

„Bf 109“ oder „Me 109“?

Das ist durchaus keine neue Frage und man war auch der Ansicht, daß das hinreichend diskutiert worden sei. Im Allgemeinen wird es folgendermaßen gehandhabt:

Alle Messerschmitt Typen bis einschließlich der 110 sind als „Bf“ zu bezeichnen, darüber hinaus als „Me“.

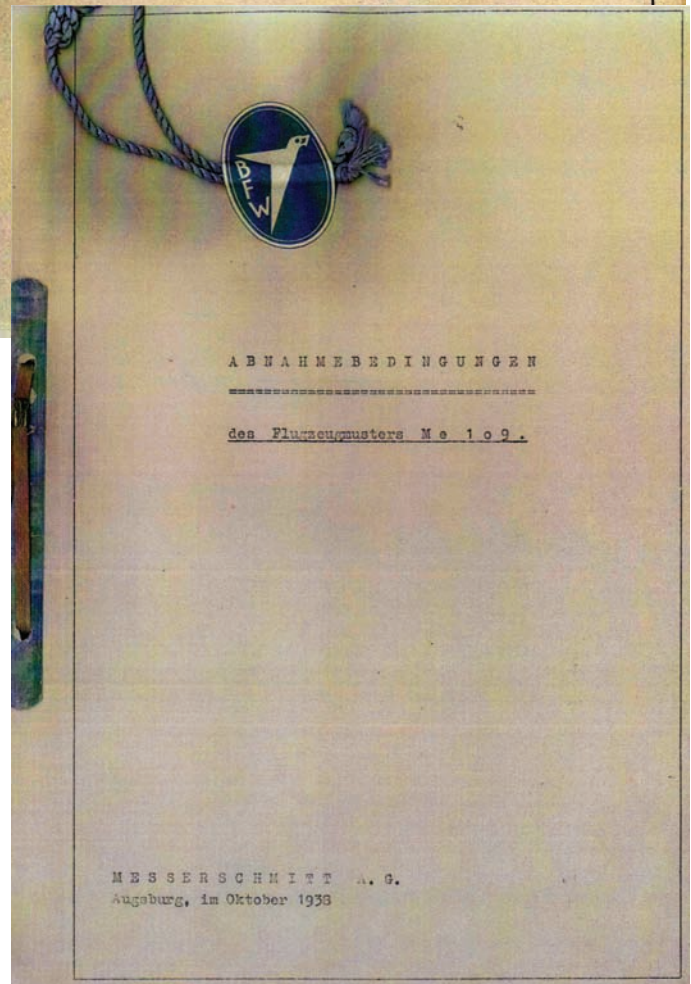
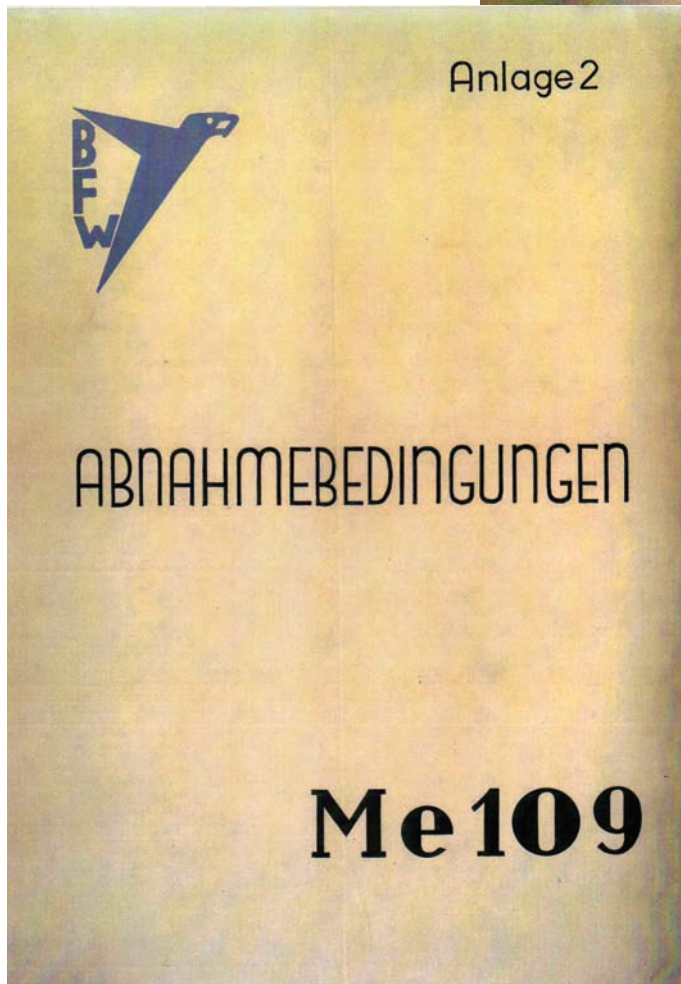
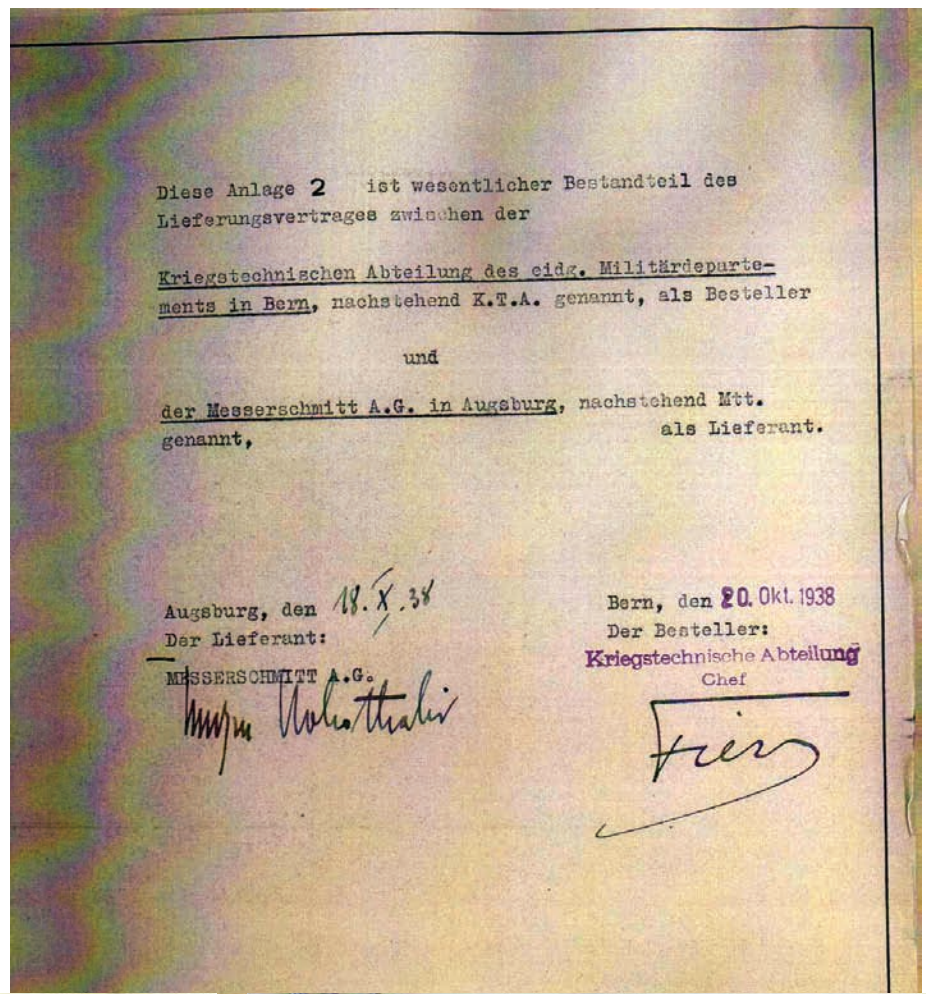
Das wäre zwar eine klare Strukturierung. Aber stimmt das auch?

