

Waffen-Arsenal

Sonderband S-43

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Zerstörer Me 210

Entwicklung und Einsatz

H.-P. Dabrowski / P. Petrick

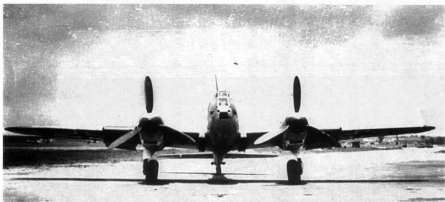


Zwei Me 210 A-1 der SKG 210 während der Schulung in Landsberg/Lech im Winter 1941/42. (Petrick)

Sonderband S-43

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Me 210, NT+CG, W.-Nr. 063, als Testflugzeug für ETC's bzw. Außenlasten (Nowarra)

Zerstörer Me 210

Entwicklung und Einsatz

H.-P. Dabrowski / P. Petrick

Quellen und Literatur (Auswahl)

Lange: Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik, Bernard & Grafe Verlag, Koblenz 1986
Ebert/Kaiser/Peters: Willy Messerschmitt -Pionier der Luftfahrt und des Leichtbaues, Bernhard & Graefe Verlag, Koblenz 1992
Punka: Messerschmitt Me 210 / 410 in action, Squadron / Signal Publications Aircraft Number 1148, Carrollton, TX, 1995.
Pohlmann: Chronik eines Flugzeugwerkes, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1979.
Mankau: Die "Hornissen"-Story, Modell Magazin 11/81-5/82
Green: Warplanes of the Third Reich, Doubleday and Company, Inc., Garden City, NY, 1972.
Lajos Kovács: A Duna Repülőgépgyár RT. Története, Magyar Történelmi Társulat Üzemtörténeti Szekcio, Budapest, 1985
Schmidt: Die Me 210 made in Ungarn, Modell Magazin 4/83.

Weber: Messerschmitt Me 210 Ca-1 ein ungarischer Lizenzbau, Flugzeug 2/95.
Versuchs-Bericht, Nr. 210 15 E 42: Ausweichbewaffnung Me 210, Messerschmitt AG, 7.8.42
Versuchs-Bericht Nr. 210 06 E 43: Me 210 mit Außenflügeln Me 310, Messerschmitt AG, 11.9.43

FOTOS:

Bernád, Crow, Matthiesen, Mohr, Nowarra, Petrick, Punka, Rädinger, Spenser, Trenkle.

DANKSAGUNG:

Wir danken allen, die mitgeholfen haben, diese Zusammenstellung zu verwirklichen, besonders den Herren Dr.-Ing. Mankau, Rädinger, Mohr, Fricke sowie den Ehemaligen, die mit der Me 210 flogen oder sie warteten und ihre Unterlagen und Erinnerungen zur Verfügung stellten.
H.-P. Dabrowski und P. Petrick.

TITELSEITE:

Me 210 A-1 der 7/JZG 1 auf einem Patrouillenflug über Nordafrika.



Me 210 A-1 im Serienbau. (Petrick)

© Copyright, 1996

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Schelbert

Technische Herstellung:
VDM Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3-7909-0574-7

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 19,80 DM, Österreich: 155,- Schilling,
Schweiz 20,80 sfr.
Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

Weiterentwicklung der Bf 110 zur Me 210

Bereits im Jahr 1937, also noch vor Beginn der Bf 110-Serienproduktion, wurde an eine Weiterentwicklung dieses zweimotorigen Zerstörers gedacht. Willy Messerschmitt beabsichtigte allerdings eine Neukonstruktion, die nach einigen Vorentwürfen und Berechnungen Ende 1938 unter der Projektnummer P 1060 konkrete Formen annahm und vom RLM die Typennummer 210 zugewiesen bekam. Im Gegensatz zur Bf 110, deren Firmenkürzel Bf = Bayerische Flugzeugwerke bedeutete, hieß der neue Zerstörer nun Me 210, da die BFW ab 1938 in Messerschmitt AG umgewandelt wurden.

Die Neuentwicklung eines Zerstörers war sicher nicht deshalb geplant, weil man die Bf 110 für unbrauchbar hielt. Alle Flugzeughersteller gingen nach Erreichung der Serienreife eines Modells an die Verbesserung der Leistungen aufgrund sich ständig erweiternder Erkenntnisse. Und bekanntlich schließt ja auch schon damals die Konkurrenz nicht...

Das RLM hatte stets das letzte Wort bei der Entwicklung und besonders bei der Produktion eines neuen

Flugzeugs, wenn man es nicht vollends auf eigene Kosten bauen wollte. Beim RLM hatte zu dieser Zeit jedes Kampfflugzeug sturzflugfähig zu sein - sogar die viermotorige He 177 (2x2 Doppeltriebwerke) mit 31,4 m Spannweite! Da die Me 210 nicht nur die Aufgaben der Bf 110, sondern auch die des relativ langsamen Stukas Ju 87 übernehmen sollte, hatte der künftige "Stuka-Zerstörer" selbstverständlich ebenfalls sturzflugfähig zu sein, was in diesem Fall keine unrealistische Forderung war.

Was wurde mit der unter Kobü-Leiter Walter Rethel innerhalb eines Jahres konstruierten und unter Versuchsbauleiter Hubert Bauer gebauten Me 210 gegenüber der Bf 110 geändert? Die Bewaffnung der Bf 110 war zwar stärker als die der einmotorigen Jäger, diese hatten aber den Vorteil der erheblich besseren Wendigkeit und konnten so viel schneller in Schußposition kommen. Also mußte die der Wendigkeit abträgliche Rumpflänge um ca. 1 m verkürzt werden.

Die schwache rückwärtige Abwehrbewaffnung (1x MG 15, Kaliber 7,92 mm) war durch eine stärkere (2x MG

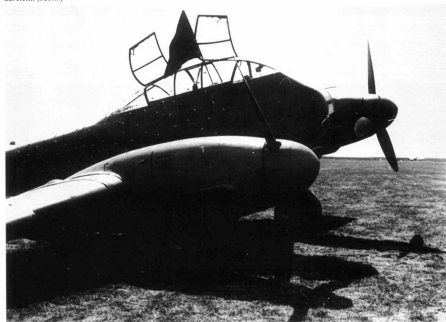
Die erste Me 210, D-AABF, startbereit auf dem Flugfeld. (Nowarra)

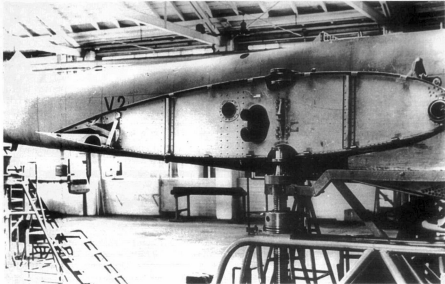




Das doppelte Seitenleitwerk der Me 210 V-1. Es wurde am 23. 9. 1939 gegen ein Zentralleitwerk ausgetauscht. (Mohr)

Bruchlandung der V-1 nach Strömungsversuchen. Das Flugzeug ist bereits mit dem Zentralleitwerk ausgerüstet und trägt das Rumpfkennzeichen CE+BY. Die grüne Fahne zeigt an, daß dieses Flugzeug beschädigt ist und ein Hindernis auf dem Flugfeld darstellt. (Mohr)





Me 210 V-2 WL+ABEO im Bau. (via Nowarra)

131, Kaliber 13 mm) zu ersetzen. Diese deckte fernbedient fast den gesamten hinteren Luftraum ab. Dabei waren die Forderungen nach bester Trefferwahrscheinlichkeit und geringem Verlust der guten Flugeigenschaften einzuhalten. Der Rumpfquerschnitt der Me 210 war im hinteren Drittel so schmal, daß die Lafetten der Rückwärtswaffen seitlich angebracht werden mußten und nicht, wie sonst üblich, auf oder unter dem Rumpf. Zur Verwendung vorgesehen war die neu entwickelte "Ferngerichtete Drehring-Seitenlafette" FDSL-B 131/A bzw. B (Hersteller: mechanischer Teil Rheinmetall-Borsig, elektrischer Teil AEG).

Die Waffen ließen sich um 90° nach oben und 45° nach unten sowie 45° seitlich nach außen schwenken. Der Schwenkbereich zum Rumpf hin war mit 7° begrenzt, danach verriegelten die Rohre automatisch. Zwei Mann Besatzung, der Hintermann mit dem Rücken zur Flugrichtung (Bedienung der Abwehrbewaffnung), wurden ebenfalls beibehalten. Ein Periskop kam nicht zum Einsatz, der Rumpf der Me 210 war seitlich eingezogen und die Kanzelseiten so gewölbt, daß man nach unten blicken konnte. Für einwandfreie Sicht nach vorn, hinten und oben waren Planscheiben in die ansonsten sphärische Verglasung eingebaut.

Zur Erhaltung der guten Flugeigenschaften behielt man den Zentralrumpf bei. Die Bombenlasten waren im Inneren des aufgedickten Rumpfvorderteils untergebracht. Als Zielvorrichtung für den Bombenwurf diente das Revi C/12, zusätzlich konnte man bei geöff-

netem Bombenraum durch ein Fenster nach unten sehen. Zur Ausrüstung der Me 210 gehörten außerdem noch ausklappbare Landescheinwerfer, Höhen-Atemgeräte und ein Rettungs-Schlauchboot.

