

Peter Schmoll



# ME 109

PRODUKTION UND EINSATZ





Peter Schmoll  
Messerschmitt Me 109 – Produktion und Einsatz



Peter Schmoll

# Messerschmitt Me 109

Produktion und Einsatz

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-86646-356-1

**Titel:**

*Bild oben: Gemälde von Peter Kantsperger aus Paring zeigt eine Me 109 G-6 der I./ JG 5 „Eismeer“ im Frühjahr 1944 beim Landeanflug auf den Industrieflugplatz in Prüfening. Im Hintergrund die Silhouette von Regensburg.*

*Bild unten: Die Me 109 G-10 der Messerschmitt-Stiftung in Manching. Die weltweit einzige flugfähige Me 109 mit einem Daimler-Benz Triebwerk vom Typ DB 605 D. (Foto Dr. Zeitler)*

**Innenteil:**

*Sofern nicht anders erwähnt, sind alle Fotos im Innenteil aus der Sammlung von Peter Schmall.*

1. Auflage 2017

© 2017 MZ-Buchverlag in der Battenberg Gietl Verlag GmbH, Regenstauf

[www.gietl-verlag.de](http://www.gietl-verlag.de)

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-86646-356-1

„Ich betrachte einen Krieg immer als Übel,  
das die Staatskunst den Völkern zu ersparen bemüht sein muss.“

*Otto von Bismarck*

# INHALTSVERZEICHNIS

---

<b>Einleitung</b> .....	8
<b>Teil 1: Produktion</b>	
Die Geschichte der Me 109 begann mit einem Brief.....	10
Me 109 A-D.....	16
Me 109 E .....	21
Me 109 T .....	35
Me 109 F .....	37
Me 109 G-1 – G-5.....	47
Vergleich der Hauptproduktionsstätten der Me 109 .....	61
• Messerschmitt GmbH Regensburg Fließbandproduktion der Me 109 .....	61
• Erla Maschinenfabrik Leipzig (Taktfertigung) .....	84
Me 109 G-6.....	92
Die Flächenwaffe an der Me 109 .....	100
Sondernotleistung mit MW 50 und GM 1 .....	101
Streng geheim: Meldungen von den Einsatzverbänden zu technischen Problemen mit der Me 109 .....	102
Besuch bei den Jagdergänzungsgruppen in Südfrankreich .....	105
Erfahrungsbericht zum Einsatz der Me 109 G-6 als Nachtjäger beim JG 300 .....	107
Einsatzkommando Helsinki .....	109
Die Auswirkungen der schweren Luftangriffe auf die Produktion der Me 109 .....	111
Dezentrale Flugzeugfertigung als Folge der schweren Luftangriffe am Beispiel der Messerschmitt GmbH Regensburg .....	112
Die Verlagerung in den Olympiatunnel Eschenlohe .....	114
Das Waldwerk „Gauting“ .....	118
Das Waldwerk Bodenwöhr und der Flugplatz Cham/Michelsdorf.....	123
Erinnerungen des Messerschmitt-Ingenieurs Edmund Wrede.....	127
• Probleme bei der Fertigung von Querrudern .....	127
• Sabotage in der Produktion .....	129
• 1.100 Höhenleitwerke der Me 109 G mit Strakfehler .....	132
• Produktion der Kabinenhauben (Erlahaube) nach Luftangriff zerstört .....	134
Me 109 als Aufklärer .....	135
Me 109 G-6/AS .....	137
• Bericht von Flugkapitän Wendel .....	139
• Die Me 109 bekommt ein Holzleitwerk und die damit verbundenen Probleme.....	140
Ausbrechneigung der Me 109 .....	141
Geheime Kommandosache: Sonderbericht über eine Dienstreise an die Invasionsfront vom 28. Juni – 6. Juli 1944 .....	142
Bericht über Me 109 als Aufklärer bei der Fernaufklärungsgruppe 123.....	144
Bericht von der Luftflotte 3 .....	145
Me 109 G-8.....	146
Me 109 G-10.....	147
• Technische Mängel an der Me 109 G-10 .....	152
• Probleme mit der Außenbehälteraufhängung System Erla.....	152
Me 109 G-12.....	153
• Einsatz des Doppelsitzers Me 109 G-12 als Aufklärer bei der Nahaufklärungsgruppe 3 .....	153
• Meldung der 1. Fliegerdivision zum Einsatz der Me 109 G-12 als Nahaufklärer .....	154
Me 109 G-14.....	157
Me 109 G-14 AS.....	160
Die Gesamtproduktion an Me 109 G .....	164



