

Inhalt

Vorwort	6
Vorgeschichte	7
1. Heinkel gegen Messerschmitt. Der Kampf um den Standardjäger für die deutsche Luftwaffe.	10
2. Blitzkrieg und Sitzkrieg.	55
3. Luftschlacht um England. (Bf 109 E-4).	94
4. Von der Bf 109 E zur Bf 109 F. Die 109 erhält ein neues Gesicht.	113
5. 1941: Siegeszug der Bf 109 F in der Sowjetunion.	130
6. Afrika und Mittelmeer 1941/42. Weiterentwicklung der Bf 109 F.	146
7. 1942: Kein neuer Jagdeinsitzer in Sicht. Von der Bf 109 F zur Bf 109 G.	157
8. Kampf bis zum bitteren Ende in Stalingrad und Afrika. Die Bf 109 G wird »Mädchen für alles«.	183
9. Rückzug an allen Fronten. Großserie Bf 109 G.	202
10. Verzweiflungskampf an allen Fronten. Von der Bf 109 G-10 zur Bf 109 K.	239
11. Bis zum bitteren Ende im Einsatz. 1945.	271
12. Was blieb von der Bf 109 übrig?	281
Anhang: Tabellen	300

Vorwort

Über die Messerschmitt 109 sind im In- und Ausland seit Ende des Zweiten Weltkrieges unzählige Berichte in der einschlägigen Presse und viele Bücher geschrieben worden. Es erhebt sich naturgemäß die Frage, ob ein weiteres Buch über dieses Flugzeug wirklich noch interessiert. Der Verfasser hat selbst bereits zweimal in Buchform zu dem Thema »Me 109« Stellung genommen. Der Entschluß, doch noch einmal ein Buch über die »Me 109« zu verfassen, entstand aus der Überlegung, daß in allen bisherigen Veröffentlichungen immer das Flugzeug im Mittelpunkt stand, die Ereignisse aber, in deren Zusammenhang die 109 gesehen werden muß, nur am Rande behandelt wurden. Ohne die technische Entwicklung der 109 und deren Nachfolgemuster und Projekte 209, 309, 409, 509, 609 und 155 zu sehr zu vernachlässigen, ist hier versucht worden, den geschichtlichen Hintergrund, der die Entwicklung dieser Flugzeuge beeinflusste, aufzuzeigen und die Wechselwirkung zwischen Entwicklung der Jagdfliegerei und des von ihr am meisten geflogenen Flugzeuges zu schildern. Denn, wenn auch viele Jagdflieger die Fw 190, Ta 152 oder Strahljäger geflogen haben, irgendwann haben alle einmal in der 109 gesessen. Der Autor hofft, daß er mit der vorliegenden Dokumentation allen denen, die irgendwie an der 109 interessiert sind, ein in historischer und technischer Beziehung umfassendes Bild vermittelt.

Der Autor hätte allein die Zusammenhänge des gesamten Materials niemals bewältigen können. Deshalb möchte er an dieser Stelle allen denen danken, die dieses Buch durch Zurverfügungstellung von Photo's, Unterlagen und sonstigen Informationen erst möglich gemacht haben. Es sind dies:

Gebhard Aders, Köln; Peter M. Bowers, Seattle, USA; Peter Buchar, Prag ČSSR; Oberst a.D. Harry von Bülow; G. van Dessel, Belgien; Fritz Hahn, Oberkochen; Rainer Haufschild, Berlin; Armin Kerle, Böblingen; Wolfgang Koch, Berlin; Marian Krzyzan, Zielona Góra, Polen; Ernst Maison, JG 74 »Mölders«; Günther Ott, Berlin; Peter Petrick, Berlin; Peter Pietschacher, München; Thijs Postma, Hoofddorp, Holland; Helmut Roosenboom, Bremen; Dipl.-Ing. Franz Selinger, Ulm; Jay P. Spenser, Smithsonian Institution, USA; Lt. Knut Store, Norwegen; Dr. Fritz Stormer, Pinneberg; Col(ret)Raymond Toliver, Calif. USA; US.Air Force, Washington DC, USA; André Ver Elst, Zemst, Belgien, Messerschmitt-Bölkow-Blohm, Ottobrunn; Walter Zuerl, Steinebach/W.; Volker Reschke, Korschenbroich; Leo Schmitt, Mendig; Konrad Molin, Wien, und Dr. R. Gentilli, Florenz.