Die Me 210 in der Praxis

Die folgende Zusammenfassung stützt sich im wesentlichen auf das Ergebnis umfangreicher Nachforschungen des Dr.-Ing. Heinz Mankau. Zunächst eine Übersicht der V-Muster:

Die Me 210 V 1 (D-AABF, W.-Nr. 2100001) absolvierte ihren Erstflug am 5.9.1939 mit Dr.-Ing. Hermann Wurster als Pilot. Das doppelte Seitenleitwerk wurde bis zum 23.9.1939 gegen ein Zentralleitwerk ausgetauscht, die Kennung in CE+BY geändert. Das Flugzeug war als einziges Muster mit Spreizklappen versehen, alle anderen hatten Wölbungsklappen. Die V 1 besaß keine Waffeneinbauten und wurde am 12. 10. 1939 von einem Piloten der E-Stelle Rechlin in Augsburg nachgeflogen. Beanstandet wurden zu hohe Ruderkräfte und unstabiles Flugverhalten um alle Achsen.

Die V 2 (WL-ABEO, W.-Nr. 2100002) flog erstmals am 10. 10. 1939, bekam bis zum 11. 11. 1939 ein Zentralleitwerk und die Außenflügel der V 3. Die neue Kennung war CE+BZ. Im Sommer 1940 erfolgte ein weiterer Umbau mit neuer Kabinenverglasung und Ab-

wehrbewaffnungsständen. Am 5. September 1940 mußte Einflieger Fritz Wendel mit dem Fallschirm aus der V 2 aussteigen. Nach einem Abfangversuch geriet das Rumpfe der Maschine in Schwingungen, worauf das Leitwerk flatterte und brach. Wendel kam mit leichten Verletzungen davon, das Flugzeug mußte nach dem Absturz als Totalschaden abgeschrieben werden.

Die V 3 (ohne Kennung, W.-Nr. 2100003) wurde zunächst als Zelle ohne Flügel für statische Versuche benutzt. Sie ging erst 1940 in die Flügerprobung, nun mit der Kennung CF+BA. Die V 3 hatte ebenfalls ein doppeltes Seitenleitwerk, das bei diesem Muster jedoch beibehalten wurde.

Ab der V 4 (CF+BB, W.-Nr. 2100004) ist das Zentralleitwerk als Standardlösung verwendet worden. Dieses Muster wurde zu 29 Versuchsflügen mit im Mittelflügel eingebauten Bremsen verwendet, die man dann anschließend wieder ausbaute. Im Juli 1940 Begutachtung der Rückwärtsbewaffnung durch die Nachflieger Neidhart und Pfister. Oktober 1940 kam das Flugzeug zur Erprobungsstelle Rechlin.

Die V 5 (ND+VX, W.-Nr. 2100005) erhielt zwei DB 601 Bf-Motoren (V 56 und V 57) und wurde im November 1940 an die Erprobungsstelle Rechlin übergeben.

Bei der V 6 (ND+VY, W.-Nr. 2100006) begann die Werkserprobung am 22. 11. 1940.

Mit der V 7 (ND+VZ, W.-Nr. 2100007) sind Enteisungsversuche unternommen worden.

Me 210 V-2 mit Zentralleitwerk und neuem Rumpfkennzeichen CE+BZ. (via Nowarra)

Die V 8 (NF+LA, W.-Nr. 2100008) wurde zu Fahrwerkuntersuchungen verwendet.

Mit der V 9 (NF+LB, W.-Nr. 2100009), Prototyp der A-0-Serie, sind Leitwerksuntersuchungen durchgeführt worden. Kleinere Flügelfilets (Übergangsbleche vom Flügel zum Rumpf) im Vergleich zur V 2. Nach 41 Versuchsflügen kam das Flugzeug Ende November 1940 zur Erprobungsstelle Rechlin. Die V 9 bekam Querruder mit Innenausgleich, nachdem die RLM-Nachflieger Neidhart und Malz im Dezember 1940 festgestellt hatten, daß bei unsauber geflogenen Steilkurven das Flugzeug abkippte.

Bei der V 10 (GI+SN, W.-Nr. 2100010) begann die Werkserprobung am 6. 12. 1940.

Die V 11 (GI+SO, W.-Nr. 2100011) hatte ihren Erstflug am 24. 11. 1940.

Die V 12 (GI+SP, W.-Nr. 2100012) diente als Versuchsträger für Sturzflugautomatik und Sturzbombenwurf.

Der Erstflug der V 13 (GI+SQ, W.-Nr. 2100013) fand am 17. 4. 1941 statt. Die Maschine war versuchsweise mit Vierblattpropellern ausgerüstet und diente als Versuchsträger für die Kühlerklappenautomatik sowie die elektrische Enteisungsanlage.

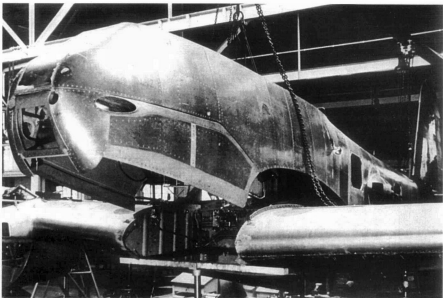
Mit der V 14 (GI+SR, W.-Nr. 2100014) wurden Trudeluntersuchungen mit einem Antitrudelschirm sowie Bremsschirmen durchgeführt.

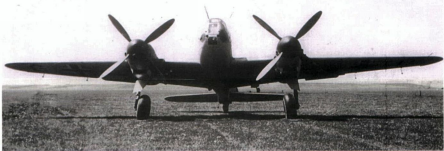




Bauchlandung der Me 210 V-10 wegen Fahrwerkschaden nach einem Testflug am 16. 6. 1941. (Mohr)

Me 210 V-12 GI+SP im Bau. (via Nowarra)

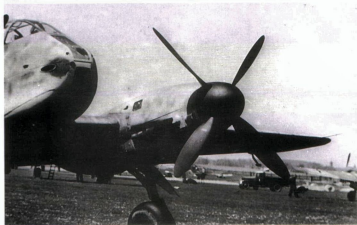




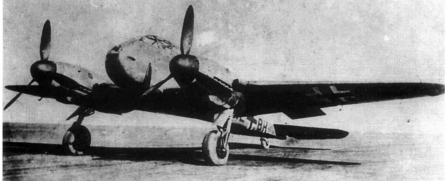
Oben: Me 210 V-13 mit Vierblattpropeller. (Nowarra)



Links: Hier ist besonders deutlich die anfangs noch eckige Lader-Ansaughutze zu sehen. (Mohr)

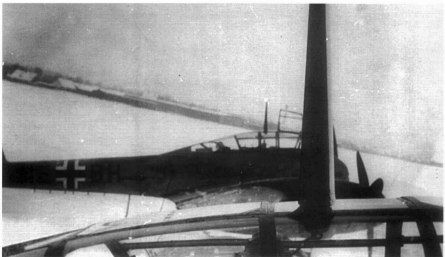


Auf den Innenseiten der Motoren waren auch hier die Kontrollarmaturen vom Flugzeugführer aus zu beobachten. (Mohr)



Me 210 V-17 NE+BH, W.-Nr. 101, mit verlängertem Rumpf. (via Nowarra)

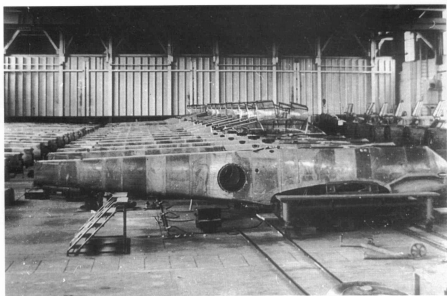
Me 210 V-17 im Winter 1941/42 auf dem Messerschmitt-Werksgelände. (Radinger)



Die V 15 (GI+SS, W.-Nr. 2100015) flog am 31. 5. 1941 zum ersten Mal. Als Triebwerke erhielt sie zwei DB 601 F-Motoren und diente als Versuchsträger für verschiedene Funkgeräte.

Die V 16 (GI+ST, W.-Nr. 2100016) ist als erste A-0-Maschine anzusehen. Sie wurde für Enteisungsversuche verwendet, bevor mit ihr Untersuchungen des Abschmiervhaltens im Vergleich zur V 17 stattfanden.

Mit der V 17 (NE+BH, W.-Nr. 2100101) wurde gewissermaßen ein V-Muster "nachgelegt". Es handelte sich um eine A-0-Maschine, die am 3. 10. 1941 zum ersten Mal flog. Sie war der C-1-Prototyp und bekam einen um ca. 1 m verlängerten Rumpf. Der Umbau war am 14. 3. 1942 beendet, der Erstflug dieses Umbaus fand am selben Tag statt. Ein zweiter Umbau der V 17 für Aufklärungseinsätze war am 11. 11. 1942 beendet. Die nachfolgenden V-Muster (bis V-38) waren Flugzeuge der Umrüstserie zur Me 410.