# INHALTSVERZEICHNIS

---

Me 109 H.....	165
• Bericht Me 109 H .....	166
• Flugbericht von Flugkapitän Wendel zur Me 109 H am 5. und 6. April 1944 .....	166
Me 109 K .....	168
• Erinnerungen von Ludwig Bölkow zur Me 109 mit der Entwicklung zur Me 109 K.....	168
• Produktion der Me 109 K .....	176
• Technische Probleme an der 109 K-4 und dem DB 605 D .....	177
• Handbuch Me 109 K-4 Teil 0 .....	178
• Ein Mängelbericht der Waffenerprobungsstelle Tarnowitz vom 14. Oktober 1944 zur Me 109 K-4:.....	188
• Technische Probleme am DB 605 D der Me 109 K-4 beim JG 3 „Udet“.....	188
• Mängel an Zelle und dem Fahrwerk der Me 109 K-4 .....	189
Ablauf der Me 109 Produktion .....	190
• Programm und tatsächliche Lieferung Me 109 .....	190
• Verluste der Luftwaffe .....	191
• Flugzeuglage betreffend Me 109 in 1945 aus Aktenbestand RL 2 III .....	193
Personalverluste der Luftwaffe.....	194
Situationsbericht: Die Luftwaffe im Februar 1945 .....	195
Gegenüberstellung der Verluste .....	197
Lage zur Treibstoffversorgung der Luftwaffe 1944/45.....	197
Produktion von Flugbenzin im Deutschen Reich und besetzte Gebiete .....	198
• Flugbetriebsstofflage im April 1945.....	199
Ein Kapitel für sich: Der Einsatz von Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und KZ-Insassen in der Flugzeugproduktion .....	201
Fremdarbeiterbehandlung in den Messerschmitt-Betrieben .....	203
• Grundlagen für die Fremdarbeiterbeschäftigung .....	203
• Fremdarbeiterbeschäftigung nach dem 1.3.1944 .....	209
Rüstungsfertigung Messerschmitt Kommando 2004 .....	217
• Produktion der Me 109 im KZ-Flossenbürg.....	218
• Die Nebenwerke „Ambos“ und „Stich“ in Altenhammer .....	227
<b>Teil 2: der Me 109 Einsatz</b>	
Einsatz Bodenpersonal.....	230
Walter Seiz: Erinnerungen eines Jagdfliegers von 1940 – 1944 .....	235
Ernst Pausinger: Als Oberfähnrich in der I./ JG 53 .....	246
Hans Winkler: Mit der Me 109 als Aufklärer im Einsatz an der Ostfront 1944 .....	247
Karl Wilhelm aus Regensburg: Einsatz in der Reichsverteidigung und an der Ostfront .....	261
Karl Elsner: Vom Fronteinsatz zum Einflugbetrieb bei den Erla-Werken und den WNF.....	264
Helmut Noz: Vom Jagdflieger zum Aufklärer .....	275
Unteroffizier Ernst Stengl: Von der Reichsverteidigung an die Ostfront .....	280
Eberhard Burath: Einsatz beim Jagdgeschwader 51 „Mölders“ an der Ostfront 1944 und dem bitteren Ende 1945 in Ostpreußen.....	287
Ein Fliegerschicksal .....	294
Günther Sinnecker: Mit der Me 109 in der Reichsverteidigung und Kriegsende in Bayern .....	296
Me 109 – Flugmuseum Messerschmitt in Manching .....	306
<b>Verwendete Literatur .....</b>	<b>310</b>
<b>Bisher unveröffentlichte Berichte.....</b>	<b>310</b>
<b>Benutzte Archive .....</b>	<b>310</b>
<b>Abkürzungen.....</b>	<b>311</b>
<b>Danksagung .....</b>	<b>311</b>

## EINLEITUNG

---

Die Bezeichnung der 109 lautete offiziell Bf 109, benannt nach den Bayerischen Flugzeugwerken in Augsburg. Hier konstruierte Willy Messerschmitt in den Jahren 1934 – 1935 die Me 109. Durch die Propaganda beeinflusst, setzte sich im Volksmund aber später die Bezeichnung Me 109 durch. Selbst in den noch vorhandenen Akten von Messerschmitt und der Luftwaffe ist des Öfteren die Bezeichnung Me 109 zu lesen, sodass sich der Verfasser entschlossen hat, die populäre Bezeichnung Me 109 zu übernehmen, da es die bekanntere Benennung dieses Flugzeugtyps ist.

Bis heute gilt die Messerschmitt Me 109 als der Inbegriff eines Jagdflugzeuges aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges. Keine Jagdmaschine in der Geschichte des Flugzeugbaues erreichte jene Produktionszahlen wie die der Me 109. Annähernd 33.000 Flugzeuge verließen von 1937 an die Produktionshallen. Der Schwerpunkt im Buchteil über die Produktion der Me 109 liegt beim Typ G-6. Es findet eine Gegenüberstellung der Produktion von Erla in Form der Taktfertigung und der Messerschmitt GmbH Regensburg mit der dort im April 1942 beginnenden Umstellung von Takt- auf die Fließbandfertigung statt.

Die 109 war von der ersten bis zur letzten großen Luftschlacht des Zweiten Weltkrieges im Einsatz. Legendär ihre Erfolge in den Jahren 1939 – 1942. Die deutschen Jagdflieger hatten mit diesem Flugzeug eine Waffe in die Hand bekommen, die es ihnen ermöglichte, an allen Fronten die Luftüberlegenheit zu erringen, wenn auch die eigenen Verluste dabei stetig anstiegen.

Die Serien E und F prägten diesen Kriegabschnitt. War die 109 E-Serie mit ihrer Motorverkleidung und den Tragflächen noch etwas kantig geraten, gelang Professor Willy Messerschmitt mit der F-Serie ein aerodynamisches Meisterstück. Noch heute gilt die F-Serie als die 109 mit den besten Flugeigenschaften. Dies wurde mir unabhängig von mehreren

Flugzeugführern bestätigt. Messerschmitt hatte sie im Zusammenwirken mit dem Daimler-Benz DB 601-Motor als Abfangjäger auf Geschwindigkeit getrimmt. Solange die Vormarschphase in Russland und Afrika anhielt, konnten die Ausfälle an Piloten und Flugzeugen annähernd ersetzt werden. Als sich die 8. Luftflotte der USAAF ab dem 17. August 1942 anschickte, eine neue Front im Luftkrieg an der Westfront zu errichten, wurde sehr schnell deutlich, dass die Deutsche Luftwaffe einem Mehrfrontenkrieg nicht gewachsen war. Die Verluste stiegen dramatisch an. Wurde die Me 109 E – F noch in relativ kleinen Stückzahlen produziert, so lief ab der G-Baureihe im Jahre 1943 die Großserienfertigung an. Die Bewaffnung musste auf ein größeres Kaliber mit 30 mm aufgerüstet werden und es war zusätzliche Ausrüstung zur Leistungssteigerung wie MW 50 oder GM-1 notwendig. Damit stiegen das Gewicht und die Flächenbelastung an. Dies geschah zu einer Zeit, da die Anzahl der friedensmäßig ausgebildeten Piloten immer weniger und die der im Schnellverfahren geschulten Flugzeugführer immer mehr wurden. Dementsprechend stiegen die Verluste durch Unfälle bei Start und Landung, welche die durch Luftkämpfe fast übertrafen. Für die Schulung wurde ein Doppelsitzer, die Me 109 G-12, entwickelt. In der Regel wurden beschädigte 109er in der Industrieinstandsetzung abgezweigt, in G-12 umgebaut und an die Flugzeugführerschulen ausgeliefert. Im Februar und März 1945 wurden Me 109 G-12 als Nahaufklärer an der Ostfront getestet. In drei Flugzeugwerken, den Wiener Neustädter Flugzeugwerken, den ERLA-Maschinenwerken und der Messerschmitt GmbH Regensburg, wurde ein monatlicher Gesamtstoß von annähernd 900 Me 109 in Mitte 1943 erreicht. Nach den verheerenden Luftangriffen im Februar 1944 auf die Jagdflugzeugproduktion während der „BIG WEEK“ erlitt die Produktion einen starken Einbruch. Göring forderte Jäger und nochmals Jäger, damit den alles vernichtenden