Harreshausen, den 7. Februar 1979

Heinz J. Nowarra

Vorgeschichte

Die Geschichte der Messerschmitt Bf 109 ist mit der Person ihres Konstrukteurs so eng verbunden, daß ein kurzer Rückblick auf das Leben des Professors Dr. Ing. e. h. Willy Messerschmitt und sein Werk zum Verständnis der Geschichte seines berühmten Flugzeugs notwendig ist.

Willy Messerschmitt hatte bereits als Student der Technischen Hochschule München 1923 in Bamberg den Messerschmitt-Flugzeugbau gegründet. Aber sein Interesse am Flugzeugbau bestand schon viel früher. Er war, als Sohn eines Weinhändlers in Frankfurt/Main am 26.6.1898 geboren, 1909 Besucher der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung in Frankfurt gewesen und hatte sofort als Zwölfjähriger angefangen, Flugzeugmodelle zu bauen. Im Ersten Weltkrieg war er erst bei den Minenwerfern, kam aber 1918 zur Fliegerschule Schleißheim, der »Wiege der Bayerischen Militärluftfahrt«. Nach dem Kriege baute er dann zusammen mit Regierungsbaumeister Harth seine ersten Segelflugzeuge, die auch bei den Wettbewerben in der Rhön geflogen wurden. 1922 trennte er sich von Harth und gründete ein Jahr später sein Werk in Bamberg. Sein erster großer Erfolg war das Kleinverkehrsflugzeug M 18. Den Auftrag dazu hatte ihm Theo Croneiß, der damalige Chef der Sportflug GmbH in Nürnberg/Fürth vermittelt. Um den Auftrag ausführen zu können, fusionierten das Bamberger Werk und die Sportflug GmbH am 25. März 1926 zur Messer-

schnitt Flugzeugbau GmbH. 1927 entstand dann sein erstes Verkehrsflugzeug größeren Ausmaßes, die M 20. Diese Maschine wurde von der Lufthansa angekauft. Aber bereits bei diesem Flugzeug zeigte sich eine Schwäche Messerschmittscher Konstruktionen: das zu schwache Leitwerk. Die M 20 durfte nach einigen Unfällen nur noch als Frachtflugzeug eingesetzt werden. Im gleichen Jahr schloß Messerschmitt mit den Bayrischen Flugzeugwerken in Augsburg einen Interessengemeinschaftsvertrag. 1928 übernahm die Finanzgruppe Stromeyer-Michel-Raulino (Frau Messerschmitt war eine geborene Raulino) zusammen mit Messerschmitt die Aktienmehrheit der Bayrischen Flugzeugwerke AG (BFW), die sich bisher im Besitz des Freistaats Bayern und des Deutschen Reiches befanden. Die Zusammenarbeit aus dem im Jahre vorher abgeschlossenen Interessengemeinschaftsvertrag konnte nun noch enger gestaltet werden. Das Kapital, das seinerzeit RM 400000,- betrug, wurde bis 1939 auf 5,6 Millionen RM erhöht, von denen sich 88% im Besitz der Gruppe Michel-Raulino-Messerschmitt befanden. Davor lag aber eine Durststrecke, die 1931 zum Zusammenbruch von BFW führte. Der Messerschmitt-Flugzeugbau bestand weiter. Die schwerste Krise war die Drohung der Beschlagnahme der Hallen, die nur durch den nationalsozialistischen Stadtrat unter Vorsitz von Rudolf Hess, dem späteren Stellvertreter Hit-

lers, abgewendet wurde. Nach Abschluß des Konkursverfahrens am 27. April 1933 konnte BFW den Flugbetrieb wieder voll aufnehmen. Die neuen Machthaber brauchten Werke zum Aufbau von Luftstreitkräften. In einem Mitteilungsblatt der »Deutschen Arbeitsfront« aus jener Zeit heißt es wörtlich: »Nach der nationalsozialistischen Machtergreifung war es in erster Linie der Stellvertreter des Führers, Reichminister Rudolf Hess, dem die Unterstützung und Förderung des Messerschmittschen Werkes zu danken ist. Er selbst, der bekanntlich bereits im Weltkrieg Flugzeugführer gewesen war, hatte sich eine M 23 gekauft und diese in der Kampfzeit der Bewegung zu seinen Reisen als ehemaliger Privatsekretär des Führers benutzt. Auf M 35 gewann Rudolf Hess den Zugspitzflug 1934.«

Messerschmitt war Wegbereiter für viele, heute selbstverständliche Eigenschaften des modernen Flugzeugbaus. Er war von Anfang an Kämpfer für den freitragenden Tiefdecker, zu einer Zeit, als man noch überall den Doppeldecker als das Nonplusultra ansah.

