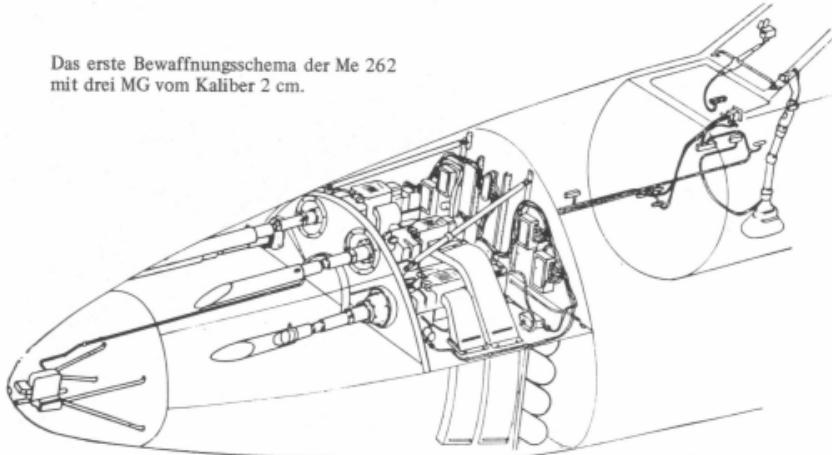


Rechts unten:

Oberfeldwebel Rumler hier bei einer Zwischenlandung in Perleburg.



Das erste Bewaffnungsschema der Me 262 mit drei MG vom Kaliber 2 cm.



Ein weiterer Anlaß zu lebensgefährlicher Flugsituation war der schnelle Übergang in einen Sturzflug etwa nach erfolgtem Angriff eines Bomberpulks oder in der Absicht, sich von der Übermacht feindlicher Begleitjäger abzusetzen. Die ohnehin im Horizontalflug mit 850 und mehr km/h fliegende Me 262 kam beim Stürzen in Sekundenschnelle in Be rührung mit dem kritischen Übergang zur Überschallgeschwindigkeit, der jedoch ihre Profile nicht gewachsen waren. Das führte oft zu einem nicht mehr kontrollierbaren Sturzflug, nach dem in vielen Fällen Piloten und Flugzeug zerschmettert am Boden endeten. Dies besonders am Anfang der Einsätze und der Schulung, als der zuerst kurze Knüppel mit der Armkraft des Piloten allein nicht mehr zu bewegen war und das stürzende Flugzeug also auch nicht abgefangen werden konnte. Wendel empfahl den jungen Piloten, in solchen Fällen die 262 ganz schwanzlastig zu trimmen und die Kabinenhaube abzuwerfen. Es war so auch oft möglich, den Sturz aufzuhalten.

Noch schlimmer erwies sich diese Eigen schaft der 262 in ihrer Bomberversion. Der größeren Reichweite wegen, aber auch als Gegengewicht zu den unter dem Rumpf vorn aufgehängten Bomben wurde u. a. hinten im Rumpf ein Zusatztank mit 400 Litern eingebaut, der über ein Umpump system zuerst leergeflogen werden mußte. Das funktionierte nicht immer, oder aber ein Pilot vergaß es in der Hitze des Einsatzes. Die Folge: Blieb der hintere Tank voll oder auch nur halbvoll, bäumte sich die Me 262 beim Bombenabwurf jäh nach oben, so daß der Pilot sich nur noch mit dem Fallschirm retten konnte.



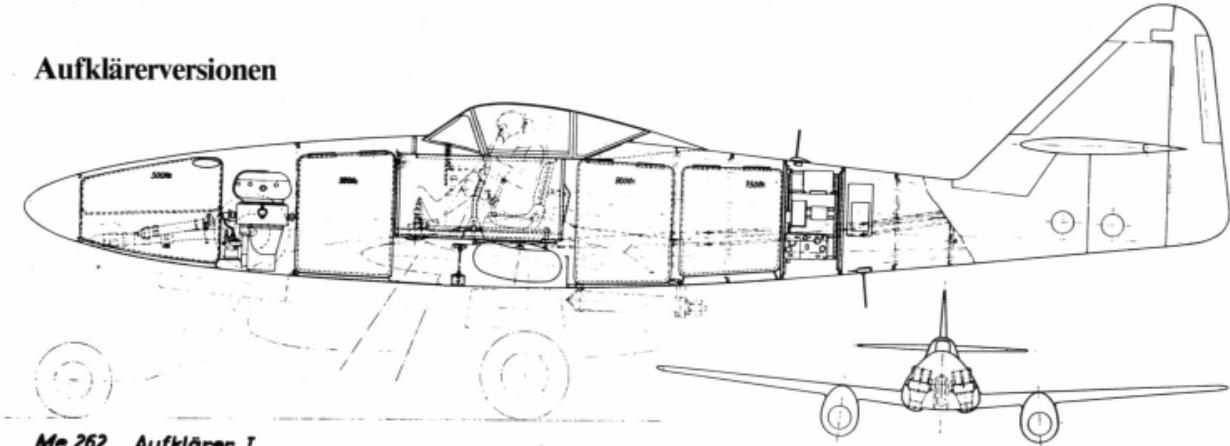
Rechts:

Bis zum Einbau der wirksamen Raketenbewaffnung RM 4 wurden Borsig-Raketen unter dem Rumpf eingebaut.

Ein brauchbares Zielgerät fehlte ganz, fast alle Bomben verfehlten ihr Ziel oder wurden ungezielt geworfen, und es war mehr als ein Hohngelächter auf diesen "Schnellbomber", als die Piloten des Kampfgeschwaders KG 51, die die Me 262 als "Schnellbomber" zum Einsatz flogen, sich selbst in grimmiger Beurteilung ihrer Hilflosigkeit "Flurschadengeschwader" tauften. Dazu verschoß sich der zur Invasion beabsichtigte Einsatz um mehr als sechs Wochen und wurde ein Unternehmen ohne jeden taktischen Erfolg, der jedoch 171 Piloten das Leben kostete.