alliierten Luftangriffen Einhalt geboten werden konnte. Am 1. März 1944 wurde der Jägerstab mit umfangreichen Vollmachten eingesetzt, um die Jagdflugzeugproduktion mit allen Mitteln und verstärktem Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen zu forcieren, einhergehend mit einem umfangreichen Verlagerungsprogramm und einer in der Industriegeschichte bisher nie dagewesenen Dezentralisierung und Aufsplitterung der Fertigung. Dem Einsatz von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen ist ein eigenes Kapitel in diesem Buch gewidmet. Beispielhaft wird die Produktion der Me 109 im KZ-Flossenbürg dokumentiert. Trotz aller Zerstörungen durch Luftangriffe erreichte die Produktion an Jagdflugzeugen im Jahre 1944 ihren Höchststand. Als aus den Endmontagehallen genügend Jagdmaschinen kamen, gab es ein neues Problem: Es waren keine ausreichenden Treibstoffvorräte für ihren Einsatz mehr vorhanden. Die US-Luftflotten hatten in der Zwischenzeit die deutschen Hydrierwerke, Raffinerien und Tanklager weitgehend lahmgelegt oder zerstört. Die Luftwaffe benötigte im Monat mindestens 100.000 t an Treibstoff. Im September 1944 brach die Produktion auf nicht mal mehr 20.000 t ein. Die letzten Treibstoffreserven mussten angegriffen werden. Um Treibstoff zu sparen, wurde Ende 1944 auch die Ausbildung auf den Fliegerschulen weitgehend reduziert bzw. Anfang 1945 dann ganz eingestellt. Damit die Bombenschäden im Bereich der Hydrierwerke und Raffinerien repariert werden konnten, waren damals bis zu 350.000 Arbeitskräfte im Einsatz.

Die letzte Version der Me 109 war die K-4, welche bis auf ganz wenige Ausnahmen fast ausschließlich von der Messerschmitt GmbH Regensburg bis in den April 1945 hinein produziert wurde. Die K-4 war die Endstufe eines bereits in die Jahre gekommenen Jagdflugzeuges, stellte aber durch ständige technische Verbesserungen auch bei Kriegsende in der Hand eines erfahrenen Piloten immer noch eine gefährliche Waffe dar. Erfahrene deutsche Piloten waren aber bei Kriegsende selten zu finden. Junge begeisterte Männer im Alter von 19 Jahren saßen nach einer Schnellausbildung in den

Messerschmitt-Jägern und wurden zu Hunderten, vor allem von amerikanischen und englischen Jagdpiloten, abgeschossen. Hatten die Amerikaner bei Beginn ihres Einsatzes rund 180 Flugstunden auf dem Einsatzmuster aufzuweisen, kamen die Deutschen mit ca. 35 Flugstunden an die Front. Diese auf deutscher Seite eingesetzten Flugzeugführer waren im Einsatz mehr mit ihrem Flugzeug beschäftigt, als dass sie sich mit Luftkampfaktik beschäftigen konnten. Hinzu kam dann auch noch die große zahlenmäßige Unterlegenheit. Trotz der sich ständig steigenden Produktion der Me 109 wirkte sich dies an den Fronten kaum aus, weil das Mehr an Fertigung durch die riesigen Verluste förmlich aufgeessen wurde. Ohne Rücksicht wurden die jungen deutschen Flugzeugführer von einer zum Teil verantwortungslosen Führung solange in den Kampf geworfen, bis sie vom Einsatz nicht mehr zurückkehrten.

Von den Tausenden während des Zweiten Weltkrieges gebauten Me 109 sind nur rund ein Dutzend von Originalexemplaren erhalten geblieben. Flugfähige 109er mit dem originalen Daimler-Benz Motor gibt es weltweit nur sehr wenige Flugzeuge, drei davon sind in der Willy-Messerschmitt-Halle in Manching stationiert.

Ein Teil der Fotos entsprechen nicht unbedingt dem heutigen Qualitätsstandard, sie sind jedoch aus historischer Sicht für dieses Buch unverzichtbar.

Anmerkung: Die Berichte von Messerschmitt-Ingenieuren und Zeitzeugen sind im Originaltext übernommen worden.

*Peter Schmoll  
Sandsbach im April 2017*

# TEIL 1: PRODUKTION

## DIE GESCHICHTE DER ME 109 BEGANN MIT EINEM BRIEF

Nach der Machtergreifung durch Hitler und seiner NSDAP am 30. Januar 1933 war es ein klares Ziel, die Wiederaufrüstung der Wehrmacht mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln durchzuführen. Dazu gehörte auch eine entsprechende Luftwaffe, die ja seit dem Ende des Ersten Weltkrieges nicht mehr existierte und völlig neu aufgebaut werden musste.

Am 20. Oktober 1933 schrieb der damalige Preußische Ministerpräsident Hermann Göring in einem Brief an den Aufsichtsratsvorsitzenden der Bayerischen Flugzeugwerke Theo Croneiß unter anderem:  
*„Ich möchte Ihnen in diesem streng vertraulichen Schreiben mitteilen, dass ich Ihre neue Aufgabe in Bayern, die Flugzeugindustrie neu zu organisieren, als tatsächlich außerordentlich*



*Hitler besucht das Messerschmitt-Werk in Augsburg. Erste Reihe von links: Theo Croneiß, Adolf Hitler und Professor Willy Messerschmitt. Hitler stellte die entsprechenden finanziellen Mittel für den Aufbau der Luftwaffe zur Verfügung, einhergehend mit einer riesigen Staatsverschuldung.*



*Die Me 109 V-1 steht in Augsburg zum Einflug bereit. Schon diese Aufnahme zeigt deutlich, dass die Me 109 auf Geschwindigkeit ausgelegt ist und einen völlig neuen Entwurf gegenüber bisherigen Flugzeugen, wie im Hintergrund links erkennbar, darstellt. Als Triebwerk ist ein Motor vom Typ Rolls-Royce Kestrel eingebaut, da der Junkersmotor vom Typ Jumo 210 noch nicht zur Verfügung stand.*



Göring mit GFM Milch, aufgenommen bei einer Tagung in Regensburg am 2. November 1943. Göring erteilte 1933, noch als Preußischer Ministerpräsident, mit einem Brief an Theo Croneiß den verklauierten Auftrag für den Bau der Me 109.