In einem Vortrag vor der Deutschen Akademie für Luftfahrtforschung im November 1937 hat Messerschmitt einen Überblick über die Ziele und Aufgaben gegeben, die er sich und seiner Arbeit gestellt hatte. In diesem schilderte er, wie verschieden die Entwicklung des schnellen Flugzeugs in Deutschland und im Ausland verlaufen war. Sein erster Versuch, alle auf dem Gebiet des Schnellflugs gewonnenen Erkenntnisse mit den vor 1933 nur in bescheidenem Maße zur Verfügung stehenden Mitteln auszuwerten, war der 1932 gebaute Tiefdecker M 29. Mit 150 PS lag die Höchstgeschwindigkeit bei 265 km/h, die Landegeschwindigkeit bei 65 km/h. Aber auch hier zeigten sich die bereits erwähnten Schwächen Messerschmittscher Konstruktionen. Am 8.8.32 machte die erste M 29 Bruch, am nächsten Tage die zweite. Beim

Anflug von Schleißheim begann das Höhenleitwerk zu vibrieren, flog dann weg, die Flügel demontierten. Der Flugzeugführer Reinhold Poss und sein Begleiter Starschinsky waren sofort tot.

Ein großer Wurf war dagegen der Kunstflugtiefdecker M 35, auf dem der deutsche Kunstflugmeister Willy Stör Triumphe feierte. Mit dem bei diesem Flugzeugmuster verwendeten freitragenden Federbeinfahrwerk war die M 35 das formschönste Sportflugzeug jener Zeit. Bemerkenswert war bei diesem Typ noch der große Leistungsüberschuß und das gefahrlose Trudelverhalten.

1934 ging Messerschmitt vom Gemischtbau zum Ganzmetallbau über. Das erste Flugzeug in dieser Bauart, das man auch als direkten Vorläufer der »Me 109« ansehen kann, war die M 37, die nach Einführung der Typenliste des Reichskommissariats für Luftfahrt, des späteren Reichsluftfahrtministeriums (RLM) in Bf 108 umbenannt wurde. Die Maschine war an sich für den Europa-Rundflug 1934 gebaut worden. Sie ist für den modernen Reiseflugzeugbau beispielhaft gewesen – ja, man kann sie ohne weiteres als Prototyp des modernen Reiseflugzeugs überhaupt ansehen, denn an der Konzeption der Bf 108 wäre selbst heute nicht viel zu ändern. Die Ausführung der Bf 108 für den Europa-Rundflug 1934 hatte als Triebwerk den Hirth Hm 8 U von 250 PS, versuchsweise auch den Argus As 17 von 220 PS. Ansonsten entsprach sie weitgehend der in großer Serie gebauten Bf 108 B, der mit 240 PS Argus As 10 c ausgerüstet war. Die Bf 108 B war etwas größer als die Version A und hatte zusätzliche Fenster im Gepäckraum. Es war ein freitragender Tiefdecker mit zweiteiligem Ganzmetallflügel.

Das kurze Mittelstück war in die Rumpfkonstruktion mit einbezogen. Der Flügel war in verdrehsteifer einholmiger Bauweise herge-

stellt und hatte Landeklappen zwischen Querruder und Rumpf sowie Sicherheitsschlitzklappen über 2/3 der Vorderkante. Der Rumpf war in Ganzmetallschalenbauweise hergestellt. Beim Leitwerk waren die Flossen in Ganzmetall, die Ruder stoffbespannte Gerüstkonstruktionen, alle Ruder waren aerodynamisch ausgeglichen. Die Bf 108 besaß ein einziehbares Fahrwerk mit freitragenden Federbeinen, das mittels Handkurbel nach außen in die Flügel eingezogen wurde. Das Spornrad war nicht einziehbar. Sie besaß vier Sitze, je zwei hintereinander, die vorderen mit Doppelsteuerung. Der Gepäckraum befand sich hinter den hinteren Sitzen. 1941 wurden auch einige Bf 108 C mit Hirth HM 512 von 400 PS ausgeliefert, der

eine Argus-Verstellschraube besaß. Insgesamt wurden 885 Bf 108 gebaut. Nach Kriegsausbruch diente sie als Verbindungsflugzeug bei vielen Verbänden der Luftwaffe. Nach 1945 baute die französische Firma SNCA du Nord, die die Bf 108 in Lizenz gebaut hatte, noch 285 Maschinen (teilweise mit Renault-Motoren) als Nord 1000 »Pingouin«. Dort wurde auch eine Weiterentwicklung mit Bugradfahrwerk Me 208 entwickelt, von der aber nur zwei Maschinen gebaut wurden. Die Firma baute dann die Me 208 als Nord 1101 »Noralpha« in beschränkter Stückzahl mit Renault-Motoren. In der Bundesrepublik wollte man eine modernisierte Bf 108 vor ein paar Jahren in Serie fertigen. Das Projekt zerschlug sich aber.