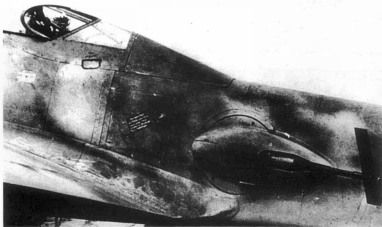
Der Serienbau lief im Sommer 1941 in den Messerschmitt-Werken Augsburg und Regensburg an. (Mohr)



Serienbau mit Hindernissen

Die V 1 und V 2 wiesen erhebliche Unterschiede gegenüber den späteren Versuchsmustern auf. Die Abwehrbewaffnung war noch nicht serienreif und die Flugeigenschaften waren als ungenügend anzusehen. Die ersten Me 210 zu fliegen, bedeutete in der Tat ein riskantes Unternehmen. Ein Strakfehler bei der Profilkon-

struktion im Querruderbereich verursachte eine unberechenbare Rollsteuerung. Das RLM wollte aus Kostengründen keine Vorflügel eingebaut haben, so daß die ersten Maschinen nicht damit ausgerüstet wurden. Außerdem wollte man ja ein wendigeres Flugzeug als die Bf 110 haben und so wurde der Rumpf



Me 210 A-1, die Abwehrbewaffnung FDSL 131 in der Nahaufnahme. (via Nowarra)

Me 210 A-1, SJ+GE, W.-Nr. 115, Versuchsflugzeug für Sturzflüge. (Nowarra)

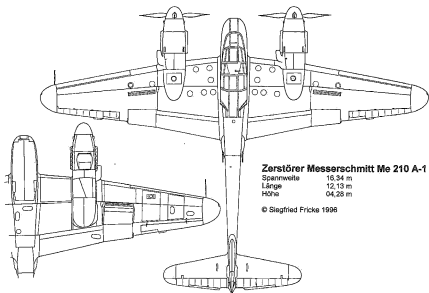




Me 210 A-1 VN+AD wird gewartet. (Radinger)

Wartungsarbeiten an der ausgefahrenen Sturzflugbremse der VN+AD. (Radinger)





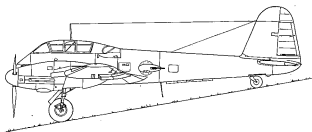
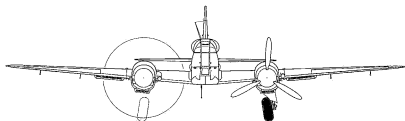
Zerstörer Messerschmitt Me 210 A-1

Spannweite 16,34 m

Länge 12,13 m

Höhe 04,28 m

© Siegfried Fricke 1996



Mehrseitenansicht der Me 210 A-1. (Fricke)



Me 210 DI+NF W.-Nr. 194, im Juni 1942 als Versuchsträger für den von Blohm & Voß entwickelten und gebauten Lufttorpedoträger L 10 "Friedensengel". Die E-Stelle Gotenhafen-Hexengrund testete die Kombination L 10/Lufttorpedo LT 950 u. a. auch mit dieser Me 210. (Nowarra)

kürzer konstruiert - zu kurz. Dies alles konnte durchaus passieren, nicht nur bei Messerschmitt. Im allgemeinen wurden (und werden auch heute noch) Konstruktionsfehler beseitigt bzw. Verbesserungen durch entsprechende Änderungen berücksichtigt. Ein späteres Serienflugzeug unterscheidet sich meist erheblich vom ersten V-Muster. Das Reichsluftfahrtministerium aber bestellte das noch meilenweit von der Serienreife entfernte Flugzeug vom Reißbrett weg in der bemerkenswerten Menge von 1000 Stück! Messerschmitt war ja gewissermaßen der Garant für Erfolgsflugzeuge wie die Bf 108, Bf 109, Bf 110. Für den Nachbau der Me 210 kamen die Firmen Focke-Wulf, Weserflug und MIAG in Betracht. Als sich herausstellte, daß man u. a. durch den zu kurzen Rumpf statt eines wendigen ein instabiles Flugzeug gebaut hatte, waren die Vorbereitungen für den Serienbau schon soweit gediehen, daß die notwendige Verlängerung des Rumpfes für eine große Anzahl der Rumpfteile die Verschrottung bedeutete hätte.

Bei der Me 210 versuchte man zunächst mit 15 Versuchsflugzeugen und einer ungewöhnlich großen Vorserie von 94 Maschinen, die Probleme zu bewältigen, allerdings erst einmal ohne die einzig wirksame Möglichkeit, nämlich die Rumpfverlängerung zu verwirklichen. Von den 1000 bestellten Me 210 sollten die ersten Serienmaschinen Anfang 1941 an ein neu aufgestelltes Erprobungskommando gehen, aber es standen nur ein paar V-Muster für die E-Stellen Rechlin und Tarnowitz zur Verfügung. Von dort wurden zunehmend

Brüche und andere Unfälle mit dem Typ gemeldet. Generalflugschulmeister Ernst Udet mahnte persönlich die Liefertermine bei Messerschmitt an. Dabei galt es, die noch nicht behobenen Fehler in den Griff zu bekommen: Pendeln um die Hochachse und damit schlechtes Zielen abstellen, Höhenruder innen ausgleichen, Ausbrechen bei Start und Landung beseitigen, Triebwerksbrände beim DB 601 klären, Lader-Ansaughutzen aerodynamisch überarbeiten und noch eine Reihe weiterer kleinerer Beanstandungen.

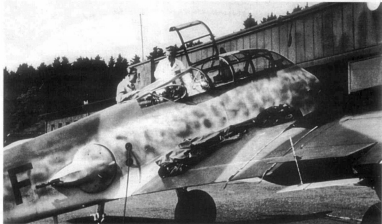
Verschiedene Erprobungen

Ab W.-Nr. 2100016 begann die A-0-Serie. Der Übergang zur A-1-Serie scheint "fließend" gewesen zu sein, da mehrere Werknummern (z. B. 0054, 0058, 0076, 0102, 0103, 0104, 0105) in offiziellen Berichten sowohl die Bezeichnung A-0 als auch A-1 erhielten. Aus beiden Serien wurden immer wieder einzelne Muster für die verschiedensten Erprobungen herangezogen und zu diesem Zweck umgerüstet oder umgebaut. Bekannt sind folgende Versuche aus der A-0- bzw. A-1-Serie:

DI+NW, W.-Nr. 0027, wurde Me 410 V1 und DU+IX, W.-Nr. 0055 die Me 410 V3.

Die GF+CX, W.-Nr. 2344, diente mit aufgedicktem Rumpf wie bei der Me 410 zu Vorflügel-Versuchen, mit der DU+IX, W.-Nr. 0054, wurden Vibrationstests durchgeführt.

Elektriker warten das Bordnetz einer Me 210. Der Antennenmast ist abgebaut und die Drehring-Lafette der Abwehrbewaffnung ist mit einer Wetterschutzplane abgedeckt. (via Trenkle)



Die Bordfunkanlage der Me 210. (Nowarra)



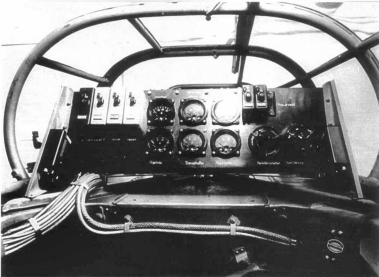
Mit der NT+CB, W.-Nr. 0058, fanden Meßflüge im Bahnneigungsflug mit Geschwindigkeiten bis 790 km/h statt. Sturzflugversuche wurden mit der PN+PA, W.-Nr. 0102, PN+PC, W.-Nr. 0104 und PN+PD, W.-Nr. 0105, durchgeführt. Mit der PN+PC und PN+PD konnte die Sturzfluggeschwindigkeit durch Sturzflugautomatik und Bremsen in den Außenflügeln auf 690 km/h begrenzt werden. Die PN+PD flog dabei mit den für die Ca-1 vorgesehenen DB 605-Motoren. Die SJ+GE, W.-Nr. 0115, erreichte bei Sturzflugversuchen eine Geschwindigkeit von 750 km/h.

Mit der NT+CT, W.-Nr. 0076, wurden ab 5. 2. 1943 Eisschutzversuche durchgeführt.

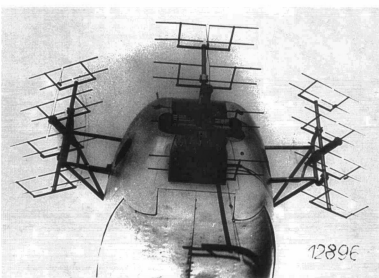
Die SJ+GM, W.-Nr. 0123, bekam eine sogenannte "Kuto-Nase", mit der am 18. 3. 1942 Versuche zur Fesselballon-Abwehr stattfanden.

Die VC+SA, W.-Nr. 0137 diente als Vergleichsflugzeug bei Schnellflugversuchen mit der VC+SE, W.-Nr. 0142.

Zusätzliche Einbauten von Meßgeräten für Enteisungsversuche bei Messerschmitt. Hier handelt es sich entweder um die V-13 GI+SQ oder die NT+CT, W.-Nr. 076. Die Enteisung erfolgte bei den Luftschrauben chemisch und bei den Tragflächen bzw. Leitwerk durch elektrische Beheizung. (Nowarra)



Me 210 A-1, DF+ER, W.-Nr. 2319, versuchsweise ausgerüstet mit dem Schiffsuchgerät FuG 200 "Hohentwiel" für die Seeaufklärung. Der Umbau wurde durch die Luftwaffenwerft Staaken am 07.05.1943 ausgeführt. (via Nowarra)



Letztere hatte einen aufgedickten Rumpf wie bei der Me 410 und eine "Rennkabine". Das Flugzeug war im Vergleich 12 km/h schneller als die VC+SA.

Die VC+SU (kurzer Rumpf), W.-Nr. 0157, und VN+AD, W.-Nr. 0166, gingen als Schlachtflugzeuge Me 210 S mit geänderter Bomben-Abwurfanlage und verstärkter Panzerung in die Erprobung. Mit der VC+SU fan-

den Anfang 1942 Dauerflugversuche statt, die VN+AD absolvierte Versuchsabwürfe von 8x 50 kg und 96x SD 2-Bomben ab 28. 1. 1942.

Mit der VN+AQ, W.-Nr. 0179, wurden die größeren Außentragsflächen der geplanten Me 310 in der Zeit vom 24. 8. bis 7. 9. 1943 erprobt. Die Me 310 war als Höhenzerstörer mit vergrößerter Spannweite und DB

603 A-Motoren vorgesehen, die Arbeiten wurden jedoch eingestellt. Die Fehlerbereinigung der Me 210 hatte höhere Priorität, schließlich sollten die Maschinen, zum großen Teil entsprechend umgebaut, als Me 410 ausgeliefert werden.