Willy Messerschmitt mit Generalleutnant Ernst Udet und dem Betriebsführer der Messerschmitt AG in Augsburg Rakan Kokothaki. Udet war als Generalluftzeugmeister für die Produktion der deutschen Flugzeugindustrie bis 1941 verantwortlich.

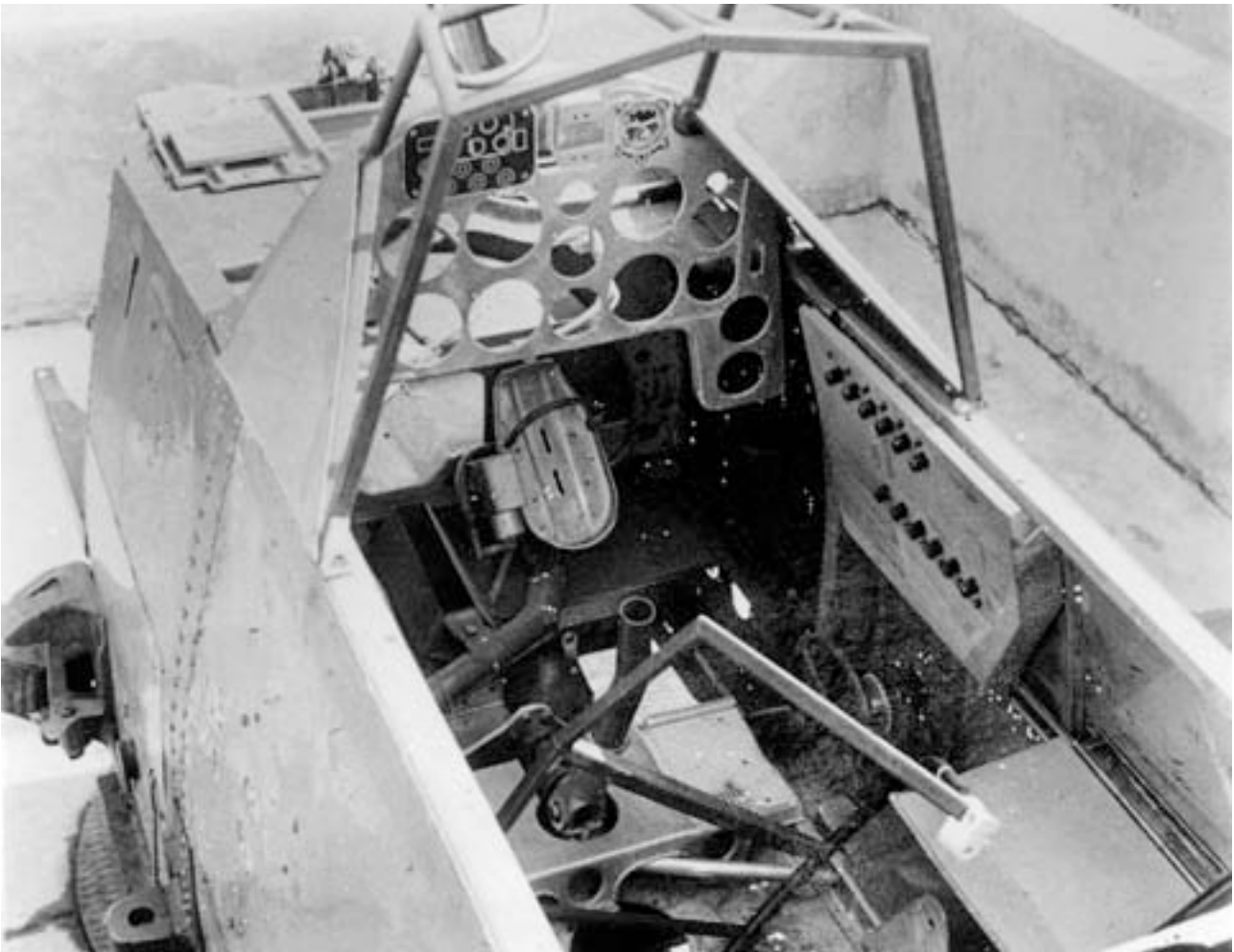




*Die V-1 von hinten rechts aufgenommen. Aufgrund des schmalen Tragflächenprofils ist auf der Tragflächenoberseite eine Ausbuchtung zur Aufnahme des Hauptfahrwerkstrahles erkennbar, wie es dann ab der Me 109 G-4 sowie bei der G-10, G-14 AS und K-4 erforderlich war.*



*Der Rumpf der Me 109 V-2, Werknummer 759 mit Erstflug am 12.12.1935, D-IIIU in Augsburg. (Foto Archiv Airbus Defence)*



*Blick in die Kabine der V-2. Am Boden liegt der hintere feste Teil der Kabinenhaube. (Foto Archiv Airbus Defence)*



*Die Me 109 V-1, D-IAB1 mit der Werknummer 758 rollt in Augsburg-Haunstetten am 28. Mai 1935 an den Start. Eine neue Epoche im Flugzeugbau nimmt seinen Anfang.*





*Me 109 V-4, D-IALY, Werknummer 878, mit einem Jumo 210 Motor und der festen Holzluftschraube der Firma Schwarz.*

wichtig ansehe. Ich darf von Ihrer Tatkraft erwarten, dass Sie unverzüglich und mit ganzer Leidenschaft den Aufbau einer Flugzeugfirma betreiben, die hoffentlich bald ein erstklassiges Verkehrsflugzeug !!! herausbringen wird. Ebenso wichtig ist aber die Entwicklung eines blitzschnellen Kurierflugzeuges !!!, das nur ein Einsitzer zu sein braucht.“

Im weiteren Text wird auf die Vorgehensweise zur Planung und zum Aufbau eines großen Flugzeugwerkes in Augsburg eingegangen. Ferner wurde Theo Croneiß aufgefordert, die Situation zu prüfen und Göring persönlich vorzutragen.