## Aufklärerversionen



Me 262 Aufklärer I

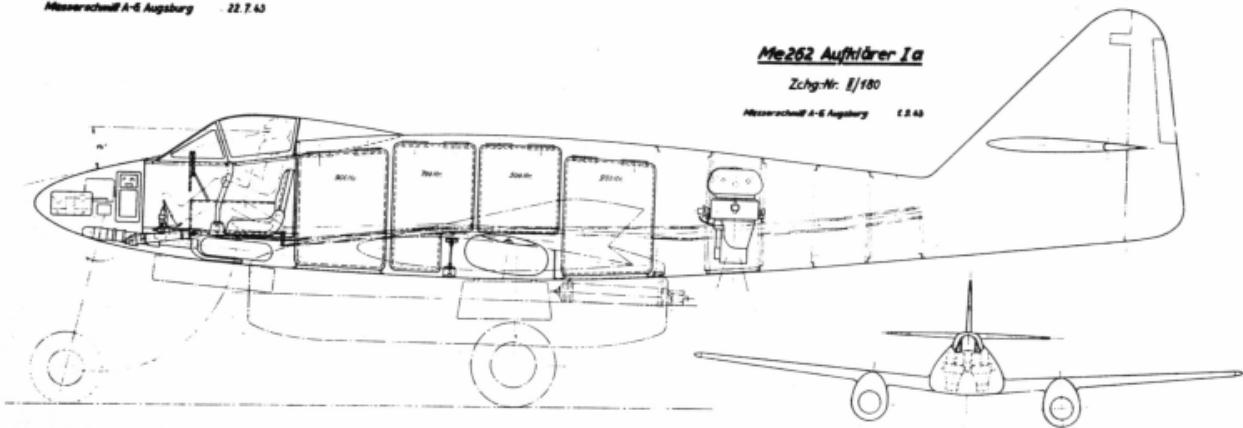
Zchg.-Nr. II/171

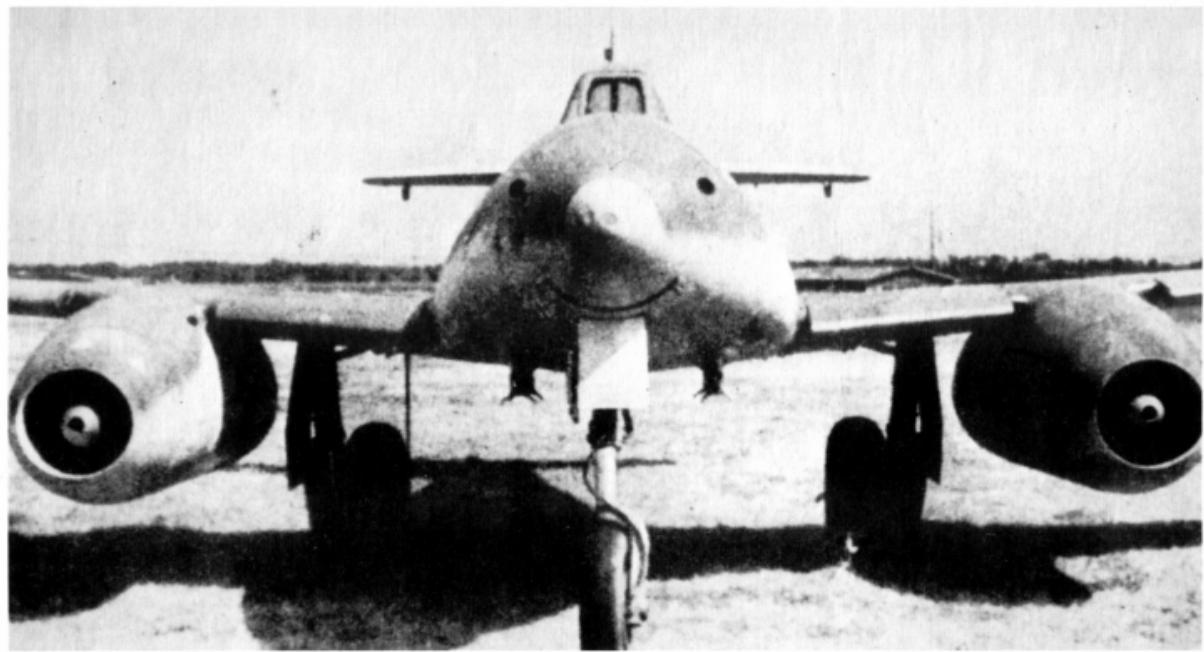
Messerschmitt A-6 Augsburg 22.7.43

Me 262 Aufklärer Ia

Zchg.-Nr. II/180

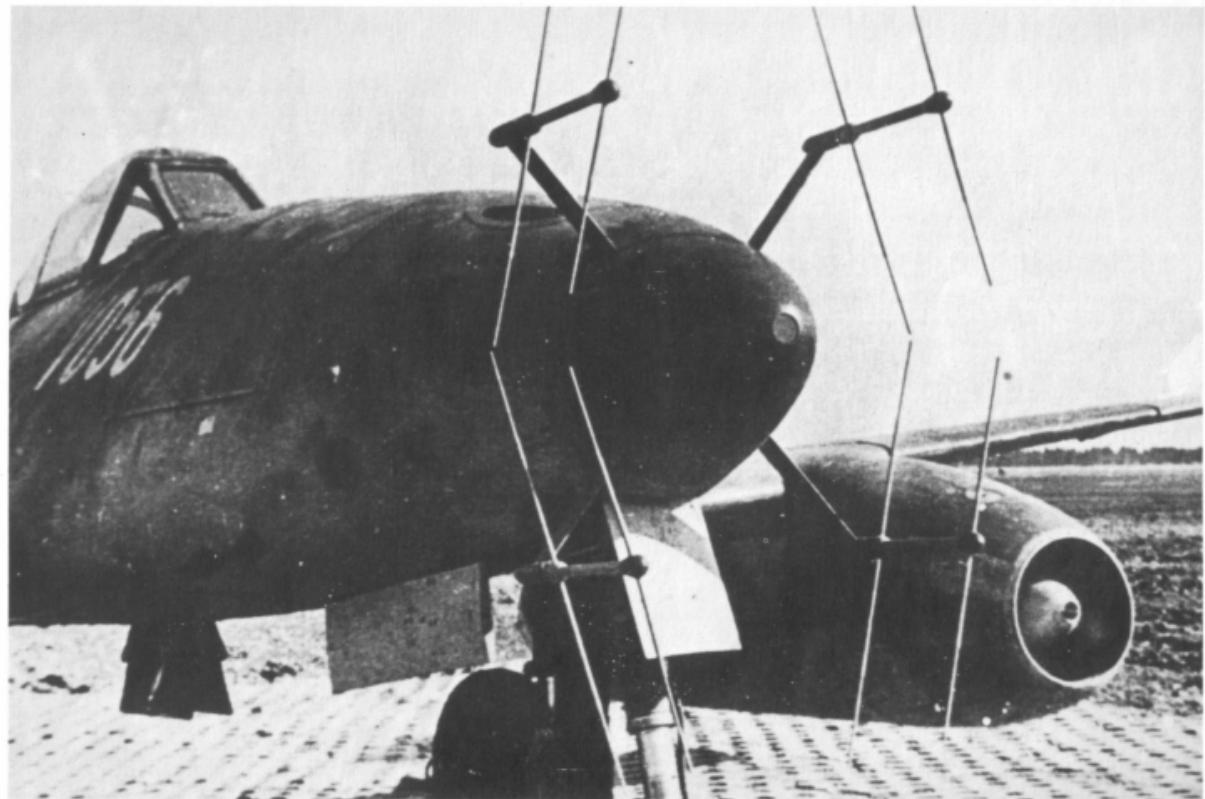
Messerschmitt A-6 Augsburg 1.8.43





Eine Me 262 A-2a mit Bombenhalterungen unter dem Rumpf. Es ist eine jener unglückseligen Schnellbomber-Maschinen, auf deren Einsatz Hitler bedingungslos bestand. Sie waren völlig erfolglos.