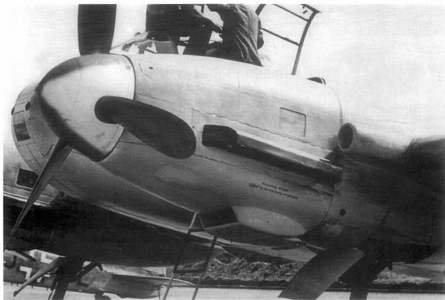
Die DI+NJ, W.-Nr. 0198, bekam versuchsweise eine Propeller-Verstellautomatik und eine Kamera für die Fernaufklärung eingebaut.

Die GF+CY (langer Rumpf), W.-Nr. 2345, bekam Juni/ Juli 1942 bei geänderter Kabinendeckung versuchsweise eine starre Rückwärtsbewaffnung (MG 151) anstelle der Drehlafetten sowie ein MG 81 Z in einer Linse- bzw. Panzerlinse-lafette im hinteren Kabinenteil eingebaut. Da die FDSL 131 zu diesem Zeitpunkt noch nicht als betriebssicher galt, war die starre Bewaffnung an den Rumpfseiten als Ausweichlösung in Betracht gezogen worden. Zum Ergebnis der Untersuchungen ein Ausschnitt des Originaltextes: Eine Änderung der Flugeigenschaften durch den Anbau der Waffentrappen (MG151, MG 81 Z und Zielperiskop) konnte im schlechten Sinn nicht festgestellt werden. Die früher beim langen Rumpf und bockigem Wetter verhandene Unruhe am Seitenruder ist nicht mehr festzustellen. Die Besserung des Seitenruders hängt mit der Formgebung des neuen Kabinenrückteiles zusammen, da ja beim Einbau des MG 81 Z die seitlichen

Planscheiben fehlen. Das Zielperiskop ist nach Aussage der Piloten für ein Zielen nach hinten gut zu gebrauchen. Die Ausführung des Periskopes ist allerdings noch nicht einbaureif. Das Periskop sitzt viel zu weit vom Auge weg. Die Sicht nach vorne wird jetzt durch den Einbau des Periskopes und des Revis sehr schlecht. Die Bedienung des MG 81 Z ist fast unmöglich. Das Schußfeld ist sehr klein und wird noch durch das Seitenleitwerk gestört. Die Sicht durch die Linse-lafette und die Panzerlafette ist schlecht. Das Bedienen der FT-Geräte ist kaum möglich und wird zu Truppenbeanstandungen führen. Neben der Erprobung dieser Waffeneinbauten fanden auch noch Vorflügelversuche in dieser Zeit statt.

DU+IC, W.-Nr. 0033, DU+IN, W.-Nr. 0044, NT+CJ, W.-Nr. 0066, NT+CL, W.-Nr. 0068, VC+SP, W.-Nr. 0152, VN+AB, W.-Nr. 0164, VN+AE, W.-Nr. 0167, DF+EK, W.-Nr. 2312, DF+EN, W.-Nr. 2315, DF+EP, W.-Nr. 2317 und GE+KU, W.-Nr. 2349 wurden bei Blohm & Voss als erste von insgesamt 48 Me 210 zu Schulflugzeugen umgebaut (November 1943 bis August 1944). Hierbei entfielen die starren Waffen, Abwurfaffen und die Schießkamera. Aus ungarischer Produktion ist die aus der A-1 abgeleitete Me 210 Ca-1, RF+PI, W.-Nr. 0316009, ebenfalls zum Schulflugzeug umgebaut worden.

Nahaufnahme des linken Motors einer Me 210 A-1 während der Fertigung in Augsburg. Die Anzeigergeräte des Motors waren vom Flugzeugführer aus der Kanzel heraus zu kontrollieren. Die jeweils nicht sichtbare Außenseite war durch ein Blech abgedeckt. (Mohr)





Me 210 A-1, PN+PA, W.-Nr. 102, Testflugzeug für Sturzflugversuche mit Standard-Sichtschutz. (Mohr)

Me 210 A-1, PN+PA und PN+..., zwei der ersten A-1 Muster. (Mohr)



DER SERIENBAU WIRD GESTOPPT

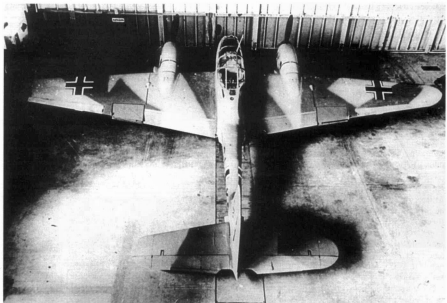
Im Kriegsjahr 1942 war die Flugzeugführer-Ausbildung nicht mehr so optimal, daß junge Piloten ein schwieriges, ja unberechenbares Flugzeug wie die noch nicht fehlerbereinigte Me 210 beherrschen konnten. So häuften sich Unfälle durch Flachtrudeln, in das die Piloten bei unsauber geflogenen Kurven geraten konnten. In kurzer Zeit war die Unfallzahl zweistellig und das RLM reagierte... Der trotz gravierender Mängel Anfang 1942 in Augsburg und Regensburg angelaufene Serienbau mußte am 10. 3. 1942 auf Weisung des Reichsministers der Luftfahrt, Hermann Göring, gestoppt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt waren einschließlich der V-Muster 77 Me 210 ausgeliefert worden, 205 Maschinen befanden sich im Bau bzw. Umbau (nach "Die deutsche Luftfahrt", Bd. 17). Der für Willy Messerschmitt mit drohenden persönlichen Konsequenzen und für das Werk in wirtschaftlicher Hinsicht katastrophale Stopp zwang zu unverzüglichem

Nachbesserungen: Die überfällige Rumpflverlängerung um ca. 80 cm wurde endlich vorgenommen (zum Teil sogar bei ca. 50 bereits fertig montierten Flugzeugen, die, im Freien abgestellt, bis zu ein Jahr auf den Umbau warten mußten). Die äußeren Tragflächen bekamen Vorflügel, die Kanzel einen Überrollschutz sowie eine geänderte Verglasung. Mit Hochdruck und in Sonderschichten wurde an der Beseitigung der Beanstandungen gearbeitet. Im Mai 1942 lief die Produktion wieder an. Trotz der Modifizierung ist die Baureihenbezeichnung beibehalten worden. Erhard Milch, nach Udets Selbstmord am 17.11.1941 dessen Nachfolger als Generalluftzeugmeister, verordnete ab der Umrüstung der Me 210 auf den stärkeren DB 603-Motor ab August 1942 die Umbenennung des Typs auf Me 410. Es ist anzunehmen, daß damit die Verbindung zur unglücklich verlaufenen Entwicklung der Me 210 abgebrochen werden sollte.



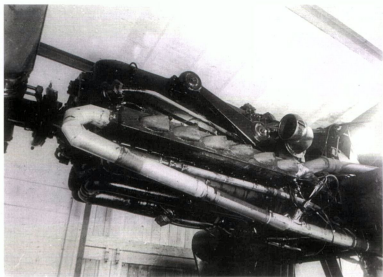
Me 210 A-1 PN+PA, mit der Messerschmitt-Testpilot Kühnle am 14.11.41 bei einem Sturzflugversuch tödlich abstürzte. (Mohr)

Me 210 A-0, mit Standard-Sichtschutz. Gut zu sehen ist hier, wie schmal der Rumpf ab der Rückwärtsbewaffnung zum Leitwerk verläuft. (Nowarra)





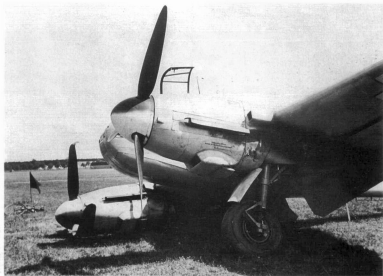
*Oben:
Erinnerungs-
foto aus der
Einfliegerei bei
Messerschmitt.
(Radinger)*



*Abgas-
Turbolader-
Versuche
mit einem
Me 210-Motor.
(Radinger)*

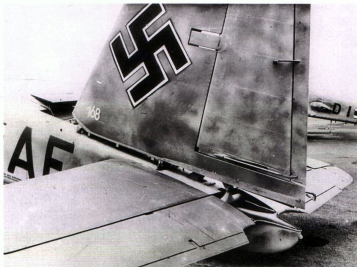


*Oben:
Bruch der
PN+PD, W.-
Nr 105, mit
der Sturzflug-
versuche
durchgeführt
wurden.
(Mohr)*



*Andere
Ansicht des
gleichen
Bruchs.
(Mohr)*

Das Seitenleitwerk
wird auf den Rumpf
der Me 210 VN+AF,
W.-Nr. 168, gesetzt.
(via Nowarra)



Leitwerk der Me 210
DT+NV, W.-Nr. 026,
über dem Spornrad
steht: *
Reifendruck 3,5 atü".
(via Nowarra)



Eine Me 210
von vorn.
Hier ist
besonders gut
zu sehen, daß
die Räder des
Haupt-
fahrwerks
beachtlich
seitlich geneigt
sind.
(Matthiesen)



Me 210 A-1
mit 4 x 50 kg
Bomben unter
dem Mittel-
flügel. Alle
Änderungen der
Grundausrüs-
tung hatten eine
Rüstungs-
nummer.
Dieser die
entsprechenden
ETC's betref-
fende Rüstungs-
satz hatte die Nr. 10.
(Petrick)

Start der Me
210 A-0,
2H+DA, ex
NT+CG, W-
Nr. 063,
Erprobungs-
staffel 210 in
Soesterburg/
Niederlande.
(Spenser)



Nach Ansicht der deutschen Behörden war es das Bestreben der ungarischen Regierung, Flugzeuge eher in Lizenz bauen zu wollen, als komplette Maschinen zu kaufen. Welche wirtschaftlichen Überlegungen dabei eine Rolle spielten, soll hier nicht näher erörtert werden. Lange hat sich das RLM gegen Lizenzvergaben verschiedener moderner Typen ins Ausland gesperrt. Selbst massive Devisenverluste wurden dabei in Kauf genommen. Nun befand man sich aber im Krieg, wo andere Prioritäten zählten. So hatten erneute Gespräche von Vertretern des ungarischen Kriegsministeriums mit Vertretern der Firmen Daimler-Benz und Messerschmitt vom 10. 3. bis 14. 3. 1941 über den Lizenzbau z.B. der Bf 109 F und Me 210 sowie des Motors DB 605 Erfolg.