*Hochglanzpoliert steht die V-7, Werknummer 881, auf dem Flugplatz in Dübendorf beim internationalen Züricher Flugmeeting im Juli 1937.*

Die Aufforderung, ein blitzschnelles einsitziges Kurierflugzeug zu konstruieren, war eigentlich die verklausulierte Forderung nach einem modernen Jagdflugzeug. Die Geburtsstunde der Me 109 hatte geschlagen. Von Willy Messerschmitt wurde daraufhin als erstes die Me 108 als viersitziges Reiseflugzeug in Angriff genommen. Bei der Konstruktion ging er völlig neue Wege. Der Rumpf der 108 entstand in Duralblech-Halbschalenbauweise mit im Inneren angenieteten Längsprofilen, was eine äußerst steife Metallkonstruktion ergab. Die Tragfläche entstand als



*Die Me 109 V-7 wird angelassen. An der V-7 wird eine Metall-Verstell-Luftschraube getestet. (Foto Archiv Airbus Defence)*





*Me 109 V-3, D-100Y, bei einem ihrer Testflüge.*

Einholmflügel. Die Ganzmetall-Tragfläche wurde mit Vorflügel, Querrudern und Landeklappen sowie zur Aufnahme eines Einziehfahrwerkes ausgestattet. Um eine möglichst glatte Oberfläche von hoher aerodynamischer Güte zu erhalten, kamen Senkneten zum Einsatz. Der Erstflug der Me 108 fand am 13. Juni 1934 in Augsburg statt.

Im August 1934 begannen dann die Arbeiten für die Konstruktionsunterlagen der Me 109 unter Leitung von Richard Bauer. All die bei der Me 108 gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen flossen in die Konstruktion der 109 ein. Im Grunde genommen, war die Me 109 eine verschlankte Kopie der Me 108. Noch im Dezember 1934 startete der Bau der

Me 109 V-1. Die Konstruktion der Me 109 als Jagdflugzeug sollte sich als bahnbrechend für den Jagdflugzeugbau herausstellen und wurde dann auch von anderen Nationen übernommen. Da die ursprünglich geplanten Triebwerke vom Typ Junkers Jumo 210 noch nicht zur Verfügung standen, wurde die V-1 mit einem Motor von Rolls-Royce vom Typ Kestrel II ausgerüstet. Bei diesem Triebwerk handelte es sich um einen 12-Zylinder V-Motor mit einer Leistung von 695 PS. Am 28. Mai 1935 startete die Me 109 V-1 zum Erstflug. Bis Ende 1936 waren insgesamt acht V-Muster fertiggestellt und eingeflogen. Als Triebwerke standen nun auch die Jumo der Baureihen B, C und D zur Verfügung. Die Leistung dieser Triebwerke lag bei 680 – 720 PS.



*Eine Me 109 B der Legion Condor während eines Triebwerktest. Bereits im spanischen Bürgerkrieg verlor die Legion Condor mehr Flugzeuge (Aufklärer, Bomber, Jäger und Transportflugzeuge) durch Unfälle als durch Feindeinwirkung. Durch Unfälle gingen in Spanien 160 und durch Feindeinwirkung 72 Flugzeuge verloren.*

## Me 109 A-D

---

Die Me 109 hatte sich bei zahlreichen Vergleichsflügen und einer eingehenden technischen Inspektion durch das RLM gegenüber ihren Mitbewerbern Arado 80, Focke-Wulf 159 und Heinkel 112 klar durchgesetzt. Nachdem die Entscheidung für die Me 109 gefallen war, wurde schnellstmöglich die Serienproduktion der Me 109 B in Angriff genommen. Noch im Dezember 1936 wurden die ersten sechs Serienmaschinen Me 109 B-1 fertiggestellt. Da für 1937 und 1938 insgesamt über 600 Me 109 ausgeliefert werden sollten, ordnete das RLM an, dass die Flugzeugwerke AGO, Arado, Erla, Fieseler und Focke-Wulf die Me 109 in Lizenz zu fertigen hatten. 1937 wurden insgesamt 327 Me 109 an die im Aufbau befindliche Deutsche Luftwaffe geliefert. Da das Werk in Augsburg durch die Produktion der Me 108, Me 109 und der nun noch folgenden Me 110 überlastet war, entschloss sich das Bayerische Flugzeug-

werk, noch Ende 1936 in Regensburg ein neues Werk zu bauen. Noch 1937 wurde es westlich der Stadt förmlich aus dem Boden gestampft. Ab dem Januar 1938 erfolgte die Endmontage der Me 108. Aus einem Aktenvermerk der Messerschmitt AG vom 3. Februar 1939 ist vermerkt, dass die Messerschmitt GmbH Regensburg ab der Werknummer 1955 die Produktion der Me 109 übernimmt. Innerhalb des Messerschmitt-Konzerns verblieb dann das Serienbüro für die Me 109 und die Produktion der 109 bis zum Kriegsende 1945 bei der Messerschmitt GmbH in Regensburg. Die Messerschmitt AG Augsburg konzentrierte sich voll auf die Fertigung der Me 110, 210 und 410. 1937 gelangten die ersten Me 109 zur „Legion Condor“, die im spanischen Bürgerkrieg die Nationalisten unter General Franco unterstützte. Die bisher von der „Legion Condor“ eingesetzten Doppeldecker vom Typ Heinkel He 51 hatten gegen den auf der



*Eine Me 109 B der Legion Condor in Spanien eingesetzt. Die wenigen nach Spanien gelieferten Me 109 B reichten aus, um die Luftherrschaft dort zu erringen, da sie auf jeden Fall den eingesetzten russischen Jagdflugzeugen vom Typ I-16 „Rata“ überlegen waren.*