Diese Bilder (linke Seite und oben) zeigen mit größter Wahrscheinlichkeit die für die Nachtjagd mit dem Liechtensteingerät ausgerüstete Me 262 des Oberleutnants Kurt Welter, dem ersten Piloten der Welt, der mit einem Turbinenjäger Nachtjagdeinsätze mit großem Erfolg flog.

# Me 262 als Jäger

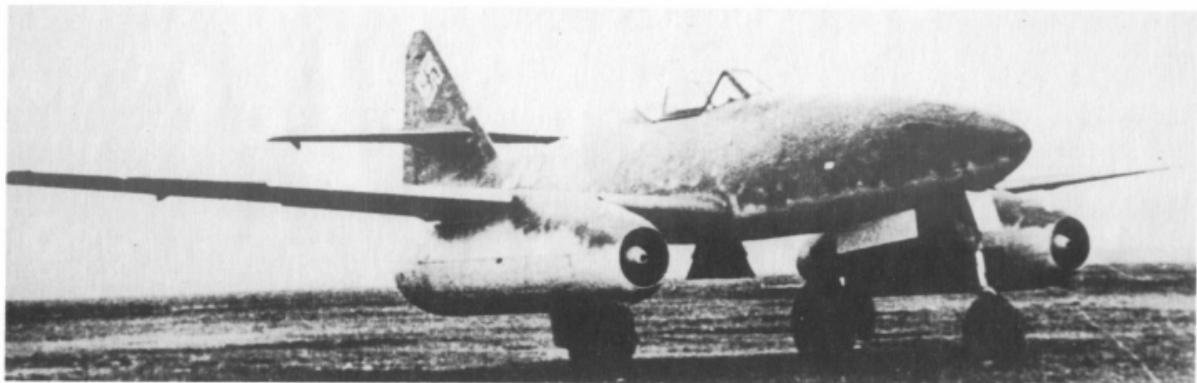
Anders die Jagdflieger, die mehr heimlich oder geduldet als gefördert die Me 262 flogen. Gleich zu Beginn schoß z. B. der Leutnant Schreiber vom Kommando Thierfelder bei seinen ersten Feindflügen ohne jede besondere Schulung fünf Gegner ab. Auch Thierfelder selbst und Heinz Bär hatten – meist im Alleingang – beträchtliche Erfolge. Dagegen scheiterte das Kommando Novotny, das nach Thierfelders Absturz gebildet wurde, am falsch gewählten Einsatzhafen in Achmer bei Osnabrück und dessen Nebenplatz Hesepe. Beide Plätze lagen in der Einflugschneise der Bomberströme und die Begleitschutzjäger hatten relativ leichtes Spiel, die deutschen Turbinenjäger am Boden zu zerstören oder in den empfind-

lichen Phasen des Starts oder der Landung zu treffen. Daß trotzdem der Oberkommandierende der strategischen Luftstreitkräfte der USA, General Spaatz, von einer "tödlichen Gefahr" sprach, beleuchtet deutlich den Respekt der Alliierten vor dem schnellen deutschen Jäger.

In der ganzen Zeit, da dieses geschah, ging der unheimliche Kampf gegen Hitlers Starrsinn hinsichtlich des Einsatzes der Me 262 erbittert weiter. Erst, als es im Grunde viel zu spät war, schien Hitler seinen Fehler zu erkennen. Er gab zwar nicht voll nach, ließ es jedoch nun zu, daß neben der Bomberproduktion auch reine Me 262-Jäger zum Einsatz kamen, wenn auch noch immer zu wenige. Immerhin entstand nach Novotnys Fliegertod bei Achmer

aus der III. Gruppe des Zerstörergeschwaders 26 die III. Gruppe des Jagdgeschwaders JG 7, das zur ersten echten Kampfeinheit der Me 262 wurde.

Zu einer ersten und Erfolg versprechenden Maßnahme des jungen Verbandes gehörte das Umrüsten der Me 262 auf eine neue Raketenbewaffnung mit der Bezeichnung R4M. Sie bestand aus je zwölf mit Sprengkopf versehenen Raketen geschossen unter jeder Fläche, eine Bewaffnung, die in Rechlin entwickelt und erprobt worden war und bei Angriffen auf Bomberpulks bessere Chancen bot. Die Raketen konnten – im Gegensatz zu Bordkanonen und anderen Waffen – auf 1.000 Meter Entfernung von hinten in den Bomberpulk abgeschossen werden, also noch





Oben:

Eine der ganz seltenen echten Luftkampfaufnahmen zwischen einer Me 262 und einer Mustang (sie schoß die Aufnahme).

Rechts:

Der General der Jagdflieger, General Galland, hier nach seinem ersten Flug mit der Me 262, war der unermüdlichste Vorkämpfer für den schnellen Einsatz dieses überlegenen Jagdflugzeuges.

außerhalb des gefährlichen Bereichs der Heckschützen-MGs, und zeigten eine verheerende Wirkung. Ohne den vorgeschriebenen Dienstweg zu strapazieren, erlaubte Gallands Nachfolger als General der Jagdflieger, Oberst Gollob, Einbau und schnelle Erprobung dieser Bewaffnung, die dann gute Erfolge brachte. Dazu ein Beispiel von vielen.



## Einsatz

Am 18. März 1945 startete der Staffelkapitän der 9. Staffel des JG 7, Oberleutnant Günther Wegmann, mit fünf seiner Piloten gegen einen Anflug von 1.200 viermotorigen Feindbombern. Er erreichte einen Pulk von 60 Viermots noch beim Anflug auf Berlin. Die sechs Me 262 griffen von hinten in leicht gestaffelter und auseinandergesetzter Form an und eröffneten in 6.000 m Höhe auf 1.000 m Entfernung das Feuer. Die Wirkung der sechsmal 24 Raketengeschosse war verheerend. Ganze Stücke und Teile der Feindbomber wirbelten durch die Luft, Explosionen, Feuer und Rauch waren um und um, während die sechs Deutschen Mühe hatten, mit ihrer überlegenen Geschwindigkeit keinen Gegner zu rammen, über das Inferno brennender und stürzender Bomber hinwegzufliegen und abzuschwingen.

Wegmann entdeckte – nun ganz allein auf dem Heimflug – einen weiteren Pulk über sich, zog hoch und griff mit seinen Bordwaffen an. Er mußte viel dichter aufschließen, bevor er mit Erfolg schießen konnte, sah noch im höllischen Abwehrfeuer des Heckschützen ein paar Verkleidungsbleche wegfliegen, verspürte dann selbst einen harten Schlag an sein rechtes Bein und drehte ab. Nun erst bemerkte er sein total zerschossenes Instrumentenbrett und den Ausfall seines Funkgerätes, und schließlich begann es in seiner Kabine penetrant nach verbranntem Öl zu stinken. Es wurde ein abenteuerlicher Absprung aus fast 6.000 m Höhe, aber er kam lebendig zur Erde und auf dem schnellsten Weg in ein nahe Krankenhaus, wo sie ihm das rechte Bein abnehmen mußten ...