Diese Aufnahme einer Bf 108 A läßt schon das Konzept der Bf 109 erkennen.

1. Heinkel gegen Messerschmitt. – der Kampf um den Standardjäger für die deutsche Luftwaffe.

Am 2. Februar 1933 wurde durch die Bildung des Reichskommissariats für Luftfahrt unter Leitung von Hermann Göring allen Beteiligten klar, daß nunmehr das Signal für die Aufrüstung des Deutschen Reiches, insbesondere in der Luft, gegeben worden war. Am 15. Mai 1933 wurde als nächster Schritt das Luftschutzamt der Reichswehr, in dessen Bereich bereits vor 1933 der Grundstock für eine Luftwaffe aufgebaut worden war, in das neu gegründete Reichsluftfahrtministerium überführt. Dieser Grundstock bestand aus den verschiedenen Fliegerschulen und den drei 1930 aufgestellten »Reklamestaffeln« und einer Seefliegerübungsstaffel, die aber noch keinen echten Einsatzwert besaßen. Personell gesehen standen 120 in Lipezk, dem geheimen Luftwaffenstützpunkt in der Sowjetunion, ausgebildete Jagdflieger, 80 Beobachter und 200 Flugzeugführer zur Verfügung. Als Jagdflugzeuge waren in Lipezk Fokker D XIII und im Reichsgebiet Arado Ar 65, sowie Seejagdeinsitzer Heinkel HD 38 eingesetzt. Es handelte sich ausschließlich um Doppeldecker. Das erste Aufrüstungsprogramm des RLM (Reichsluftfahrtministerium) sah die Bereitstellung von 1000 Flugzeugen bis zum 1. Oktober 1935 vor. Diese Zahlen sollten bald erheblich angehoben werden. Bereits am 1. Juli 1934 bestand ein Flugzeug-Beschaf-

ungsprogramm, das den Bau von 4021 Flugzeugen vorsah.

Da im vorliegenden Bericht das Jagdflugzeug im Vordergrund steht, soll nur auf die Jagdflugzeuge näher eingegangen werden. Es sollten 19 Ar 64, 85 Ar 65, 141 He 51, 14 He 51 W, 12 He 38 W gebaut werden. Ende 1934 waren aber erst 19 Ar 64 und 80 Ar 65 ausgeliefert worden. Dies war vor allem auf den Engpaß an Triebwerken zurückzuführen. Die Triebwerksfrage sollte bis 1945 ein Problem für die Luftrüstung bleiben.

Im März begann die Enttarnung des geheimen Luftwaffenaufbaus. Jetzt wurde aus der Deutschen Verkehrsfliegerschule Schleißheim eine Jagdfliegerschule und aus der Reklamestaffel Mitteldeutschland das Jagdgeschwader 132 in Döberitz.

Inspekteur der Jagdflieger wurde Major Robert Ritter von Greim, Inhaber des Pour le Mérite, Jagdflieger mit 28 Luftsiegen, und einer der ersten Anhänger Hitlers, 1892 in Bayreuth geboren. Sein Nachfolger wurde im Februar 1936 der bereits am 1. Juni 1935 zum Oberst genannte Ernst Udet, zwar in Frankfurt geboren, aber in München beheimatet. Am 9. Juni 1936 wurde Udet Chef des Technischen Amtes im RLM und nahm damit entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung der deutschen Luftrüstung.



Messerschmitt
Bf 109 V1 D-IAB1



Messerschmitt und
Hubert Bauer 1938

Mitte 1936 wurde die Jagdwaffe durch die Aufstellung zweier Geschwaderstäbe und vier neuer Jagdgruppen erheblich verstärkt. Es handelte sich um den Stab des Jagdgeschwaders 132 »Richtofen« in Döberitz und des Jagdgeschwaders (JG) 134 in Dortmund, dem die I./JG 134, die II./JG 134 in Werl und die im Februar aufgestellte III./JG 134 (erst Lippstadt, dann Köln und Düsseldorf) unterstanden. Neu wurde auch die I./JG 232 in Bernburg aufgestellt. Schließlich kam noch die Küstenjagdgruppe 136 in Jever dazu.