*Eine Me 109 B mit der festen Holzluftschraube. (Foto Archiv Airbus Defence)*



*Die Luftschaube einer Me 109 B. An der Tragfläche ist der Vorflügel ausgefahren. (Foto Archiv Airbus Defence)*

Gegenseite eingesetzten russischen Jäger vom Typ I-16 „Rata“ die Lufthoheit verloren. Die nun auftauchenden Me 109 sorgten sehr schnell dafür, dass die Luftüberlegenheit zurückgewonnen werden konnte. Neben den gelieferten Me 109 B soll sich auch eine kleinere Anzahl von Me 109 A darunter befunden haben. Aufgrund der in Spanien gemachten Erfahrungen wurden weitere Änderungen an der 109 vorgenommen. Die Bewaffnung mit den nur zwei durch den Luftschaubenkreis schießenden MG 17 erwies sich als zu schwach. Eine Verstärkung der Bewaffnung war notwendig. Bereits bei den nächsten Serien C und D wurde die Tragfläche zur Aufnahme eines MGs umkonstruiert, sodass diese Baureihen über insgesamt vier Maschinengewehre verfügten. Hatte die Me 109 B noch einen starren Zweiblatt-Holzpropeller, so erhielten die nachfolgenden Baumuster eine Zweiblatt-Verstell-Luftschaube. Auch 109 B wurden auf die verstellbare Luftschaube umgerüstet. Dadurch erhöhten sich die Flugleistungen. Die Startstrecke verkürzte sich und die Steigleistung erhöhte sich. Bei einem internationalen Fliegertreffen in der Schweiz, im Juli 1937, war die Me 109 den anderen ausländischen Militärflugzeugen derart überlegen, dass sie alle Wettbewerbe für sich entscheiden konnte. Diese Erfolge riefen im Ausland großes Aufsehen hervor und es begann der Mythos Me 109. Die Schweiz bestellte daraufhin zehn Me 109 D.

*Eine Me 109 B in Luftwaffen-Tarnanstrich 1937.*





*Flugaufnahme einer Me 109 C. Deutlich ist die Flächenbewaffnung in Form von MG-FF zu erkennen. Diese Me 109 C wurde nachträglich von MG-17 auf MG-FF in den Tragflächen umgerüstet. Die Kennung „Weiße 30“ spricht vermutlich für eine Maschine einer Jagdfliegerschule.*



*Wartungsarbeiten an einer Me 109 D.*



*Aufnahme der Me 109 D „Rote 1“ in Oberschleißheim.*



*Frontalansicht einer Me 109 D. Deutlich sind die Ausschussöffnungen für die Maschinengewehre in den Flächen zu erkennen. (Foto Archiv Airbus Defence)*



## Produktion der Me 109 A-D

### Bayerische Flugzeugwerke Augsburg

20 A (maximal)  
76 B  
58 C-1  
4 D  
158 Me 109 in den Jahren 1936 – 38

### Fieseler

90 B  
80 D  
170 Me 109 in den Jahren 1937 – 38

### AGO

128 D in 1938

### Arado

144 D in 1938

### Focke Wulf

123 D in 1938

**In den Jahren 1936 – 38 wurden insgesamt gebaut:**

166 Me 109 B  
58 Me 109 C-1  
479 Me 109 D

**703 Me 109 Gesamtproduktion 1936 – 38.**



*Bei einem Flugmeeting in Zürich flog der damalige Generalmajor Udet die Me 109 V-14. Aufgrund eines Triebwerksausfalls wurde eine Notlandung erforderlich, bei der das Flugzeug so schwer beschädigt wurde, dass es als Totalschaden abgeschrieben werden musste. (Foto Archiv Airbus Defence)*



*Blick auf das Instrumentenbrett der V-13 mit vielen zusätzlichen Instrumenten zur Triebwerksüberwachung des DB 601 A. (Foto Archiv Airbus Defence)*



*Die Me 109 V-13 war bereits mit einem der ersten zur Verfügung stehenden Daimler-Benz DB 601 A Motore ausgerüstet. Der DB 601 A hatte eine Startleistung von 1.100 PS. Damit erreichte die 109 für die damalige Zeit hervorragende Flugleistungen. Am 11. November 1937 konnte mit dieser Maschine ein Geschwindigkeitsweltrekord von 611 km/h aufgestellt werden. Der eingebaute DB 601 leistete bei erhöhter Drehzahl 1.660 PS.*

## ME 109 E

---

Anfang 1938 stand mit dem Daimler-Benz DB-601 A ein neues leistungsstarkes hochmodernes Flugzeugtriebwerk zur Verfügung. Die V-12-Zylinder des Triebwerks waren nach unten hängend angeordnet und ergaben so einen niedrigen Einbauquerschnitt. Der Motor verfügte über obenliegende Nockenwellen, Vier-Ventiltechnik, Benzindirekteinspritzung und einen über eine hydraulische Kupplung angetriebenen Lader. Über ein Untersetzungsgetriebe wurde eine große Dreiblatt-Verstell-Luftschaube mit einem Durchmesser von 3.100 mm angetrieben. Das Triebwerk hatte einen Hubraum von 33,7 Litern mit einer Startleistung von 1.100 PS und wog 610 kg gegenüber 445 kg beim Jumo 210. Der Treibstofftank wurde auf 400 Liter Fassungsvermögen vergrößert. Getankt wurde Flugzeugbenzin B-4 mit 87 Oktan. Der Ölkühler musste unter den Motor verlegt werden, weil unter jeder Tragfläche ein Wasserkühler eingebaut wurde. Beim Typ Me 109 E-1 verblieb die Bewaffnung bei insgesamt vier MG 17. Bei der Ausführung E-3 wurde die Bewaffnung ganz entscheidend verstärkt. In den Tragflächen war je eine Maschinenkanone MG/FF mit Kaliber 20 Millimeter verbaut.