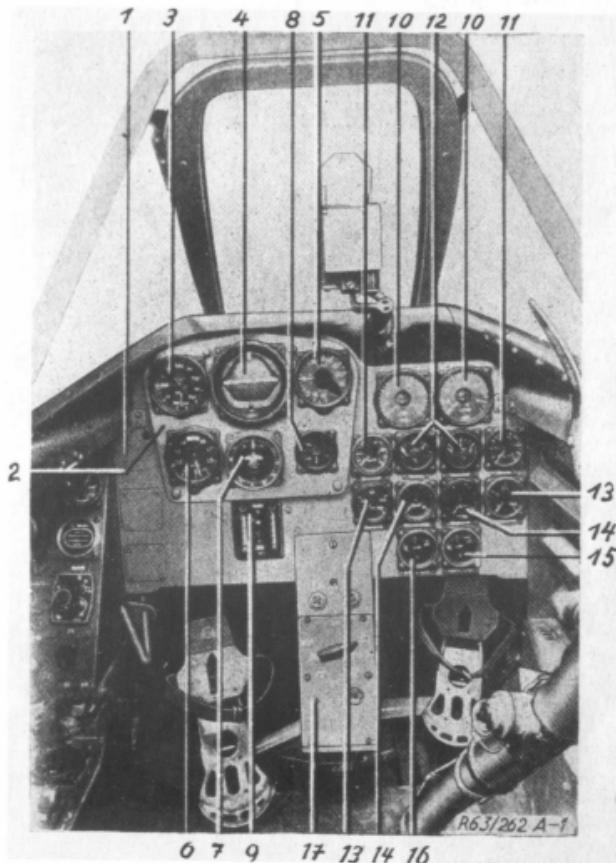


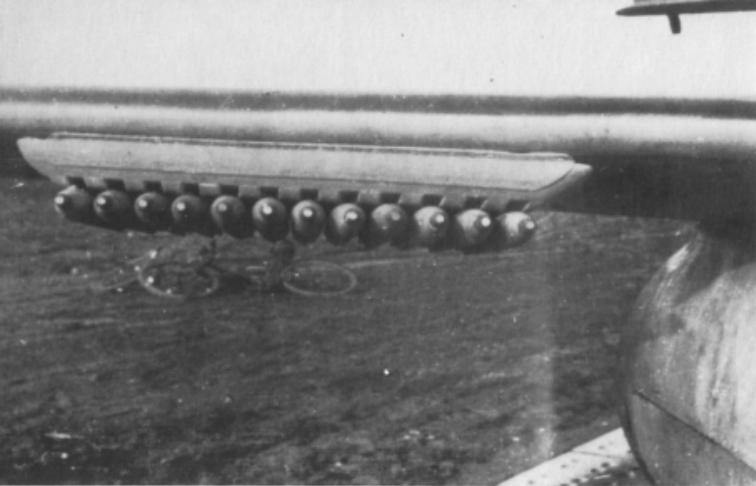
Eine der ganz wenigen Aufnahmen der Me 262 im Flug von unten. Es ist ein US-Foto, das vermutlich in Lechfeld während des Trainings der Wrightfield-Piloten entstand.

Einsätze der Me 262 als Nachtjäger blieben während des Krieges und noch lange danach so gut wie unbekannt, und doch gab es deren zuhöchst erstaunliche. Das war das einmalige Verdienst des Ritterkreuzträgers Leutnant Kurt Welter.

## Das Cockpit der Me 262

1. Gerätetbett
2. Blindfluggerät
3. Fahrtmesser
4. Wendehorizont
5. Variometer
6. Höhenmesser
7. Führer-tochterkompaß
8. AFN 2
9. SZKK 2
10. Drehzahlanzeiger
11. Gasdruckmesser
12. Gastemperaturanzeiger
13. Druckmesser (Einspritzdruck)
14. Druckmesser (Schmierstoffdruck)
15. Kraftstoffanzeiger (vorn)
16. Kraftstoffanzeiger (hinten)
17. ZSK 244 A (nur beim Blitzbomber)





Als Oberfeldwebel war er einer der besten Fluglehrer für Nachtjäger gewesen und darum nicht zur Front versetzt worden, trotz ewiger Anträge. Schließlich versetzte man ihn Ende 1943 zum Nachtjagdverband "Wilde Sau". Er schoß bei 40 Einsätzen 33 Gegner ab und erhielt – einmalig – das Ritterkreuz vor der Bronzenen Frontflugsänge; danach erwirkte er mit verblüffender Hartnäckigkeit einen Empfang bei Hitler und dessen Einverständnis samt aller Vollmachten, die Me 262 bei seinen nächtlichen Einsätzen fortan zu fliegen.

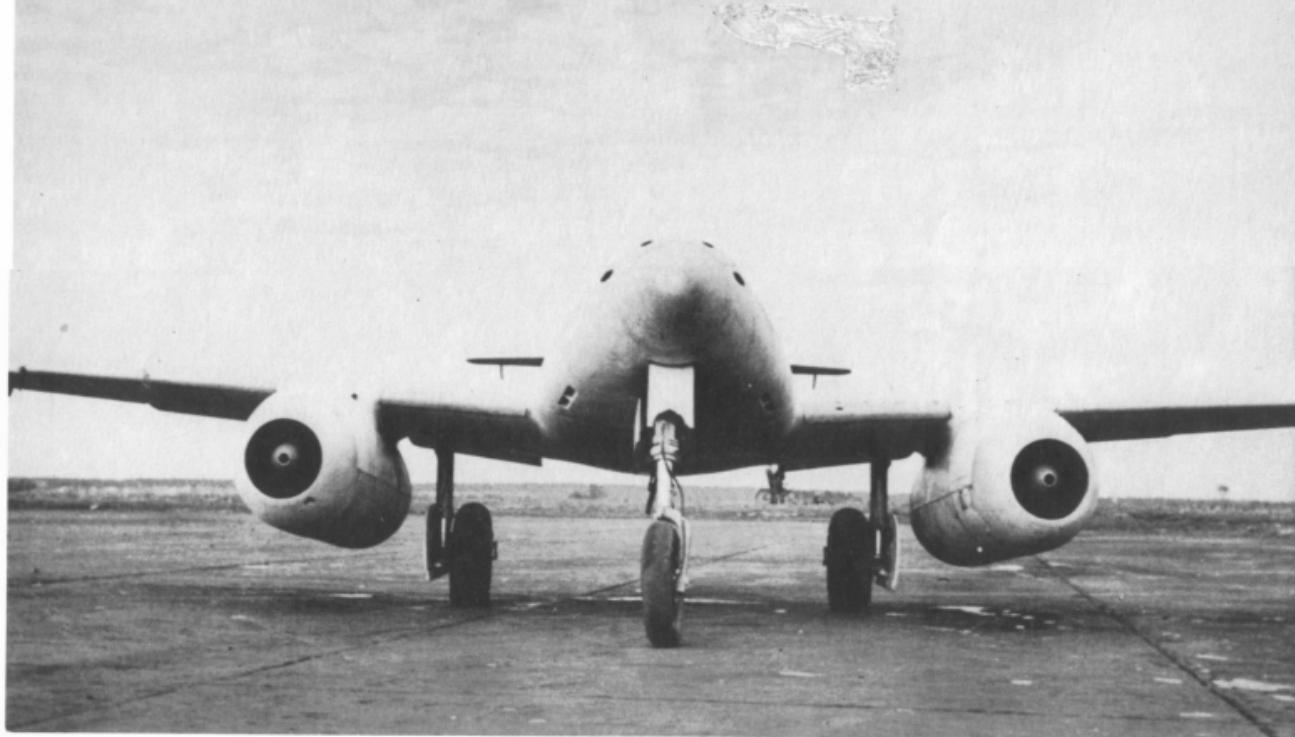
**Verblüffender Erfolg:** Es schoß bei seinem ersten Einsatz mit der Me 262 nachts vier Mosquitos über Berlin ab. Seine Nachtjagderfolge in den letzten vier Kriegswochen waren nicht mehr amtlich festzustellen, aber er durfte nach oder mit Heinz Bär zusammen der erfolgreichste Jäger mit der Me 262 gewesen sein. Leider fiel er bald nach dem Kriege einem Unfall zum Opfer.