Grundlage für die Entwicklung neuer Jagdflugzeuge bildete das bereits erwähnte erste Aufrüstungsprogramm des RLM von 1934. Udet hatte in seiner Funktion als Inspekteur der Jagdflieger bereits 1936 die Forderungen der Jagdflieger neu formuliert. Er drang auf die Umrüstung der Jagdeinheiten, deren Einsatztypen He 51 und Ar 68 veraltet waren. Jetzt wurde zum ersten Mal die Forderung nach zwei verschiedenen Jägern gestellt, dem »Leichten Jagdflugzeug« mit großer Wendigkeit und einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 500 und 600 km/h, und dem »Schweren Jagdflugzeug«, das als zweimotoriger Zerstörer eine Reichweite von 2000 km und eine Höchstgeschwindigkeit von 500 bis 550 km/h aufweisen sollte. Hier also wurden bereits die Weichen für ein Rüstungsprogramm der Jagdwaffe gestellt, das sich später dann als so verhängnisvoll erweisen sollte. (Die Folge waren Messerschmitt Bf 109 und Bf 110.) Als Udet am 9. Juni 1936 Chef des Technischen Amtes im RLM wurde, konnte er diese Gedankengänge energisch weiterverfolgen. Entwicklungsaufträge für den neuen »Leichten Jäger« erhielten Heinkel, Arado und Focke-Wulf. Die Bayrischen Flugzeugwerke (BFW) erhielten keinen Entwicklungsauftrag, sondern begannen mit der Entwicklung ihres Entwurfs vorerst auf eigene Rechnung. Die von BFW vor 1933 für die Reichswehr entwickelten

Flugzeuge, der Schuldoppeldecker M 21 und der zweimotorige Bomber M 22, waren auf keine große Gegenliebe gestoßen. Dazu kamen die Brüche bei dem Sportflugzeug M 29 und bei dem Verkehrsflugzeug M 20, die das Mißtrauen gegen Messerschmitts Entwürfe im RLM verstärkt hatten. Trotzdem wurde dann doch noch ein Entwicklungsauftrag an Messerschmitt erteilt, zu einem Zeitpunkt da die Konkurrenzfirmen bereits beim Bau der Prototypen waren. Im April 1934 begann Messerschmitts Team, bestehend aus dem Projektchef Robert Lusser, dem Konstruktionsleiter Richard Bauer und dem damaligen Betriebsleiter Hubert Bauer, unter Messerschmitts persönlicher Leitung mit den Arbeiten an dem »Leichten Jagdflugzeug«. Als Grundlage für die Entwicklung des neuen Jagdflugzeugs stellte man sich die Forderung, die kleinstmögliche Zelle für den damals stärksten noch in der Entwicklung steckenden deutschen Flugmotor zu schaffen. Diese Forderung zwang zu einer hohen Flächenbelastung. Man mußte also das Maximale an Auftriebsmitteln einbauen. Dazu gehörten automatische Vorflügel zur Erhaltung der Querruderwirksamkeit beim Langsamflug, große Schlitzlandklappen und Schlitzquerruder. Wie bei der Bf 108 entschied sich Messerschmitt wieder für einen freitragenden Tiefdecker mit einholmigem Flügel mit verdrehsteifer Nase. Da der in Aussicht genommene Daimler-Benz-Motor noch nicht greifbar war, baute man einen englischen Rolls-Royce »Kestrel V« von 695 PS Startleistung ein.

Was wurde nun inzwischen bei der Konkurrenz gebaut? Es zeigte sich, daß alle drei Konstrukteure Kurt Tank, Technischer Chef bei Focke-Wulf, Walter Blume bei Arado und Professor Hertel bei Heinkel, verschiedene Vorstellungen bei der Entwicklung eines solchen »Leichten Jägers« hatten. Tank ging von seinem leichten Einsitzer Fw 56 aus und entwickelte einen

Die Konkurrenten der
Bf 109 V1: Arado
Ar 80 V1 (oben), Hein-
kel He 112 V1 (Mitte)
und Focke-Wulf
Fw 159 V1 (unten)