Der Lizenzvertrag für insgesamt 900 Flugzeuge und 3600 DB-Motoren war 1942 perfekt und im gleichen Jahr begann in vier verschiedenen Werken die Fertigung. Schon im Herbst 1941 kaufte die ungarische Regierung eine Me 210 A-1 zur Gewöhnung ihrer Piloten an das Muster. Da die volle Kapazität der ungarischen Produktion erst für September 1943 zu erwarten war, kam zunächst nur die Endmontage der aus Deutschland gelieferten Fertigteile in Frage. Ab Oktober 1942 sollten die ersten Flugzeuge flugklar sein. Die Me 210 wurde in der "Dunai Repülőgépgyár RT" (Donau Flugzeugfabrik AG) gebaut, nachdem das ungarische

Kriegsministerium 230 Maschinen dieses Typs bestellt hatte. Vereinbart war, daß zwei Drittel der Produktion an Deutschland und ein Drittel an Ungarn ging. Nach anderen Angaben lautete die Vereinbarung 50% für Deutschland und 50% für Ungarn. Wie die Aufteilung dann in der Praxis tatsächlich ablief, ist wohl in erster Linie durch die Kriegslage beeinflusst worden und nicht mehr vollständig nachvollziehbar, man kann aber davon ausgehen, daß etwa die Hälfte der Auslieferungen an die deutsche Luftwaffe erfolgte (159 Flugzeuge wurden an die ungarische Luftwaffe ausgeliefert).

Die Produktion wurde im Mai 1942 aufgenommen und ging bis April 1944 (wenn man die wegen alliierter Bombardierungen auf das Werk ausgelagerte Montage weniger Maschinen aus Restbeständen von Einzelteilen dazurechnet, sogar bis Oktober 1944). In dieser Zeit sind gefertigt worden: 1942 = 1, 1943 = 57, 1944 = 214 Stück einschließlich der Restbestände, die aus unbeschädigten Teilen von den Bombardierungen übrig geblieben sind, zusammen also 272 Stück. Es handelte sich fast immer um die aus der A-1 abgeleiteten Version Me 210 Ca-1. Die erste Lizenzmaschine verließ im Dezember 1942 das Band (RF+PA, Erstflug 21. 12. 1942, Pilot Hptm. Dénes Eszenyi). Die nach Deutschland gelieferten Maschinen bekamen die Stammkennzeichen in den Blöcken RF+PA bis RF+PZ, PD+VA bis PD+VZ, PH+JA bis PH+JR, CA+QA bis

Eine startbereite Me 210 Ca-1 der ungarischen Luftwaffe. (Punka)

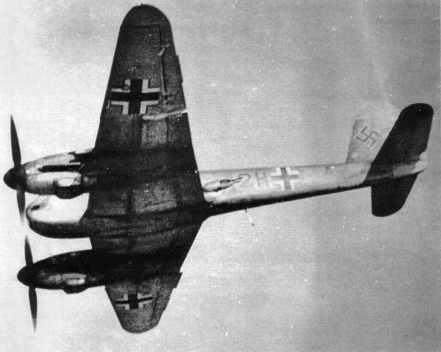




Nach einem alliierten Bombenangriff auf die Donau-Flugzeugwerke im August 1944 sind zahlreiche fabrikneue Me 210 Ca-1 beschädigt oder zerstört worden. (Punka)

Einsatzvorbereitungen auf einem ungarischen Flugplatz. (Punka)





Me 210 der Erprobungsstaffel 210 in Soesterburg/Niederlande. (Spenser)

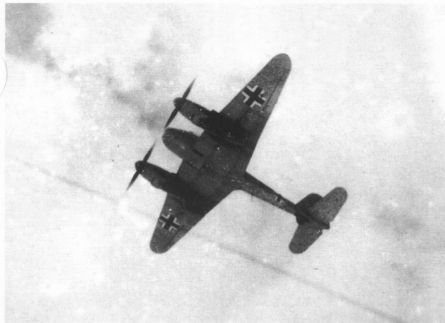
CJ+QV und DR+OA bis DR+OB. Die ungarischen Kennungen waren Z0-01 bis Z0-99 und Z1-00 bis Z1-59, die aber nicht alle zugewiesen wurden. Die Ca-1 waren mit DB 605-Motoren (Lizenzbau Firma Manfred Weiss mit jahrzehntelanger Erfahrung im Flugzeugbau) ausgerüstet. Die Angriffs- und Verteidigungsbewaffnung hatte den gleichen Standard, wie die übrigen Muster: 2x MG 151/20 und 2x MG 17 im Bug und 2x MG 131 als seitliche Drehlafetten.

Auch Bombenzuladungen von 1x 1000 kg, 1x 500 kg oder 4x 70 kg, 4x 250 kg, 4x 125 kg oder 1x 500 kg, 4x 100 kg waren möglich. Der Sichtschutz der ungarischen Me 210 war mit dem der deutschen Produktion identisch. Im übrigen flogen die deutschen Piloten den ungarischen Lizenzbau gern, denn er hatte durch die leichtere Panzerung angenehmere Flugeigenschaften und war nicht mit den Nachbesserungen eines verkorksten Produktionsbeginns behaftet.

Im Dezember 1942 wurde eine Me 210 D angekauft, um daraus die Fernaufklärerversion Da-1 zu entwick-

keln. Bei diesem in zwei Exemplaren fertiggestellten und im März 1943 eingeflogenen Typ kamen 3 Kameras zum Einsatz. Auch wenige (höchstens 4) Nahaufklärer mit 3 (!) Mann Besatzung sind gebaut oder umgebaut worden.

Als Nachtjäger flogen zunächst normale Ca-1, später Umbauten mit 3 Mann Besatzung und ungarischer Funkausrüstung. Auch ein schwerer Jäger (abgeleitet aus der Me 210 D) zur Bomberbekämpfung befand sich in Entwicklung. Trotz zunehmend schwieriger werdender Lage konnte die erste Me 210 im März 1944 entsprechend umgebaut werden: Ausbau der MG 17, Einbau einer Bofors 36M-Kanone (Kaliber 40 mm, schwedische Lizenz), 6 Raketenwerferrohre 15 cm Wgr. 15, in zwei Dreierbündeln unter den Tragflächen. Wahrscheinlich 4 Maschinen wurden insgesamt mit dieser Ausrüstung fertiggestellt, als erste die Z0-03. Es gab noch verschiedene Entwurfplanungen als weitere Fernaufklärer- und Tiefangriffsversionen, die aber nicht weiter verfolgt wurden.



Eine Me 210 A-1 des SKG 210 während der Schulung in Landsberg/Lech im Fluge (Winter 1941/42). (Petrick)

Me 210 A-1 der I./Schnellkampfgeschwader (SKG) 210 während der Umschulung auf diesen Typ in Landsberg/Lech im Winter 1941/42. (Petrick)





Lt. Meyer (rechts) auf seiner Me 210 A-1, 2N+FT, ex DU+IU, W.-Nr. 051, in Kastelli/Kreta am 15.11.1942. (Petrick)

VERWENDUNGSZWECKE UND AUSRÜSTUNGEN

Die verschiedenen Versionen der Me 210 nach der Vorserie waren für ihre entsprechenden Aufgaben wie folgt ausgerüstet (unter Verwendung der offiziellen RLM-Angaben, aber sehr wahrscheinlich nicht alle ausgeführt, da durch die Einführung der Me 410 alle weiteren Me 210-Projekte gestoppt bzw. überholt wurden):

Me 210 A-0, A-1 (Zerstörer und Stuka)

Spannweite 16,34 m, Länge 12,13 m, Höhe 4,28 m, Motoren: 2x DB 601 F zwölf Zylinder, flüssigkeitsgekühlt, mit je 1395 PS Start- und Nottleistung, Luftschaube: VDM-Dreiblatt-Verstellschraube (elektro-mechanisch), Leergewicht 7069 kg, Höchstgewicht 9705 kg, Gipfelhöhe 8900 m, Bewaffnung nach vorn: 2x MG 17 (Austausch gegen 2x MG 131 vorgesehen), zunächst 1x MG 151 und 1x MG 151/20, später 2x MG 151/20 (alle starr), Bewaffnung nach hinten: 2x MG 131 als ferngesteuerte Drehlafetten, FT-Gerät: FuG X, Peil GV, FuBL 1, EIV 1 a, FuG 16, FuG 25, Patin-Kurssteuerung PKS 11, Kraftstoff: 2160 l (zusätzlich konnten 2x 900 l in Außenbehältern und später 1x 700 l im Bombenraum mitgeführt werden), Träger für Bombenbelademöglichkeit: 1x 1000 kg oder 2x 500 kg oder 2x 250 kg

oder 8x 50 kg (auf besonderem Bombenträger). Beim Einsatz als Stuka konnte die volle Kraftstoffmenge nur im Überlastfall mitgeführt werden, desgleichen jedes Bombengewicht von mehr als 500 kg. Statt der Bombenschlösser konnten als Rüstsatz 2x MG 151 und 1x MG 151/20 als Mischbewaffnung mitgeführt werden. Bei einer Mitnahme von 2420 l Treibstoff als Zerstörer belief sich die Reichweite der Me 210 A-1 auf 1820 km. Mit voller Bombenlast verringerte sich die Reichweite durch die Mitnahme von nur noch 2070 l auf 1440 km. Als Zerstörer erreichte das Flugzeug in Volldruckhöhe eine Geschwindigkeit von 565 km/h, als Stuka-Zerstörer 538 km/h. Die zulässige Sturzgeschwindigkeit war auf 650 km/h festgelegt. Das Fahrwerk war hydraulisch einziehbar und drehte sich dabei um 90°, das Spornrad war ebenfalls einziehbar. Die weitaus größte Anzahl aller fertiggestellten Me 210 stellte die Version A-1.