Links oben:

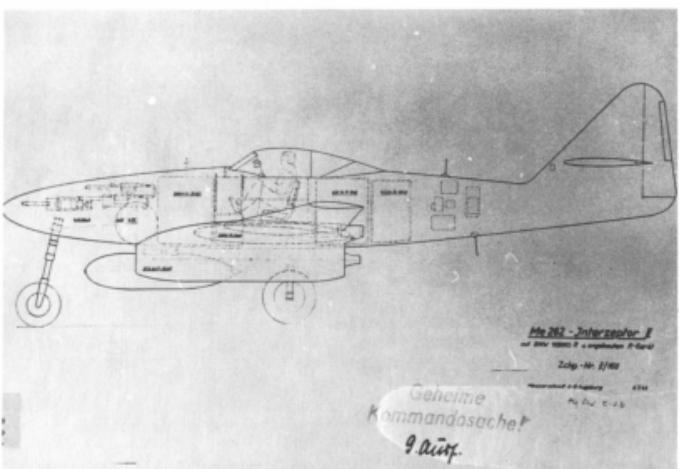
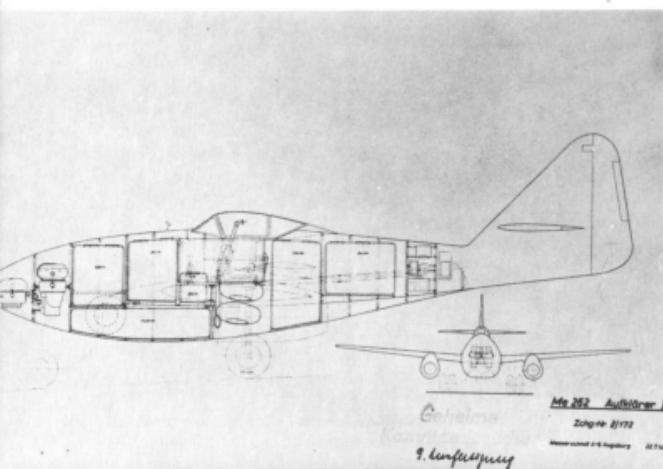
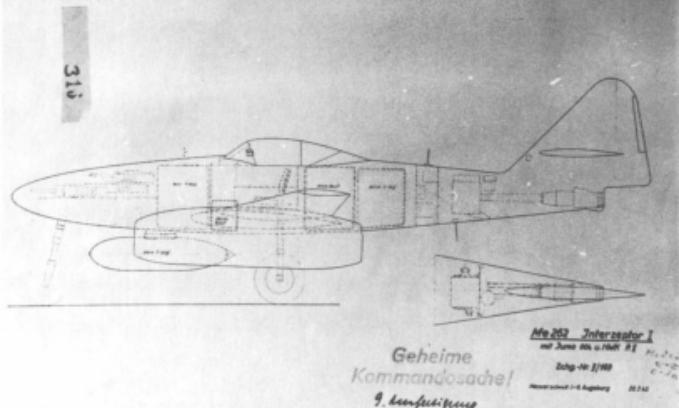
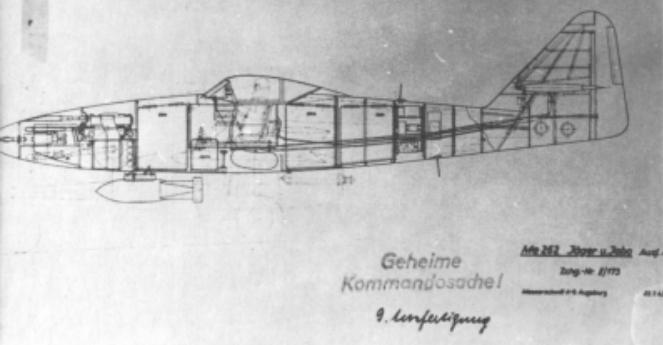
In den letzten Wochen des Krieges wurden einige Me 262 A mit je zwölf R4M-Raketen unter jeder Tragfläche ausgerüstet. Die Wirkung gegen feindliche Bomber war vernichtend.

Links:

Hitler als faszinierter Zuschauer am Fernrohr bei der Vorführung der Me 262 in Insterburg, nach der Willy Messerschmitt (rechts) seine fatale Zusage gab, einen Schnellbomber aus der Me 262 machen zu können.



Dieses Bild gibt gut den dreieckigen Querschnitt des Rumpfes der Me 262 wieder.





Dieser zweisitzige Übungsjäger (B-1a), der mit einem Liechtenstein-Gerät SN 2 ausgerüstet wurde und versuchsweise zur Nachtjagd über dem damaligen Reichsgebiet eingesetzt werden sollte, kam nicht mehr zum Einsatz. Es könnte sich hier um die Nachtjagdversion handeln, die sich Kurt Welter in den letzten Kriegswochen hat bauen lassen. Sie fiel unversehrt in amerikanische Hände.

# Jagdverband 44

Wie Welters Einsatz war wohl die ganze Geschichte der Me 262 ein einziges Provisorium, das sich tragischer nicht abspielen konnte. Nichts beweist dies deutlicher, als jenes letzte Aufbüauen eines Teils der besten deutschen Jagdflieger, aber auch blutiger Neulinge gegen ein unabwendbares Schicksal im berühmt gewordenen "Jagdverband 44".