13



Hochdecker in Ganzmetallbauweise mit abgestrebtem Tragdeck und einem nach hinten oben in den Rumpf einziehbaren Fahrwerk. Als Triebwerk diente der neue Junkers Jumo 210 A mit einer Startleistung von 610 PS. Das Fahrwerk brachte sofort ernste Probleme, da man bei Focke-Wulf zu diesem Zeitpunkt noch keinerlei Erfahrungen mit einziehbaren Ausführungen hatte. Als Flugkapitän Wolfgang Stein mit der Fw 159 V1 1935 zum Erstflug startete, schien zunächst alles gut zu gehen. Aber beim Aufsetzen während des Landesvorgangs gab es einen handfesten Fahrwerksbruch. Ein Neuaufbau der Maschine für das Vergleichsfliegen in Rechlin bei der Erprobungsstelle der Luftwaffe wurde notwendig.

Ganz anders lag der Fall bei Arado: Walter Blume war der Ansicht, daß bei genügend leichter Bauweise ein Einziehfahrwerk nicht notwendig sei, wenn man das starre Fahrwerk sorgfältig aerodynamisch verkleidete. Da aber bei Arado bisher nur Gemischtbau geübt worden war, fehlte Erfahrung im Ganzmetallbau. Erfolg: die Maschine wurde zu schwer. Die Ar 80 V1 hatte zwar einen erstklassigen englischen Rolls-Royce »Kestrel V« von 695 PS erhalten. Dies konnte aber nicht über die Schwächen der Maschine hinwegtäuschen. Auch Heinkels Entwurf hatte den englischen Motor, den später auch der Prototyp der Bf 109 bekam. Die He 112 V1 war ein freitragender Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit breiter Fahrwerksspur. Sie hatte zwar einen offenen Führersitz, der sich jedoch ohne Schwierigkeiten noch verkleiden ließ. Der Grundentwurf der He 112 stammte von den Brüdern Walter und Siegfried Günter, was sich in der Ähnlichkeit mit He 70 und He 111 bemerkbar machte.

Inzwischen war die Bf 109 V1, D-IABI, im Mai 1935 fertig geworden. Der Erstflug fand Ende 1935 in Augsburg mit Hans-Dietrich Knoetzsch am Steuer statt. Die Werkserprobung konnte

Anfang Oktober abgeschlossen werden. Dann überführte Knoetzsch die Maschine mit einer Zwischenlandung auf dem Flugplatz Leipzig-Mockau nach Rechlin. Bei der Landung zeigte sich zum ersten Mal jene Schwäche der Bf 109, die sie während ihrer ganzen Laufbahn nie ganz verlieren sollte: Bei der Landung brach das Fahrwerk. Die Maschine wurde repariert und dann nach Travemünde gebracht, wo Ende Oktober das Vergleichsfliegen stattfinden sollte.

Die Entscheidung mußte zwischen Bf 109 und He 112 gefällt werden. Der Vergleich beider Maschinen kam zu dem Ergebnis, daß die Bf 109 etwas schneller als die He 112 war, auch stieg sie etwas schneller. Die He 112 bot aber den Vorteil ausgezeichneter Rolleigenschaften aufgrund ihres breiten Fahrwerks, was für den Fronteinsatz sehr wichtig war. Das Technische Amt des RLM entschloß sich, erst einmal von jedem Typ zehn Versuchsmaschinen bauen zu lassen, und sich dann endgültig zu entscheiden. Messerschmitt baute diese zehn Maschinen alle nach seinem Konzept, ohne außer einigen Verbesserungen, Verstärkungen und Einbau stärkerer Triebwerke grundsätzlich etwas zu ändern. Bei Heinkel kam es zu einer Krise, über die Ernst Heinkel selbst in seinen Erinnerungen berichtet: »Hertel aber war es, der in den Bau der He 112 zum ersten Mal seine Neigung zu endlosen Änderungen, Experimenten und Neuerungen hineinbrachte und so die letzte Ursache dafür war, daß die He 112 erst nach der Me 109 wirklich fertig wurde und zum Beispiel dem ersten Erprobungsingenieur der Luftwaffe mit noch nicht eingebautem selbsttätigem Fahrwerksmechanismus übergeben werden mußte. Der betreffende Ingenieur hatte eigenhändig die hydraulische Pumpe zu bedienen, mit der das Fahrgestell eingefahren wurde. Er kletterte nachher fluchend und schweiß-tiefend aus der Maschine.«



15



Bf 109 V3, Werknr. 760
(oben), Bf 109 V4
(B-01) Werknr. 878
(Mitte) und Bf 109 V5
Werknr. 879 (unten)



Unter diesen Umständen war es kein Wunder, daß die Rechliner Ingenieure die He 112 ablehnten. Udet selbst flog dann noch einige Male die He 112 und entschied dann, die Bf 109 zum Standardjäger der Luftwaffe zu machen.