Nach unserem großen Artikel über Messerschmitts in der Schweiz erhielt Rolf Zaugg einmalige und äußerst aufschlußreiche Dokumente: Der originale Vertrag von 18.10.1938 über den Verkauf der Messerschmitt Me 109 an die Schweiz.

Hier steht schwarz auf weiß, daß die BFW („Bayerischen Flugzeugwerke“) Flugzeuge des Musters „Me 109“ an die Schweiz verkauften! Lieferant ist die Messerschmitt A.G. in Augsburg.

Ein kurzer Ausflug in die Firmengeschichte:

1917 übernahm die preussische „Albatros“ die „Otto-Werke“ in München und nannte die Firma „Bayerische Flugzeugwerke“, welche nur kurz darauf nach Ende des Ersten Weltkriegs geschlossen und erst 1926 unter gleichem Namen (kurz „BFW“) neugegründet (nach der Übernahme des „Udet-Flugzeugbaus“) wurde. Willy Messerschmitt gründete unabhängig davon in Bamberg drei Jahre zuvor die „Messerschmitt Flugzeugbau GmbH“. Seinerzeit begannen die Typbezeichnungen



seiner Flugzeuge mit „S“ oder „M“. 1927 gründete die Messerschmitt Flugzeugbau GmbH mit den Bayerischen Flugzeugwerken eine Interessensgemeinschaft, in der die Entwicklung Willy Messerschmitt oblag und die Produktion der BFW, unter der Bezeichnung „BFW M“.