Me 210 A-2

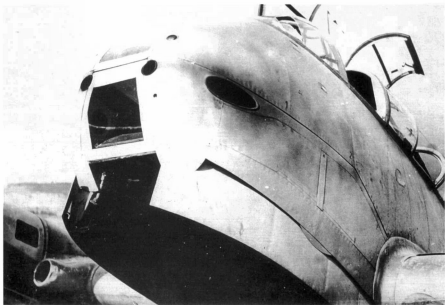
W.-Nr. 2350, gegenüber der A-1 möglicherweise in der Ausrüstung verändert und als A-2 bezeichnet nach Japan verkauft.



Me 210 A-1, 2N+GV, ex NT+CU, W-Nr 077 von der III/JZG 1 in Catania, Dezember 1942. (Petrick)

Wartungsarbeiten an der Me 210 A-1 GT+VJ, W-Nr 092, III/JZG 1 in Chinisia, Januar 1943. (Petrick)

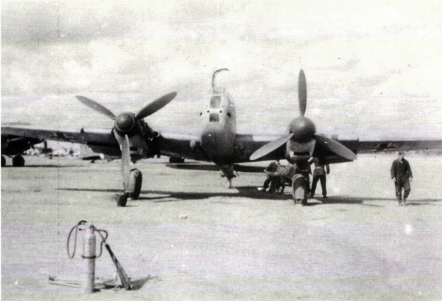




Eine Me 210 der III./ZG 1 mit geöffneten Bombenklappen. (Petrick)

Me 210 A-1 von Oblt. Thüring, III./ZG 1, Trapani 1942. (Petrick)

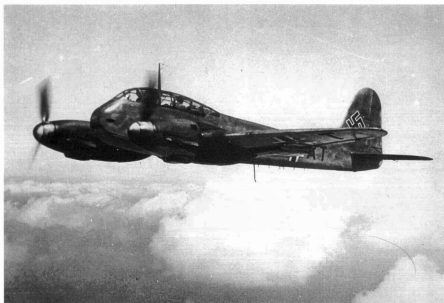




Wartungsarbeiten an einer Me 210 der III./ZG 1 in Lecce. (Petrick)

Immer wieder die notwendigen Wartungsarbeiten, hier an der Me 210 A-1 SI+IV, W.-Nr. 256, der III./ZG 1 im Dezember 1942 in Catania. (Petrick)





Me 210 A-1, VN+AT, W-Nr. 182 im Fluge. (via Nowarra)

Me 210 B-1 (Aufklärer)

wie A-1, jedoch 2 Bildgeräte im Bombenraum: Rb 75/30 oder Rb 50/30 oder Rb 20/30 in beliebiger Zusammenstellung, Bewaffnung: Fortfall der 2 MG 17, Bombenladung: Austausch der Bombenschlösser 1000/XI bzw. 500/XII gegen Rost mit 6 ETC 50 zur Mitnahme von 6x LC 50 F Leuchtbomben unter dem (wahrscheinlicher: im) Rumpf. Als Fernaufklärer mit erhöhter Reichweite zusätzliche Mitnahme von 2x 900 l Kraftstoff in Außenbehältern (keinen Rumpfsatzbehälter).

Me 210 B-2 (Staffelerkunder)

wie A-1, jedoch Bombenladung maximal 2x 250 kg bzw. 8x 50 kg, Bildgerät: 1 motorisierte Handkamera.

Me 210 C-1 (Zerstörer und Stuka)

wie A-1, jedoch Motoren: 2x DB 605.

Me 210 Ca-1 (schwerer Jäger und Zerstörer)

wie A-1, jedoch Motoren 2x DB 605, ausschließlich ungarischer Lizenzbau. Mit 270 fertiggestellten Exemplaren nach der A-1 die zweithöchste Produktionszahl. 110 Flugzeuge Me 210 Ca-1 wurden an die deutsche Luftwaffe ausgeliefert.

Me 210 D-1 (Aufklärer)

wie B-1, jedoch Motoren: 2x DB 605.

Me 210 Da-1 (Aufklärer)

ungarische Version der D-1 mit 3 Reihenbildkameras, Fortfall der 2x MG 17 sowie der Bombenabwurfvorrichtungen.

Me 210 D-2 (Staffelerkunder)

wie B-2, jedoch Motoren: 2x DB 605.

Me 210 E-1

wie A-1, jedoch Motoren 2x DB 603.

Me 210 F-1

wie B-1, jedoch Motoren 2x DB 603.

Me 210 F-2

wie B-2, jedoch Motoren 2x DB 603.

Me 210 S-1 (Schlachtflugzeug)

wie A-1, jedoch geänderte Abwurfanlage: 1x 500 kg oder 2x 250 kg oder 8x 50 kg im Bombenraum und 4 ETC 50/VIII oder 4 Rost 24 SD 2 unter den Innenflügeln, Kraftstoff: 2x 170 l, SG-Behälter in den Außenflügeln fallen fort. Führer- und Beobachterraum sowie Bombenraum gepanzert, Stirnpanzerung für Triebwerk und Kühler sowie Radausschnitt für das Fahrwerk.

Me 210 S-2

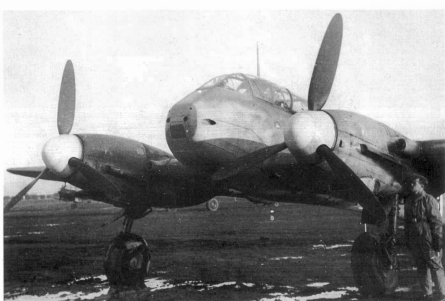
wie S-1, jedoch Motoren 2x DB 605.



Patrouillenflug mit der Me 210 A-0, 2N+CD, W.-Nr. 029, über Nordafrika, Flugzeugführer ist Lt. Stehle, III./ZG 1. (Petrick)

Hier liegt das gleiche Flugzeug nach einem Überschlag auf dem Rücken. Der Flugzeugführer war wieder Lt. Stehle. (Petrick)





Me 210 A-1, 4M+.B der Erg.Schl.Gr., Trapani 1942. (Matthiesen)

Nicht alle Versionen wurden auch tatsächlich gebaut. Fraglich sind besonders die B-2, D-2, E-1, E-2, F-1, F-2 und S-2. Von den V-Mustern abgesehen, sind außer der A-0/A-1-Serie und der Ca-1-Produktion alle anderen Versionen, falls überhaupt, nur in wenigen oder gar Einzel Exemplaren angefertigt worden.

EINSÄTZE MIT DER ME 210

Wo wurden Me 210-Flugzeuge eingesetzt? Die Erprobungsstaffel 210 in Soesterberg (Niederlande) war Mitte 1941 mit den wenigen bis dahin fertiggestellten Serienmaschinen ausgerüstet (2H+...) und führte im August 1942 Einsätze nach England durch. Wahrscheinlich war die Abgabe der Flugzeuge und Umrüstung der 16/KG 6 unter Beibehaltung der gleichen Rumpfkennzeichen geplant. Dort sind auch einige Me 210 eingetroffen, aber man nahm schließlich Abstand von dem Plan und gab die Flugzeuge zur III/ZG 1, die komplett auf Me 210 umgerüstet wurde. Diese lag in Sizilien und hatte im Frühjahr 1943 einige Verluste bei Luftkämpfen über Nordafrika. Einige Maschinen gingen auch an die I/ZG 1. Das ZG 1 führte als Rumpfkennzeichen 2N+... Ebenso war geplant, das SKG 210 (S9+...) auf Me 210 umzurüsten. Es fanden auch Schulfüge mit dem Typ im Winter 1941/42 in Landsberg/Lech und in Wiener Neustadt statt. Da mit der unausgereiften Me 210 im Flugbetrieb zahlreiche Un-

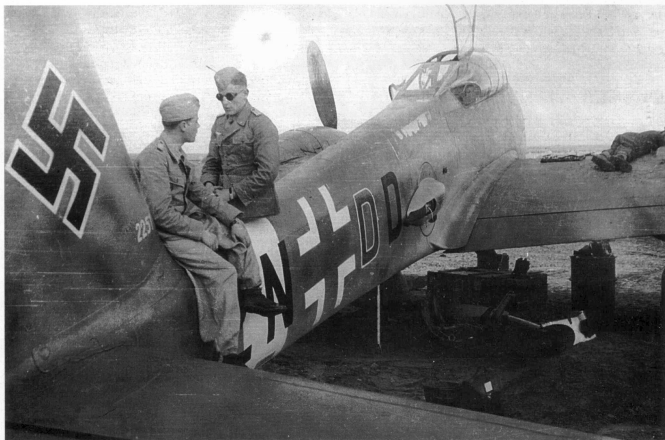
fälle zu verzeichnen waren, flog das SKG 210 weiter mit der Bf 110. Im Frühjahr 1942 erfolgte die Umbenennung in ZG 1. Erst bei Verstärkung der Reichsverteidigung im Sommer 1943 und Neubildung des ZG 26 (I/ZG 1 wurde I/ZG 26 und III/ZG 1 wurde II/ZG 26) hat man auf Me 410 umgerüstet und umgeschult. Auch die 2.(F)/122 (F6+...) sollte auf Me 210 umgerüstet werden und bekam einige Maschinen. Doch später erfolgte ebenfalls die komplette Umrüstung auf Me 410.