Maßgeblich war dabei, daß die Bf 109 günstiger in Großserie gefertigt werden konnte und daß das Flugzeug nach Abbau der Tragflächen auf eigenem Fahrgestell transportierbar blieb (eine Entwurfsforderung, die die He 112 nicht erfüllte). Die Tragfläche war direkt am Rumpf mit drei leicht lösbaren Bolzen angeschlossen. Vorne unten am Rumpf-Brandspant war der Anschlußbeslag für das Fahrgestell-Federbein, der gleichzeitig Anschlußpunkt für den vorderen Hilfsholm und die untere Strebe der Triebwerksabstützung war – eine an sich geniale Lösung. Die durch den Fahrwerksanschluß am Rumpf bedingte schmale Spurweite blieb allerdings eine der Schwächen der 109, die wegen der überwiegenden Vorteile der Konstruktion in Kauf genommen wurde.

Daß die Entscheidung auf nur einen Flugzeugtyp sich später als gefährlich erweisen sollte, war damals noch nicht zu erkennen. Nach Heinkels Meinung, der von der Entscheidung natürlich schwer enttäuscht war, sah Udet den Vorteil dieser Entscheidung in der rationellen Verwendung von Material und Arbeitskraft. Die Gefahr, daß ungeheure Mittel einseitig nur für einen Flugzeugtyp eingesetzt wurden, der dann bereits 1940 während der Luftschlacht um England besonders den Nachteil zu geringer Einsatzflugdauer bewies, wurde unterschätzt.

Die Bf 109 V1, D-IABI, hatte die Werksnummer 758 getragen. Bf 109 V2, D-IILU und V3, D-IOQY hatten die Werknummern 759 und 760. Diese beiden hatten im Gegensatz zur V1 als Triebwerk den Jumo 210 A. Diese drei Versuchsmaschinen stellten die einzigen Vertreter der geplanten A-Serie dar, die wegen ihrer schwachen Bewaffnung von nur zwei MG 17 (7,9 mm)

fallen gelassen wurde. Nur die Bf 109 V3 hatte diese Bewaffnung. Die V2 flog erstmals im Januar 1936, die V3 im Juni desselben Jahres.

Die vom RLM in Auftrag gegebenen zehn Versuchsmaschinen gelten gleichzeitig als Vertreter der Vorserie der Bf 109 B. Musterflugzeug für die B-1-Serie wurde B-01 mit der Bezeichnung Bf 109 V4. Sie hatte die Werknummer 878 und das Kennzeichen D-IALY. Ihr folgten V5, W. Nr. 879, D-IEKS (oder D-IIGO?) und V6, Werknr. 880, D-IHNB. Sie sind die Nummern -02 und -03 der B-0-Serie. Die B-1 unterschied sich von der A-Version durch den Einbau einer dritten starren Waffe, die zwischen den Zylinderblöcken des Motors eingebaut war und durch die hohle Propellernabe schoß, der ein Untersetzungsgetriebe vorgelagert war. Die beiden anderen Waffen lagen über dem Motor und wurden nach dem Prinzip der alten Fokkerschen MG-Steuerung von 1915 betrieben. Für die Motorkanone war ursprünglich ein weiteres MG 17 vorgesehen. Später wurden Versuche mit einem MG/FFM (Kaliber 20 mm) unternommen, die aber abgebrochen werden mußten, da sich die Waffe als zu störanfällig erwies. Als Triebwerk diente der verbesserte Jumo 210 Da mit 650 PS Startleistung. Die B-1 wurde nur in kleiner Serie gebaut. Die ersten Maschinen erhielt das Jagdgeschwader 132 »Richthofen«.

V1 bis V6 und B-1 hatten Holzluftschrauben, die von der Firma G. Schwarz in Berlin-Waidmannslust hergestellt waren. Einige dieser Maschinen gingen dann zur Truppenerprobung bei der Jagdgruppe J 88 der Legion Condor nach Spanien. Dies hatte sich als notwendig erwiesen, nachdem die Sowjetunion die republikanischen Luftstreitkräfte in Spanien mit

Die ersten Bf 109 B-1 auf dem Flugplatz in Augsburg ►



modernen Jägern der Muster Polikarpow I-15 und I-16 (»Rata«) beliefert hatte, die den Heinkel He 51 der in Spanien kämpfenden deutschen Jäger absolut überlegen waren. Als erste Einheit wurde die 1. Staffel der J 88 mit der Bf 109 B-1 ausgerüstet.