Galland hatte, wahrscheinlich mehr, weil man ihn los sein wollte, als aus anderen Gründen, nach seinem Antrag die Genehmigung erhalten, einen Jagdverband unter seiner Führung innerhalb der Reichsverteidigung aufzustellen. Mit von der Partie waren hauptsächlich jene Jagdflieger, die gegen Görings unmögliche Luftwaffenführung gemeutert hatten. Außer Galland waren es Männer wie Lützow, Bär, Barkhorn, Steinhoff, Fährmann, Hohagen, Krupinski, Schnell, Wübke und andere.

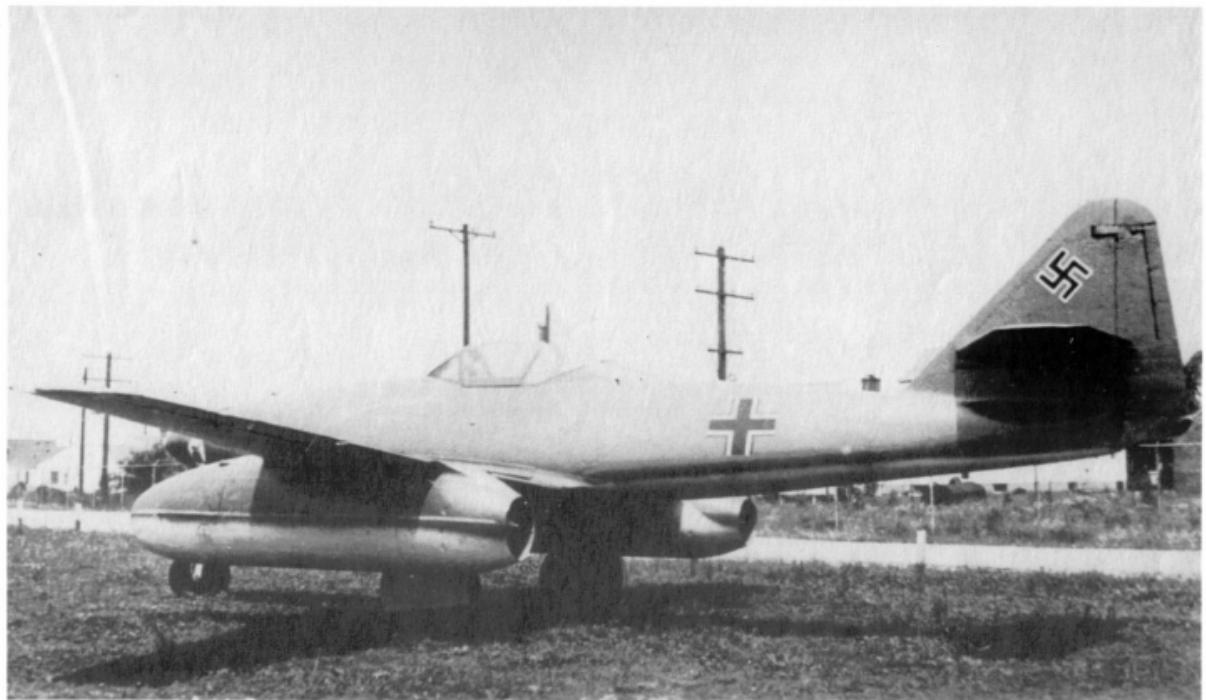
In Brandenburg-Briest wurde der Verband zwischen Januar und März 1945 zusammengestellt, ein Teil der Piloten in Lechfeld geschult und die Ausrüstung mit allem Notwendigen besorgt. Ende März verlegte man nach München-Riem, wo der Platz von Tieffliegern und Bombern bereits wüst zugerichtet war. Dies wurde noch schlimmer, als die Feindseite sehr bald von dieser Verlegung Kenntnis bekam. Starts und Landungen erfolgten zwischen noch offenen und mühsam zugeschütteten Bombentrümmern. So wurde der Jagdverband 44 eines der unerbittlichsten Jagdfliegerunternehmen des ganzen Krieges, aber nicht ein einziger Pilot, Techniker oder Wart kniff. Und dies angesichts des nicht mehr abzusendenden Kriegsendes und also

auch eines fast sinnlosen Unterfangens. Viele überlebten diese letzten Kriegstage nicht, andere wurden schwer verwundet, oder kaum heilbare Krüppel, aber sie flogen und kämpften . . . bis zum letzten Tag, an dem die meisten Maschinen nach Salzburg gebracht und dort zerstört wurden.

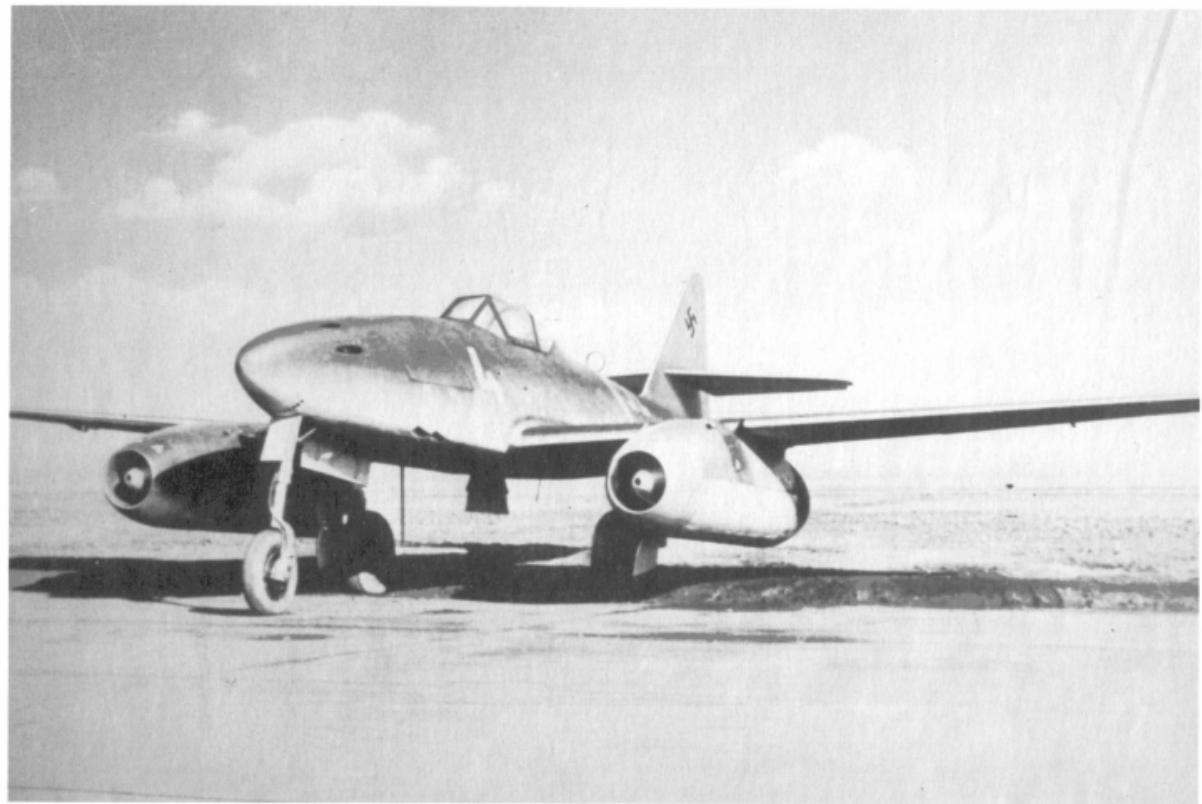
Unten:

Einer der erfolgreichsten Jagdflieger, Major Graf, in Lechfeld im Gespräch über die Me 262 mit Prof. Messerschmitt (rechts) und Fritz Wendel.