*Nietarbeiten an einer Rumpfhalschale Me 109. (Foto Archiv Airbus Defence)*



*Diese Aufnahme zeigt die Rumpfmontage im Hintergrund und die Endmontage der Me 109 E im Regensburger Werk 1939. Zu diesem Zeitpunkt wird noch im Taktverfahren gearbeitet. (Foto Archiv Airbus Defence)*



*Blick in den Rumpf einer Me 109. Die Längsurte verbinden die Rumpfhälbschalen. Durch diese Konstruktionsweise und das verwendete Dural ergab sich ein außerordentlich stabiler Rumpf bei geringem Gewicht. Für die Beplankung von Flugzeugen wurde das sehr korrosionsbeständige Duralplatt verwendet. Duralplatt hatte einen Duralkern. Bei einer Temperatur von 400°C wurde auf beiden Seiten eine kupferfreie Aluminium-Legierung aufgewalzt. Duralplatt hatte die Fliegwerkstoff-Kennzahl 3116. (Foto Archiv Airbus Defence)*



*Blick in die Tragflächenmontage. Deutlich ist der konstruktive Aufbau mit Spanten und Rippen zu erkennen, die aus Dural hergestellt wurden. Durch Aushärten erreicht das Dural eine Zugfestigkeit von 46 – 52 kg/mm<sup>2</sup>. Dies entspricht der Festigkeit von Stahl, aber bei nur einem Drittel des Gewichtes. Dural besteht zu 95% aus Aluminium, zu 4% aus Kupfer; der Rest aus Magnesium und Mangan. Holme, Rippen, Steuerwerk und Nieten wurden aus Dural hergestellt. Fliegwerkstoff-Kennzahl 3115 oder 3125. (Foto Archiv Airbus Defence)*



*Rumpfmontage der Me 109 E in Regensburg. Bemerkenswert an dieser Aufnahme ist der Rumpf in der Mitte, der über keine Lackierung verfügt. (Foto Archiv Airbus Defence)*





*Frontalansicht einer Me 109 E. Die Luftschaube, von VDM hergestellt, hat einen Durchmesser von 3100 mm. (Foto Archiv Airbus Defence)*

Damit war die 109 zu einem der am besten bewaffneten Jagdflugzeug seiner Zeit aufgestiegen. Erneut musste der Flügel zur Aufnahme der schwereren Bewaffnung mit dem MG/FF umkonstruiert und verstärkt werden. Das mehr an Gewicht erforderte auch eine Verstärkung des Fahrwerks. Während die Räder des Hauptfahrwerks mit der Dimension 650x150 unverändert blieben, wurde der Sporn vergrößert. Das bisherige Spornrad 260x85 wurde gegen ein größeres Spornrad 290x110 ausgetauscht. Damit einhergehend, stieg aber das Startgewicht von 2170 kg bei der D auf 2.610 kg bei der E an. Damit erhöhte sich zwangsläufig auch die Flächenbelastung bei der E. Durch den äußerst agilen DB 601 A stieg die Höchstgeschwindigkeit von ca. 460 km/h bei der D auf 570 km/h in 6.000 Metern Höhe bei der E an. Für die E-Version musste

auch eine völlig neue Motorhaube mit einer Laderansaugöffnung auf der linken Motorhaubenseite konstruiert werden. Aufgrund der überlegenen Flugleistungen beim Fliegermeeting in Zürich bestellten zahlreiche Nationen die 109 für ihre Luftstreitkräfte. So erhielten die Schweiz 90 und Jugoslawien 73 Me 109 E-3. Diese Maschinen wurden überwiegend von der Messerschmitt GmbH Regensburg geliefert. Aus der Jahresproduktion dieses Werks von 1939 gingen von 144 Me 109 E-3 nur 25 an die Luftwaffe, alle anderen als E-3a in den Export. Aus dem Bestand der „Legion Condor“ gingen 40 E-1 und E-3 an die spanische Luftwaffe. Weitere Me 109 E wurden später an Bulgarien und Ungarn ausgeliefert. Neben Regensburg produzierten auch die Wiener Neustädter Flugzeugwerke die 109 E in Großserie.

Endmontage der Me 109 E in Regensburg. Auf der im Vordergrund befindlichen Werkbank werden Federbeine des Hauptfahrwerks für den Einbau vorbereitet. Dahinter wird an einer Motorhaube und Verkleidungsblechen gearbeitet. (Foto Archiv Airbus Defence)



Blick in die Endmontagehalle der Messerschmitt GmbH Regensburg. Auf zwei Taktstraßen läuft der Zusammenbau der Me 109 E-3. Im Vordergrund unten links ist der Rumpfbau und im Hintergrund die Tragflächenmontage erkennbar. Typisch für die Produktion in Regensburg ist die Kennung BY auf den Rümpfen. (Foto Archiv Airbus Defence)

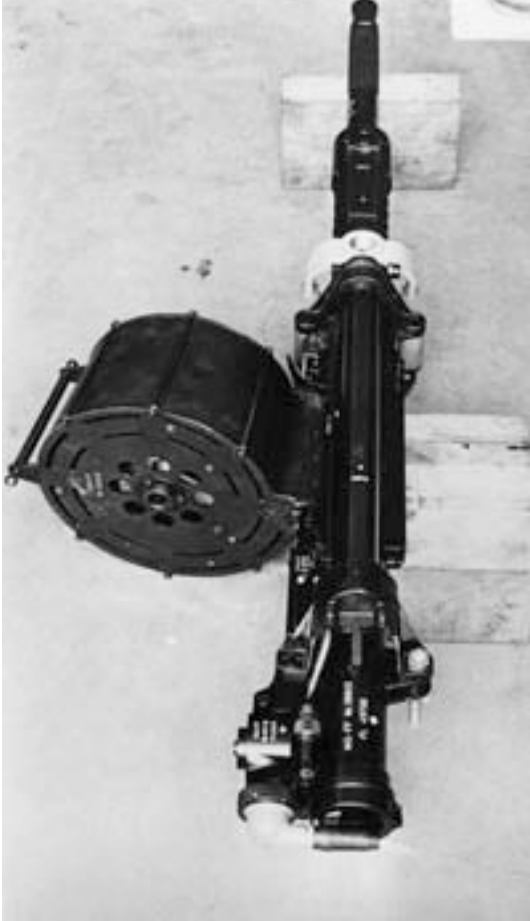


*Aufnahme der  
Endmontage von  
hinten. Zahlreiche  
Rümpfe stehen für  
den weiteren  
Zusammenbau  
bereit.*



*Endmontage der  
Me 109 E-3. Die  
Tragflächenbe-  
waffnung ist noch  
nicht eingebaut.*





Das MG-FF Kaliber 20 mm mit angekoppelter Munitionstrommel. Es konnten 60 Schuss mitgeführt werden. Die Ansteuerung erfolgte elektropneumatisch. Gewicht der Waffe mit gefüllter Munitionstrommel 48,3 kg. Feuerrate: 530 Schuss/min.