Inzwischen war in Deutschland die Werks- und Truppenerprobung der Bf 109 V5 und V6 abgeschlossen worden, die als Musterflugzeuge für die B-2-Serie dienten. Der Hauptunterschied zwischen B-1 und B-2 bestand im Triebwerk. Junkers hatte den Jumo 210 in der Version Ea bis auf 680 PS Startleistung verbessert. Diese Leistung konnte aber durch die Verwendung von Verstell-Luftschauben der Type Hamilton (USA) noch mehr gesteigert werden. Es handelte sich um Zweiblatt-Metall-Luftschauben, die in Lizenz bei den Vereinigten Deutschen Metallwerken (VDM) in Frankfurt-Hedderheim hergestellt wurden. Die Junkers-Motorenwerke (Jumo) in Dessau-Alten konnten die Leistung des Jumo 210 in der Version G nochmals auf 700 PS steigern. Das Startgewicht der Bf 109 B-2 lag bei 2200 kg. Die Maschine erreichte serienmäßig 445 km/h in 4000 m Höhe. Die Maximalleistung betrug bei verringertem Fluggewicht, d.h. nach einigem Treibstoffverbrauch im Fluge, in 3700 m Höhe 470 km/h. Von den Ausführungen B-1 und B-2 wurden insgesamt 52 Maschinen nach Spanien gebracht und dort bei der 1. und 2. Staffel der J 88 erfolgreich eingesetzt. Sie wurden später durch Flugzeuge der Serie E-1 abgelöst und dann an die nationalspanische Luftwaffe General Francos abgegeben.

Erprobung in der Heimat und Einsatz in Spanien brachten aber immer wieder die Erkenntnis, daß die Bf 109 keineswegs ein problemfreies Flugzeug war. Die Erprobungsstelle der Luftwaffe in Rechlin und die Messerschmitt-Werke in Augsburg, wie die Bayrischen Flugzeugwerke ab 1938 hießen, waren laufend be-

müht, die Bf 109 weiter zu verbessern und die immer wieder auftauchenden Schwierigkeiten zu beseitigen. Zwei Dinge verursachten den Konstrukteuren immer wieder Kopfschmerzen. Das eine waren die Leitwerksschwingungen bei Vollastlauf des Triebwerks. Schon bei früheren Konstruktionen Messerschmitts hatten sich, wie bereits beschrieben, Schwächen in der Leitwerkskonstruktion gezeigt. Die zweite Schwierigkeit war das Fahrwerk, ein Problem, das bei der Bf 109 nie ganz beseitigt werden konnte. Die Neigung des Flugzeugs zu Fahrwerksbrüchen, sowie zum Ausbrechen beim Startanlauf und beim Landeauslauf, hat sowohl bei der Erprobung wie auch beim Einflug während der Serienfertigung, und, was noch schlimmer war, im Einsatz bei der Jagdwaffe, unverhältnismäßig hohe Flugzeugausfälle verursacht. Der Verfasser konnte während seiner Tätigkeit bei der Junkers-Werft Leipzig-Mokkau bei den Erla-Werken in Leipzig-Heiterblick, dem größten Lizenzwerk für die Bf 109, die auf der Gegenseite des Flugplatzes lagen, selbst an einem Tage etwa ein Dutzend Bf 109-Brüche aus den genannten Gründen beobachten. Die Maschinen starteten einigermaßen glatt, flogen ihre Runden und schwebten dann zur Landung ein. Beim Aufsetzen brach dann ein Fahrwerksbein weg, die Maschine machte, wie man in Fliegerkreisen sowas nannte, einen »Ringelpietz« und lag dann mit beschädigter Fläche und verbogener Luftschaube hilflos da.

Eine Änderung, die sich sowohl positiv wie auch negativ auswirkte, war der Einbau eines automatischen Vorflügels. Beim Unterschreiten einer bestimmten Geschwindigkeit wurden diese Vorflügel automatisch ausgefahren und

Oben: Bf 109 B-1. Die Maschine trägt noch den frühen Segment-Tarnanstrich

Unten: Eine der ersten Bf 109 B-1, die nach Spanien gingen

