

GESCHICHTE

Wundertüte am Himmel

Der erste Düsenjäger der Welt gilt als technische Meisterleistung von Nazi-Ingenieuren. Doch in Wahrheit war er aus der Not geboren – und eher ein Pannenflieger.

Sommer 1944: Der Zweite Weltkrieg war für Nazi-Deutschland schon so gut wie verloren. Doch dann hatten die alliierten Streitkräfte am Himmel von München eine verstörende Begegnung.

Über der Stadt kreiste eine britische „de Havilland Mosquito“, damals eines der schnellsten Flugzeuge der Welt. Ohne Vorwarnung schoss in 9000 Meter Höhe ein unbekanntes Flugobjekt von der Form eines Haifisches heran. Nur mit allergrößter Mühe und waghalsigen Manövern gelang es dem Aufklärungsfieger des Inselreichs, das fremdartige Flugobjekt abzuschütteln und zu entkommen.

Nach eingehender Analyse der beängstigenden Luftjagd wurde den Briten klar: Die Deutschen hatten am 25. Juli 1944 das Zeitalter der Düsenflieger eingeläutet.

Nach der allumfassenden Niederlage trösteten sich Angehörige der Wehrmacht mit der scheinbaren Einzigartigkeit ihres fliegenden Kriegsgeräts; selbst alliierte Kriegsveteranen adelten das Flugzeug vom Typ „Messerschmitt 262“ als unbezwingbar. Bis heute hält sich der Mythos vom deutschen Düsenjäger, der das Kriegsgeschehen zugunsten des Hitler-Reichs hätte wenden können – wäre er nur früher zum Einsatz gekommen.

Doch nun setzt die britische Historikerin Hermione Giffard vom Imperial College in London an, die Legende zu zertrümmern. „Minderwertig“, „unerprobt“ und „auf gefährliche Weise mangelhaft“ sei der Stolz der Luftwaffe gewesen, urteilt die Gelehrte im „Journal of Contemporary History“.

Historiker rühmen den deutschen Düsenflieger üblicherweise als Meisterleistung und Ausweis deutscher Ingenieurskunst – schon weil die Rüstungsindustrie der Nazis die Konstruktion dieser Novität trotz knapper Ressourcen ermöglicht habe.

Giffard überrascht mit einer gegensätzlichen Deutung: Demnach bauten die Nazis ihren Düsenjäger nicht obwohl, sondern gerade weil Deutschland gegen Ende des Krieges von beinahe allen wichtigen Rohstoffquellen abgeschnitten war. Messerschmitts Düsenjäger, im Volksmund auch „Schwalbe“ genannt, sei maßgeschneidert gewesen für die auf Masse getrimmte Kriegsproduktion des Rüs-

tungsministers Albert Speer, so Giffard. Der einstige Leibarchitekt Hitlers achtete nicht besonders auf Qualität; wichtig war ihm allein, dass der Jet in großer Stückzahl aus jenen minderwertigen Materialien zusammengeschustert werden konnte, die der maroden deutschen Kriegswirtschaft noch zur Verfügung standen.

Dass sich die Triebwerke des Kampffliefers leichter montieren ließen als heutzutage



Rüstungsminister Speer, Diktator Hitler 1943
Dilettantische Befehle

mancher Ikea-Schrank, gilt Anhängern der „Me 262“ als Beleg für die Genialität der Konstruktion. Dabei war auch dies dem Mangel geschuldet: Facharbeiter standen kaum zur Verfügung. Daher mussten die Bauteile des Flugzeugmotors so beschaffen sein, dass sie auch von den zwangsrekrutierten Arbeitssklaven in Speers Rüstungsimperium problemlos in einander gesetzt werden konnten.

Die Luftwaffe zahlte einen hohen Preis für die fragwürdigen Produktionsbedingungen ihres Prestigeobjekts. Die meisten Jets wurden nicht im Luftkampf abgeschossen, sondern gingen wegen teils

erheblicher Konstruktionsmängel verloren – Messerschmitts Kampfflieger war mehr Wundertüte als Wunderwaffe.

Von 1433 fertiggestellten Flugzeugen hoben bis Ende April 1945 gerade mal 358 Maschinen ab, rechnet Giffard vor. Dass sich die „Me 262“ als technisches Himmelfahrtskommando erwies, wurde von Geschichtskundlern bislang jedoch ausgeblendet. Vielmehr gilt das Versagen der verantwortlichen Nazi-Elite als Erklärung dafür, dass der vermeintlich fortschrittliche Flieger im Krieg keine Wende mehr herbeiführen konnte.

Einer weitverbreiteten Version zufolge habe Diktator Hitler selbst den Aufstieg des Düsenjägers zur deutschen Vergeltungswaffe mit dilettantischen Befehlen sabotiert. Besonders fleißig strickte Albert Speer nach dem Krieg an dieser Legende. Schon vor seiner Berufung zum letzten Rüstungsminister des Regimes habe er 1941 das Triebwerk der „Me 262“ auf dem Prüfstand beobachtet. „Dann stoppte Hitler diese Entwicklung – bis ihm 1944 ein englischer Zeitungsausschnitt in die Hände fiel, in dem von einer britischen Strahltriebkonstruktion die Rede war. Da schlug er auf den Tisch und fragte: ‚Wo bleibt unser Strahlflugzeug?‘“, erinnerte sich Speer 1966 in einem Interview mit dem SPIEGEL.