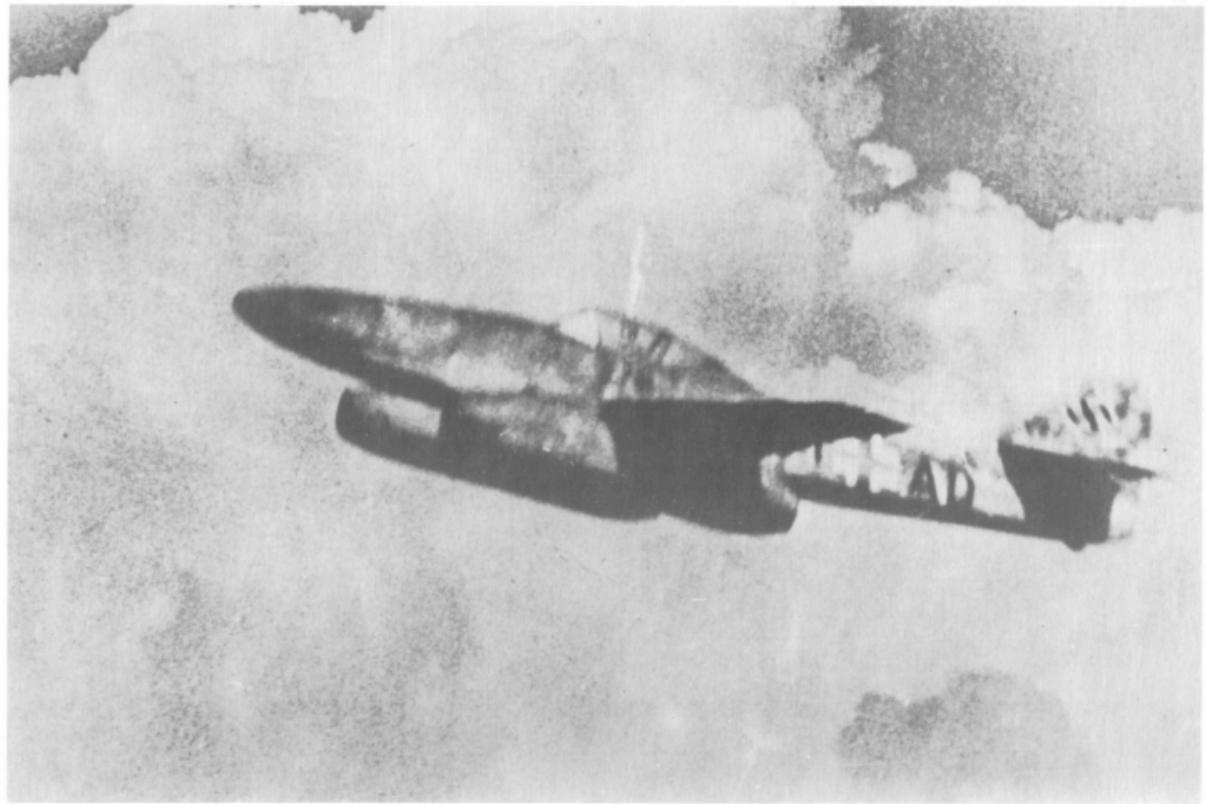




Eine Me 262 A-1a.



Eine Maschine des Jagdgeschwaders 7, Oranienburg, Anfang 1945.



Eine der seltenen echten Flugaufnahmen der Me 262, hier eine A-1.



Vorbereitungen zum ersten scharfen Einsatz im Osten über Königsberg (1945). Auch hier sind vor den Luftansaugöffnungen der Triebwerke Drahtschutzgitter angebracht.



Oben und links:  
Nach einem Tiefangriff feindlicher  
Jäger beschädigte Me 262 auf dem  
Flugplatz Lechfeld.



Oben:  
Zur Wartung abgestellte Me 262.

Oben rechts:  
Letzte Einsatzbesprechung vor  
dem Start.



Rechts:  
Eine durch Tiefangriff feindlicher  
Jäger am Boden zerstörte Me 262.



Nach dem schweren Bombenangriff auf die Messerschmitt AG in Augsburg (rechts) und das Erprobungszentrum in Lechfeld (oben). Weit über 100 Flugzeuge wurden neben Fertigteilen hierbei vernichtet.



Diese Maschine übergab der Testpilot Hans Fey am 30. 3. 1945 auf dem Flughafen Frankfurt den Amerikanern. Es war die erste intakte, die sie erbeuteten.

# Nach dem Kriege

Der 8. Mai 1945 beendete den Krieg, aber noch nicht die Geschichte der Me 262. Die Hochgeschwindigkeitserprobung war in Lechfeld bis zum Einmarsch der Amerikaner am 26. April weitergeführt worden. Gleich mit den ersten US-Truppen erschien ein Kommando des amerikanischen Erprobungszentrums "Wrightfield" mit seinem Chef Oberst Watson, um die vorhandenen Me 262-Flugzeuge zu übernehmen und amerikanische Piloten auf dieses Flugzeug umzuschulen. Die durch Ausbau einiger Teile und Instrumente fluguntauglich gemachten Maschinen waren schnell wieder in Stand gesetzt, die deutschen Testpiloten Caroli, Baur, Lindner und Hofmann wurden aus ihren Wohnungen geholt und als Fluglehrer eingesetzt. Gleichzeitig wurden sie beauftragt, einige in Norddeutschland stehengebliebene Me 262 nach Lechfeld zu überführen. Rund 20 Flugzeuge kamen zusammen, denn nur in Salzburg waren alle Me 262 zerstört worden. Bald wurde das Wrightfieldkommando mit den deutschen Piloten in die Nähe von Paris verlegt, dort weitergeschult, bis eines Tages der Befehl kam, nach den USA zurückzumarschieren. Die Flugzeuge mußten zur Verschiffung nach Cherbourg überführt werden. Alles geschah programmgemäß, und Ludwig Hofmann sollte schließlich die letzte und für die Amerikaner wertvollste Maschine überfliegen, es war eines der letzten Me 262 mit eingebauter Bordkanone BK 5.