Das RLM verordnete 1933 neue Bezeichnungen und Nummern für Hersteller und Flugzeugmuster, womit die Messerschmitts die Bezeichnung „Bf“ erhielten. 1938, ein Jahr vor dem 2. Weltkrieg, wurde aus den Bayerischen Flugzeugwerken die Messerschmitt A.G. und folglich die Typbezeichnung „Me“.

Georg Hoch macht in seinem Buch „Die Messerschmitt Me 109 in der Schweizer Flugwaffe - ein Stück Zeitgeschichte“ folgende Differenzierung:

„Somit müsste man die Messerschmitt 109 vor 1938 mit «Bf» und danach mit «Me» bezeichnen.“

Das dürfte sich als etwas schwierig erweisen, denn auch in Dokumenten, Handbüchern, Vorschriften, Zeitungsartikeln, Ersatzteilkatalogen, Werkszeichnungen etc. finden sich

alle Bezeichnungen: BFW 109, Bf 109 und Me 109. Wir haben einige Beispiele hier.

In der Schweiz findet man die Bezeichnungen BFW und Bf nur äußerst selten. Man kann nicht sagen, es hätte sie gar nicht gegeben.

Im (vor allem offiziellen) Schriftverkehr wird weiter differenziert in Me 109 D „Jumo“ und Me 109 E „DB“. Die in Deutschland geläufigen Spitznamen „David“ und „Emil“ waren ungebräuchlich, die G allerdings war auch in der Schweiz eine „Gustav“.

Die beiden "Friedrichs" waren 1942 in der

Messerschmittflugzeuge in der Schweiz im Einsatz:

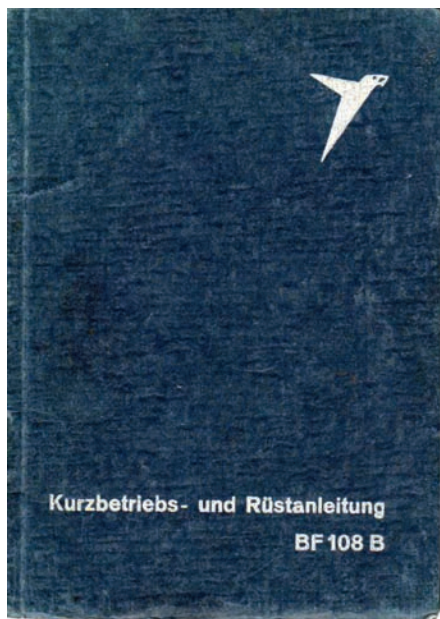
- Bf-109D 10 Stück (diese Flugzeuge könnten noch Bf genannt worden sein, ist hier unklar) 1939-1949 in der Schweiz im Einsatz.
- Me-109E 89 Stück (s. beiliegender Kaufvertrag) 1939-1948 in der Schweiz im Einsatz und von Anfang an als „Me 109“ bezeichnet.
- Me-109F 2 Stück (diese Flugzeuge wurden in die Luftwaffe übernommen (1946) aber aus Gründen der Ersatzteilversorgung in der Schweizer Luftwaffe nicht verwendet (1947 liquidiert)
- Me-109G 14 Stück, davon war die Hälfte der Flugzeuge mit dem langen Seitenruder ausgerüstet; es wäre möglich, daß sie von 2 Werken kamen: der erste Teil (6 Stück) noch mit dem alten Ruder und der 2 Teil (6 Stück) von einem anderen Werk bereits mit dem langen Seitenruder, aber dennoch alle als Me-109G-6 bezeichnet. Auch hier ist noch viel unklar. 1944-1947 in der Schweiz im Einsatz.

Schweiz wegen Spritmangels notgelandet und wurden nach dem Krieg der Schweiz überlassen.

Als J-715 und J-716 immatrikuliert, sollten sie ins Eidgen. Flugzeugwerk überführt werden, aber die Flugwaffe hatte kein Interesse.

Das Besondere dieser beiden Maschinen war eine Kaltstartanlage, die es ermöglichte ohne Vorwärmen zu starten. Allerdings mußte das einen Abend zuvor vorbereitet werden. Ob diese beiden Friedrichs in der Schweizer Truppe auch "Fritz" hießen, liegt nicht vor.