Die Wahrheit sah wohl doch anders aus. Richtig ist, dass Hitler seine Flugzeugkonstrukteure mit einer kaum nachvollziehbaren Order nervte: Den bis zu 900 Stundenkilometer schnellen Jet wollte der „Führer“ nicht – wie die meisten Experten – als Abfangjäger einsetzen, sondern als Bomber. Beladen mit der explosiven Fracht, wendeten die Fachleute ein, würde das Fluggerät den Vorteil seiner Schnelligkeit einbüßen.

„Es ist kein Jäger, und es kann auch gar kein Jäger sein“, beharrte Hitler. Als Begründung genügte dem Halbgebildeten die Annahme, dass „die gewaltigen Beschleunigungskräfte in den Kurven und beim Abfangen Bewusstseinsstörungen und Ohnmacht zur Folge haben“ würden.

Doch der Einfluss des Diktators auf die Flugzeugbauer war begrenzt. In der Industrie konnte er sich mit seinen Bedenken kaum Gehör verschaffen. Willy Messerschmitt etwa habe eine konkrete Anordnung Hitlers „ausdrücklich ignoriert“, urteilt der US-Militärhistoriker Michael Pavelec. Die Entwicklung des neuen Flugzeugtyps wurde deshalb durch die unsinnigen Befehle des obersten Nazis letztlich weder ernstlich aufgehalten noch behindert.

Dass die Zaubermaschine dennoch erst so spät an den Start ging, lag vor allem daran, dass die Technik des Strahlantriebs noch nicht ausgereift war. Die Briten hatten deshalb darauf verzichtet, ihren Düsenflieger „Gloster Meteor“ in Massen

BAYERISCHE STAATSBIBLIOTHEK



Nazi-Düsenjäger „Me 262“ 1944: Leichter montierbar als mancher Schrank von Ikea?

für den Kriegseinsatz zu produzieren. Britische Experten prognostizierten, dass die große Zeit der Strahltriebwerke erst nach Kriegsende anbrechen würde – und behielten letztlich recht.

Großbritannien hatte ohnehin keinen Grund zur Eile. Das Königreich beherrschte gemeinsam mit den Amerikanern den Luftraum mit einer starken Flotte von Propellermaschinen, die denen der Deutschen deutlich überlegen waren. Das Reichsluftfahrtministerium in Berlin drängte deutsche Wettbewerber wie BMW oder die Junkers Motorenwerke deshalb panisch, endlich konkurrenzfähige Propellermaschinen zu bauen – mit wenig Erfolg.

„Missgeburt“, schnarrte etwa Hermann Göring angesichts eines ihm wenig tauglich erscheinenden Propellerantriebs, den Daimler-Benz konzipiert hatte. So blieben dem bedrängten Nazi-Staat etwa ein Jahr vor Kriegsende kaum andere Optionen, als wenigstens einen Versuch mit der unausgereiften Strahltriebtechnik zu wagen.

Dem Krisenmanager Speer, dessen Ingenieure sich immer neue Wunderwaffen ausdachten, passte der Düsenjäger gut

ins Konzept: Die Triebwerke des schnittigen Fliegers ließen sich fast dreimal schneller montieren als die altgedienten Motoren der Propellerflugzeuge. Zudem mussten die Jets nicht mit hochwertigem und knappem Flugzeugbenzin betankt werden; sie konnten mit einem weniger anspruchsvollen Treibstoff fliegen, einem Vorläufer des heutigen Kerosins.

War die „Me 262“ erst einmal in der Luft, konnte sie feindliche Flieger durchaus in Bedrängnis bringen. Dazu kam es allerdings nicht allzu häufig.

Schon der Start misslang regelmäßig; oft ließen die mit der neuen Maschine wenig vertrauten Piloten den sensiblen Jetmotor absaufen. Um Ressourcen zu sparen, hatte das Kommando der Luftwaffe der Besatzung kaum Übungsstunden in dem Kriegsgerät zugebilligt.

Überdies kam der Urahn aller Kampfjets nur schwer in die Gänge. Immer wieder wurden die frühen Düsenflieger von alliierten Geschwadern noch während des Abhebens abgeschossen.

Die Landung war nicht minder gefährlich. Etliche Maschinen gingen verloren, weil beim Aufsetzen das von Opel konstruierte Fahrwerk kollabierte. Oft kamen

die Flugzeuge sogar schon beschädigt am Einsatzort an.

Als größte Schwachstelle des vermeintlichen Überfliegers erwies sich aber seine angeblich stärkste Waffe: das Strahltriebwerk selbst. Die Brennkammern wurden aus so minderwertigem Stahl gegossen, dass sie meist schon nach zehnstündiger Betriebszeit ausgewechselt werden mussten. Schlimmer noch: Immer wieder explodierten die Triebwerke in der Luft.

Besserung war nicht in Sicht, denn die Stümperei hatte Methode. „Speers Ministerium traf eine Entscheidung zugunsten von Produktionsvorteilen – selbst wenn dadurch die Leistung oder Sicherheitsanforderungen aufgegeben wurden“, resümiert Historikerin Giffard.

Den Alliierten galt der Pannenflieger dennoch als staunenswerte Innovation. Unmittelbar nach Kriegsende machte sich ein Sonderkommando der U.S. Army daran, möglichst viele Exemplare des Nazi-Jets zu sichern. Deutsche Ingenieure waren den Amerikanern mit freundlicher Hilfsbereitschaft zu Diensten – voller Stolz auf das große Interesse an ihrem Düsenjäger.

FRANK THADEUSZ