Oben: Diese Maschine blieb auf dem Flugplatz Prag-Ruzin stehen. Unten: Diese und alle folgenden werden z. Z. noch in den USA oder England gezeigt. Sie stammen aus den erbeuteten 15 intakten Maschinen.

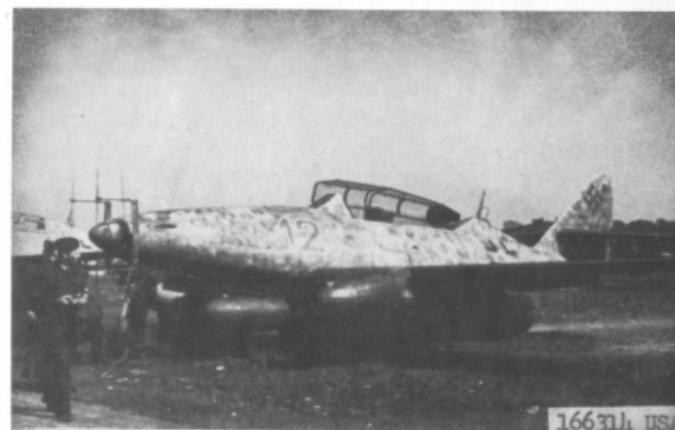




Hofmann startete nach einigen Regentagen bei bedecktem Himmel, doch guter Sicht in Richtung der nur eine halbe Flugstunde entfernten Hafenstadt Cherbourg. Nichts sprach dafür, daß dieser Flug mißlingen könnte, aber er tat es gründlich. Etwa in der Mitte der Strecke fing die Me an, sich zu schütteln und zwar bald so stark, daß Hofmanns Kopf und Körper trotz der Gurte hin- und hergezerrt wurden. Bald war er keiner eigenen Bewegung mehr fähig, konnte nicht einmal mehr einen Handgriff ausführen und sah keine Möglichkeit mehr, weiterzufliegen.

Sekunden später kam es zu einer Art Explosion. Rauch und Feuer wurden auf der rechten Seite sichtbar und die Me ging tiefer und tiefer. In knapp 300 m Höhe erst verließ Hofmann unter größter Mühe die brennende Maschine, schlug mit seinem Körper gegen den Rumpf, spürte noch den heftigen Entfaltungsstoß des Bänderfallschirms und klatschte mehr, als daß er landete, auf einen feuchten Acker, keine 100 m von einem Bauernhof entfernt. Seine Me schlug etwa 200 m hinter dem Hof auf eine Wiese, explodierte vollends und verbrannte . . .

Er selbst war mehr tot als lebendig. Schuhe und Strümpfe waren ihm durch den heftigen Entfaltungsstoß von den Beinen gerissen worden, seine Jacke, seine Aktentasche mit allen Papieren verbrannt. Da lag er wie ein staatenloser Landstreicher, der nicht einmal beweisen konnte, wer er war und woher er kam. Es war der Beginn einer Art Odyssee, die über Frankreich, Deutschland, Rußland und wieder Deutschland in Bühl im Schwarzwald endete, wo er heute noch lebt: Der letzte deutsche Pilot, der eine Me 262 flog.







Alle diese Beutemaschinen stehen heute in Museen oder wandern als Ausstellungsstücke von einem Flugtag zum anderen.



Diese Maschine steht z. B. in "Willow Growe" in der Nähe von Philadelphia (USA).



Viele heutige Anstriche hat es früher nicht gegeben — auch diesen nicht.

Zur Ergänzung dieses WAFFEN-ARSENAL-Heftes empfehlen wir unseren Lesern den Tatsachen-Bericht

**TURBINENJÄGER Me 262**  
Geschichte des ersten einsatzfähigen  
Düsensägers der Welt  
von Mano Ziegler

227 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Ganzleinen, 28,00 DM

Bis zum Erscheinen dieses Buches gab es noch keine zusammenfassende Geschichte dieses ersten Turbinenjägers. Eine Geschichte, die wie keine andere die Dramatik aufzeigt, von der das Werden und der Einsatz der Me 262 begleitet war. Spannung von der ersten bis zur letzten Seite zeichnet dieses Buch wie kaum ein anderes aus. Was sich im Streit um den Einsatz dieses Flugzeuges abspielte, bedeutet ein einmaliges Geschehen in der Geschichte der Militärluftfahrt. Die es gegen Hitlers Starrsinn als Jagdflugzeug durchzusetzen versuchten, riskierten nicht weniger Kopf und Kragen als die, die es als Schnellbomber, der kein Bomber war, zu fliegen hatten. Das Buch, das bereits in der 2. Auflage vorliegt, hat glänzende Kritiken gefunden.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen oder beim Motorbuch-Verlag Stuttgart, Postf. 1370, 7000 Stuttgart 1.

Jetzt lieferbar!

**... BIS STALINGRAD  
48 KILOMETER**

Der Versuch, die eingeschlossenen Armeen zu befreien.



Als die sowjetischen Divisionen über die Wolga vorbrachen, in gewaltigen Zangenbewegungen den Kessel von Stalingrad schlossen, und mehr als zwei deutsche Armeen eingeschlossen wurden, war dies nach Jahren der Blitzsiege und Erfolge ein erster und bisher noch nicht bekannter Rückschlag.

In den Stäben begann sofort die fiebrhafte Arbeit und die Suche nach Möglichkeiten, die in Stalingrad Eingeschlossenen zu befreien. „

Der Tatsachenbericht "... BIS STALINGRAD 48 KILOMETER" ist die präzise Schilderung eines Angehörigen der ehemaligen 6. Panzer-Division. Diese Division gehörte zu den Einheiten, die entschlossen in Richtung Stalingrad getreten waren und alles gaben, um den Kessel aufzubrechen.

Eine dramatische Schilderung, unterstützt durch viele Originalfotos. Bis auf 48 Kilometer kamen die Truppen an den Eingeschlossungsring um Stalingrad heran. Dann trat die Wende ein . . .

PALLAS-Band Nr. 5 – 160 Seiten – viele Bilder – 9,80 DM.

Ab April bei Ihrem Buchhändler, Zeitschriftenhändler oder direkt beim Podzun-Pallas-Verlag, Markt 9, 6360 Friedberg-3

## ACHTUNG! WICHTIGER HINWEIS

Wie Sie wissen, ist es dem Verlag gelungen, trotz gestiegener Lohn- und Papierkosten den Verkaufspreis von DM 6,80 nun bereits über vier Jahre zu halten. Da diese Kosten aber wiederum steigen, sind wir leider gezwungen, den Verkaufspreis ab Heft Nr. 56, Erscheinungsdatum Juni 1979, von DM 6,80 auf DM 7,50 anzuheben. Wir sind sicher, daß Sie für diese nun leider unabdingbare Preisänderung Verständnis haben und hoffen, Sie als treuer Leser des Heftes WAFFEN-ARSENAL weiterhin begrüßen zu dürfen.