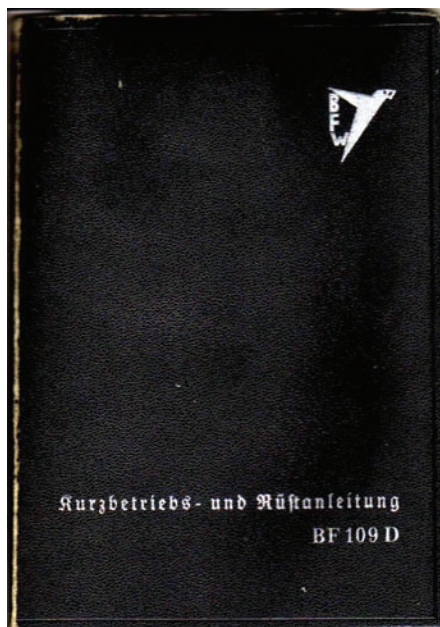
In der Schweiz eingesetzte Flugzeuge 10+89+14= 113 Stück.
Die Me-109F (2 Stück) wurden nicht an die fliegenden Truppen abgegeben.



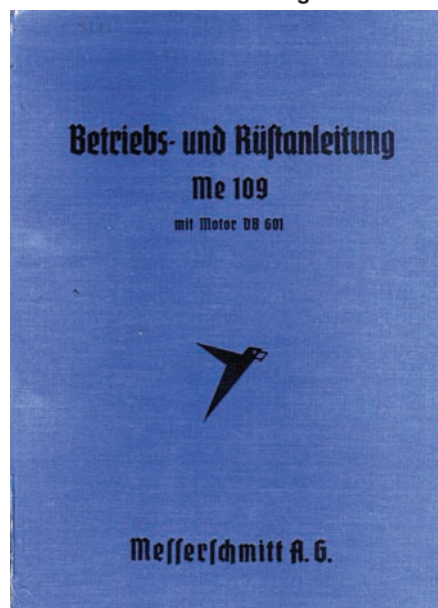
Kurzbetriebs- und Rüstanleitung BF 108 B, das Logo der BFW ohne Buchstabenkürzel.



Anleitung zu: Start- und Landetechnik mit Landeklappen. Logo mit Buchstabenkürzel, aber der Flugzeugtyp fehlt auf dem Umschlag, da wie im Inhaltsverzeichnis zu ersehen, diese für die Typen Bf 108, 109 bis 110 gilt. Dieses Exemplar stammt vom selben Piloten wie die Anleitung unten links.



Kurzbetriebs- und Rüstanleitung BF 109 D, das Logo der BFW mit Buchstabenkürzel. (Bemerkenswert die Schreibweise „BF“)



Vorwort

Die Erfahrungen mit Landeklappenflugzeugen zeigen, daß die meisten Flugzeugführer aus verständlichen Gründen Schwierigkeiten haben, sich mit der durch die Landeklappen bedingten Start- und Landetechnik vertraut zu machen. Mit vorliegendem Hefchen soll den Flugzeugführern die dazu nötige Unterweisung gegeben werden, die jedoch durch eine praktische Umschulung ergänzt werden muß. Die in dieser Schrift enthaltenen Geschwindigkeitsangaben beziehen sich nur auf das Flugzeugmuster Messerschmitt Me 108 B „Taifun“. Sie können aber sinngemäß auch auf andere mit den heute gebräuchlichen Landeklappen ausgerüstete Flugzeuge angewandt werden, wobei die Geschwindigkeiten entsprechend den höheren Flächenbelastungen höher eingesetzt werden müssen.

Anmerkung: Landegleitflug für:

BF 109 B,C,D	140 bis 150 km/h
BF 109 E	150 bis 160 km/h
BF 110 B	140 bis 150 km/h
BF 110 C	150 bis 160 km/h

Augsburg, Juli 1938

Bayerische Flugzeugwerke A.G.
Augsburg

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Allgemeines	4
Gleitflug, Ausschweben, Abfangen	5
Die Ziellandung	8
Der Kurvengleitflug	10
Die Regeln über die Landetechnik mit Klappen	10
Die total falsche Landung	12
Die andere total falsche Landung	13
Der Start mit Landeklappen	14
Praktische Umschulung auf Landeklappenflugzeuge	15
Schlußbemerkung	16

3

Bayerische Flugzeugwerke A.G. Augsburg, vom Juli 1938. Hier finden sich folgende Bezeichnungen:
Me 109B "Taifun"*, BF 109 B/C/D, BF 109 E, BF 110 B und BF 110 C.

Herzlicher Dank an Rolf Zaugg, B-17 Museum Utzenstorf, Switzerland, für die außergewöhnlichen Unterlagen und die wertvollen Informationen. - dg

Betriebs- und Rüstanleitung Me 109 mit Motor DB 601. Messerschmitt A.G., Jahr unbekannt. Da die Messerschmitt A.G. aus den Bayerischen Flugzeugwerken 1938 hervorging, müßte diese Anleitung nach 1938 erschienen sein und die Bezeichnung Me 109 folgerichtig. Das Logo der BFW ist noch vorhanden allerdings ohne Buchstabenkürzel „BFW“.

* Die Me 108 „Taifun“ wurde immer Me 108 genannt.