Eine Reihe verschiedener Einheiten erhielten geringe Stückzahlen oder auch nur Einzel exemplare, z. B. ZG 101 und NJG 101 (unter Beibehaltung der Stammkennzeichen), FFS (B) 4, Erg.Zerst.Gr. (1E+...), Luftbeobachter-Staffeln (z. B. Luftbeobachter-Staffel 8, 1C+..., Wien-Seyring), II/KG 2, I/KG 51, I.(F)/121, EKdo 25, Ergänzungs-Schlachtflieger-Gruppe (4M+...). Außerdem wurde die Me 210 auch als Reiseflugzeug eingesetzt, z. B. beim Luftzeugamt, bei den Firmen Hansen & Co., Messerschmitt AG, Daimler-Benz AG, vom General der Flakwaffe, Stab JG 300, Stab JG 301 usw. Es ist also festzustellen, daß mit der Me 210 lediglich die III/ZG 1 komplett ausgerüstet war. Zu den zahlreichen Sonderaufgaben, die nicht dem eigentlichen Verwendungszweck zuzurechnen sind, gehörte z. B. auch der Einsatz der schon mit den Me 310-Flügeln geflogenen VN+AQ als Behelfsschleppmaschine für die Me 163 in Lechfeld.



Probelauf des rechten Motors einer Me 210 A-1 der III./ZG. 1 in Chinisia, März 1943. (Petrick)

Me 210 A-1 2N+DD, ex VC+GA, W.-Nr. 2251, vom Stab III./ZG 1 in Tunesien, Frühjahr 1943. Auf dem Rumpf sitzen Lt. Meyer und Lt. Stehle. (Petrick)





Me 210 A-1, 2N+AD, Stab III/ZG 1, in Chinisia, Februar 1943. (Petrick)

Diese Me 210 A-1, 2N+GS, ex DU+IE, W.-Nr. 036, wurde am 18.11.1942 durch einen Flakvolltreffer bei Apollonia zerstört. Der Staffelkapitän der 8/ZG 1, Oblt. Redlich, fand den Tod. (Petrick)





Me 210 A-1 in Bereitschaft. Erkennbar die VC+SS, W.-Nr. 155, der III./ZG 1, Trapani. (Spenser).



Eine Me 210 A-1 der III./ZG 1 im Landeanflug. (Spenser)

Beim Landen in Chinisia ist die Me 210 A-1, 2N+LT, W.-Nr. 205, in eine Splitterbox gerollt und dabei beschädigt worden.

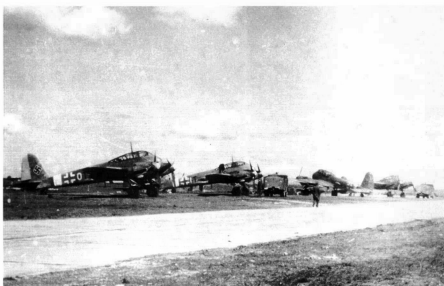




*Die Me 210 A-1, 2N+AR und 2N+ER der 7/JZG 1 werden gewartet, Trapani Januar 1943.
Auf dem Boden liegen die Bomben für den nächsten Einsatz. (Petrick)*

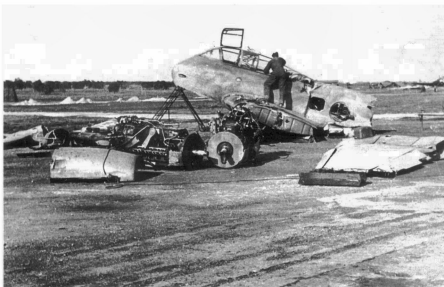
*Einsatzbereite Me 210 A-1 der III/JZG 1 in Chinisia im März 1943. Hinter den beiden Luftwaffensoldaten liegen die Bomben
noch in der Transportverpackung. (Petrick)*

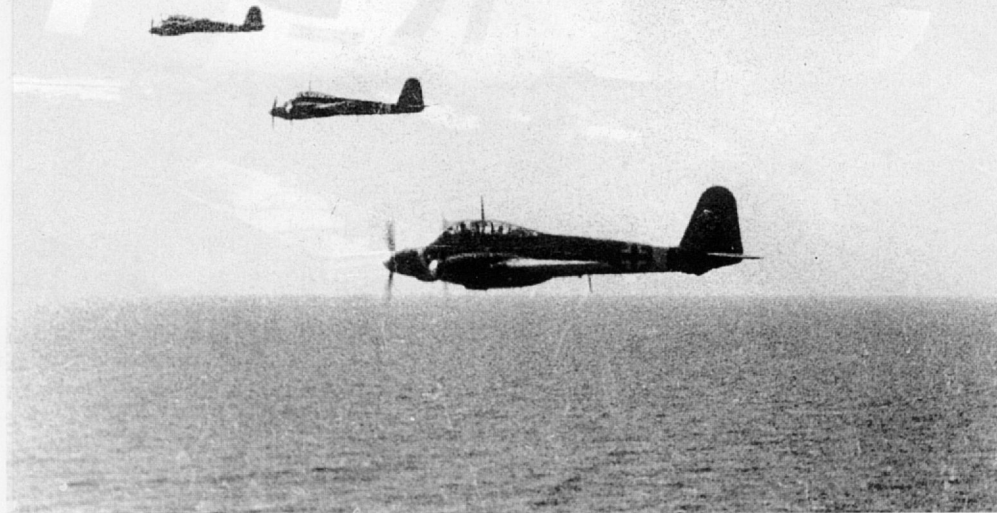




Me 210 der III./ZG 1 auf einem nordafrikanischen Flugplatz 1943. (Spenser)

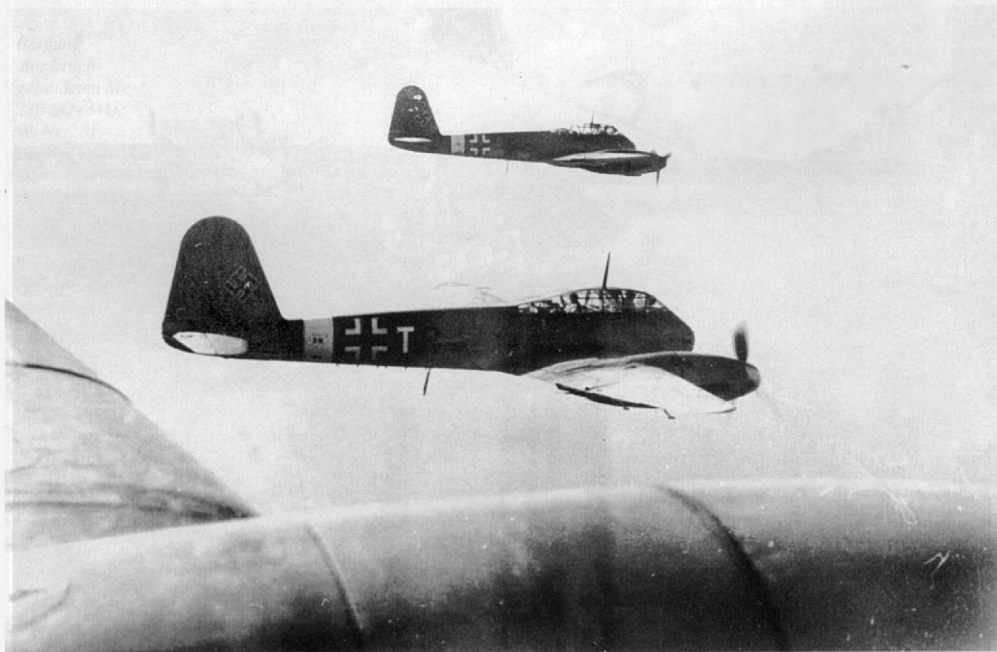
Eine bruchgelandete Me 210 der III./ZG 1 wird ausgeschlachtet, Chinisia, Januar 1943. (Petrick)





Me 210 der III./ZG 1 auf Patrouille an der nordafrikaischen Küste. (Petrick)

Patrouillenflug in der Nähe Korsikas im April 1943. Die beiden Me 210 A-1, 2N+TR und 2N+AS gehören zur III./ZG 1. (Petrick)





Reparaturarbeiten am Spornrad einer Me 210 der III./ZG 1 in Chinisia, Februar 1943. In der Aussparung des Rumpfbandes unter dem "D" steht: "Vor dem Aufbocken mit 500 kg belasten." (Petrick)

Warten auf den nächsten Einsatz beim Stab III./ZG 1 in Chinisia, Februar 1943. (Petrick)





*Bergung
der bruch-
gelandeten Me
210 SO+MU,
W-Nr 281,
offensichtlich
durch RAF-
Personal. Wie
bei Bergungen
üblich, wurde
zunächst die
Bewaffnung
ausgebaut.
Die nach vorn
herausgezogen-
en Schutz-
rohre der
beiden MG
151 sind
deutlich
sichtbar.
So konnten die
Waffen von
unten entfernt
werden.
(Radlinger)*





Einer der zahlreichen Verluste der III./ZG 1 ist diese von den Amerikanern 1943 in Nordafrika aufgefundene Me 210. (via Crow)

In Ungarn erhielt die 5./I. Nachtjagd-Schwadron (Budapest-Ferihegy) die ersten Me 210 Ca-1 im Juni 1943, es gab aber zu diesem Zeitpunkt noch keine für die Nachtjagd geschulten Besatzungen. Erst am 3. 4. 1944 starteten 12 Flugzeuge zum Angriff auf einen ca. 400 B-17 und B-24 starken Tagbomber-Verband der USAAF, der allerdings wenig erfolgreich verlief. Drei Me 210 wurden abgeschossen (einschließlich Kommandeur Oberstleutnant Dóczy's Z0-54) und fast alle anderen wiesen mehr oder weniger Beschädigungen auf. Drei B-24-Bomber und zwei Lightnings sollen abgeschossen worden sein. Nach anderen Quellen schoß erst am nächsten Tag Fw. Zsámboki einen B-24 "Liberator"-Bomber ab und erzielte so den ersten Luftsieg mit der Me 210 für diese Einheit. Kurz nachdem die USAAF mit der Bombardierung ungarischer Städte begann, wurde im April 1944 eine neue Zerstörer-Einheit aufgestellt, die aus 18 Me 210 Ca-1 und dem hochqualifiziertem Personal des Luftwaffen-Versuchs-Instituts bestand. Zusammen mit der 5./I. flogen sie mehrere Angriffe gegen USAAF-Bomber über Ungarn und Jugoslawien, wobei beide Seiten Verluste erlitten. Das Ausbildungskommando Zerstörer ABK-Z schulte mit deutschen Flugzeugführern ungarische Besatzungen über die zweimotorige Fw 58 "Weihe" und Bf 110 schließlich auf Me 210 Ca-1, wobei auch gemeinsame deutsch-ungarische Einsätze geflogen wurden. Die 102/1. Schnellbomber-"Adler"-Schwadron der Königlich

Ungarischen Luftwaffe kämpfte mit 12 Me 210 Ca-1 zunächst in Polen (Anfang Juni 1944), dann verlegte die Einheit nach Ost-Ungarn (August 1944). Angriffsziele waren u. a. Bahnstrecken in Rußland. Die 102/2. "Tiger"-Schwadron war ebenfalls mit Me 210 Ca-1 ausgerüstet, verlor aber eine Anzahl ihrer Flugzeuge durch einen Bombenangriff auf ihren Flugplatz Hajdúböszörmény am 21.8.1944. Eine dritte zur 102. Gruppe gehörende "Blitz"-Schwadron flog zwischen August 1944 und März 1945 etwa 800 Einsätze, dabei wurden 20 bis 25 Sowjet-Flugzeuge abgeschossen. Nach der Verlegung zum Flugplatz Parndorf in Österreich Ende März 1945 sprengten deutsche Truppen dort die übriggebliebenen Me 210 der Ungarn, weil kein Brennstoff aufzutreiben war und die Maschinen nicht in die Hand der vorrückenden Sowjetarmee fallen sollten.

Die Totalverluste (90 bis 100% Schaden) von Oktober 1941 bis Oktober 1944 durch Feindeinwirkung (Luftkampf, Bombardierungen) sowie aus technischen Gründen beliefen sich bei der Truppe auf etwa 70 Flugzeuge. Weit höher ist neben den teilweise noch verwertbaren Brüchen die Zahl der reparierbaren Beschädigungen infolge Bruch- und Bauchlandungen, die laut Verlustliste praktisch an der Tagesordnung waren: Motorstörungen, Fahrwerkprobleme, aber auch Bedienungsfehler wurden am häufigsten angegeben.

Vorn die erste ungarische Me 210 Ca-1 ZO-01, als zweites Exemplar nach der an die deutsche Luftwaffe gelieferten RF+PA gebaut. (Punka)



Nach einem Trainingsflug bauchgelandete Me 210 Ca-1 im Frühsommer 1944. Dieses Flugzeug ist unüblich ohne den Standard-sichtschutz nur mit einer grauen Oberfläche versehen. (Bernád)



Die Produktionszahlen der Me 210: Widersprüchliche Angaben der deutschen sowie der ungarischen Produktion. Welche Stückzahl tatsächlich zur Auslieferung kam, ist durch produktionsparallele und nachträgliche Umbauten zur Me 410 unklar. Auch die Angaben zur ungarischen Produktion sind sehr unterschiedlich. Dr.-Ing. Mankau kommt aufgrund seiner Nachforschungen zu folgendem Ergebnis: Bis W.-Nr. 0258 und von W.-Nr. 2321 bis 2350 sowie 8151 bis 8176 ist die Me 210-Produktion in Deutschland erwähnt, in Ungarn sind ca. 270 Stück gebaut worden, so daß unter Berücksichtigung der oben erwähnten Widersprüche eine Zahl von etwa 700 Stück genannt werden kann. Auffällig ist die Tatsache, daß die Me 210 in den damaligen Zeitungen und Zeitschriften erst ab 1943 erwähnt

wurde - zu einem Zeitpunkt, als sich dieser Typ in Deutschland schon nicht mehr in der Produktion befand.

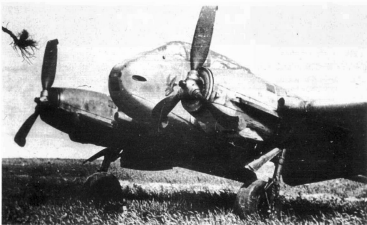
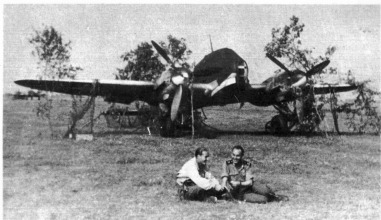
Die Beuteliste der West-Alliierten wies am Ende der Kampfhandlungen in Europa lediglich eine zerstörte Me 210 auf, die in Deutschland gefunden wurde.

Zuvor fielen den Alliierten ca. 30 dieser Flugzeuge in Nordafrika und Italien in die Hände, aber offenbar alle mehr oder weniger zerstört. Zum Vergleich: von der Weiterentwicklung Me 410 fand man in den Niederlanden 23, in Dänemark 23 und in Deutschland 20 Stück, zusammen 66, davon allerdings nur 3 in flugfähigem Zustand.



Die Me 210 Ca-1 ZD-12 am 16.03.1944 auf dem Flugplatz Budapest-Ferihegy. Die Soldaten auf dem Flugfeld sind Fallschirmjäger des SS-Fallschirmjäger-Bataillons 500, einer Strafeinheit der Waffen-SS. Sie sollten den jugoslawischen Partisanenführer Josip Broz Tito in seinem Hauptquartier gefangen nehmen, was mißlang... (Petrick)

Offenbar kein Feind in Sicht: Eine dürftig getarnte Me 210 Ca-1 mit geöffneten Bombenklappen steht auf einem ungarischen Flugplatz, die Kanzel ist abgedeckt. (Punka)



Eine Me 210 Ca-1 der ungarischen 102/1. Schnellbomber- "Adler"- Schwadron nach mißglückter Landung. (Punka)



Oben:

Fw. Helmut Zittler beim "Ausbildungskommando Zerstörer" ABK-Z, wo ungarische Besatzungen auf Me 210 geschult wurden. Deutsche und ungarische Besatzungen flogen mit der Me 210 Ca-1 in dieser Einheit gemeinsame Einsätze. (Petrick)

Rechts:

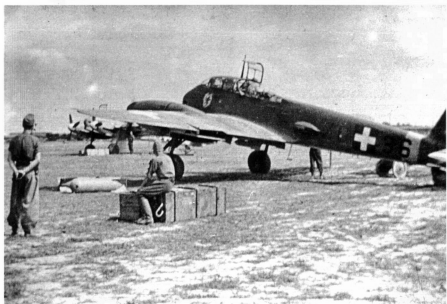
Die Abwehrbewaffnung dieser Me 210 Ca-1 wird aufmunitioniert. (Punka)



Unten:

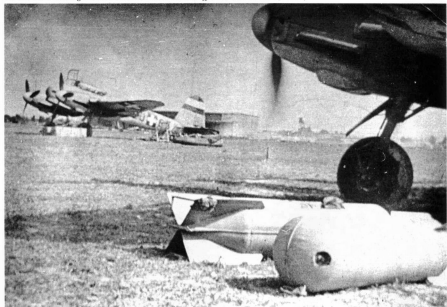
Diese Me 210 aus ungarischer Produktion ist mit einer 40 mm Bofors 39M-Kanone (schwedische Lizenz), sowie einem Dreierbündel des 15-cm-Raketenwerfers WGR 15 unter den Tragflächen ausgerüstet. Von dieser Version sind wahrscheinlich nur vier Exemplare gebaut worden. (Punka)





Bereitschaft bei der 102./I. Schnellbomberstaffel. Im Vordergrund die Me 210 Ca-1 ZO-36. (Punka)

Me 210 Ca-1 der ungarischen 102./I. Schnellbomberstaffel vor dem Einsatz (Punka)





Eine fabrikneue Me 210 A-1. (Petrick)

Waffen-Arsenal Sonderband S-43
Verkaufspreis: DM 19,80/ÖS 155,--/sfr 20,80



Zur Auslieferung fertige Me 210 A-1 auf dem Gelände der Messerschmitt-Werke Augsburg. (Mohr)