Einbau des MG-FF in die Tragfläche.

Letzte Arbeiten am Triebwerk. Über dem Motor ist der Ausschusskanal für das MG 17 zu sehen. Am Fahrwerk wird gerade ein Test durchgeführt.







*Blick in die Kabine und auf das Instrumentenbrett einer Me 109 E. Unten rechts ist der Höhenatmer für die Sauerstoffversorgung des Flugzeugführers eingebaut. (Foto Archiv Airbus Defence)*



*Im Januar 1939 wird in Regensburg die erste Me 109 E-3 aus der Endmontagehalle gerollt.*

*Me 109 E-3 vor der Endmontagehalle in Regensburg. Die Tragflächenbewaffnung ist bei der vorderen Maschine noch nicht eingebaut.*





*Me 109 E-3 für die jugoslawische Luftwaffe in der Einflughalle. Wurden die ersten Me 109 nach Jugoslawien noch überflogen, so wurden diese Maschinen per Bahn nach Belgrad transportiert und dort von Messerschmitt-Einfliegern übernommen. Einer der in Belgrad eingesetzten Einflieger war der Regensburger Erwin Aichelmann. Dies ist durch sein Flugbuch dokumentiert. (Foto Archiv Airbus Defence)*

Nach Ausbruch des Krieges am 1. September 1939 waren fast alle deutschen Jagdverbände mit der 109 E-1 und E-3 ausgerüstet und die folgenden Monate sollten die Überlegenheit der Messerschmitt Jäger am Himmel über Europa aufzeigen. Ob in Polen, Norwegen, den Niederlanden, Belgien oder Frankreich auf allen Kriegsschauplätzen setzte sich die 109 dank ihrer hohen Flugleistungen gegenüber den gegnerischen Jagdflugzeugen durch. Hinzu kam noch die überlegene Taktik der deutschen Jagdflieger in Form des Vierfingerschwarms, welcher in der „Legion Condor“ eingehend erprobt worden war. Da sich die französischen Jagdflieger Anfang 1940 in der Umrüstungsphase auf moderne Jagdflugzeugmuster befanden, waren sie den deutschen Jagdverbänden hoffnungslos unterlegen. Selbst als die Engländer eine begrenzte Anzahl ihres modernsten Jägers, der Spitfire, zur Unterstützung aufboten, konnten diese an der Gesamtsituation in Frankreich nichts mehr ändern, zu erdrückend war die Überlegenheit der Luftwaffe.

Als dann im August 1940 die Luftschlacht um England als Vorbereitung für eine Invasion



*Eine Me 109 E-3 mit der gewölbten Kabinenhaube.*



*In der Einflughalle stehen zahlreiche Me 109. Die Maschine im Vordergrund hat die Werknummer 2371. Die Werknummer ist am hinteren Rumpfe nochmals in kleinerer Ausführung aufgebracht worden.*



*Mit einem Sitzfallschirm ausgerüstet, besteigt Flugkapitän Wendelin Trenkle im Januar 1939 eine 109 E-3.*



Bis heute legendär, gilt sie als **das** Jagdflugzeug der Deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg. Das Buch vermittelt einen Überblick über Produktion und Einsatz der Me 109. Bei Beginn des Zweiten Weltkrieges war die Me 109 der Standardjäger der Luftwaffe und sorgte mit ihren überlegenen Flugleistungen für die Luftherrschaft an allen Fronten. Mit Fortdauer des Krieges stieg der Verschleiß an Flugzeugen ständig an. Damit die Verluste ausgeglichen werden konnten, entschloss sich das Reichsluftfahrtministerium zu einer Großserienproduktion der Me 109 in drei Flugzeugwerken. Produzierten die Erla-Maschinenwerke und die Wiener Neustädter Flugzeugwerke im Taktverfahren, so stellte die Messerschmitt GmbH Regensburg auf das Fließbandverfahren um. Beide Verfahren zur Produktion der Me 109 werden vorgestellt. Die größte Steigerung wurde in Regensburg erzielt, und so verließen im Juli 1943 bis zu 25 Flugzeuge täglich die Endmontage. Die größten Einschnitte in der Produktion ergaben sich aus den vernichtenden Luftangriffen der USAAF auf diese drei Flugzeugwerke in 1943/44. Immer mehr Männer wurden zur Wehrmacht eingezogen. Frauen, Fremd- und Zwangsarbeiter sowie Kriegsgefangene wurden in der Produktion eingesetzt. Dass darunter die Qualität der Flugzeuge litt und auch Sabotageakte nicht ausblieben ist nachweisbar. Ingenieure berichten unter „Streng geheim“ über die damit verbundenen Probleme. Ein dunkles Kapitel ist die Produktion durch KZ-Häftlinge. Exemplarisch wird die Produktion der Me 109 im KZ Flossenbürg betrachtet. Über 3000 KZ-Häftlinge arbeiteten dort in der Rüstungsproduktion. Bisher unbekannte Berichte und Dokumente wurden dazu ausgewertet. Im zweiten Kapitel „Einsatz der Me 109“ kommen ehemalige Flugzeugführer aus dem Zweiten Weltkrieg zu Wort, die das große Sterben der Luftwaffe überlebt haben. Sie gehörten damals zu einer jungen Elite und hatten enorme blutige Verluste. Angesichts der materiellen Überlegenheit der Alliierten an allen Fronten war jeder Einsatz für sie ein Rendezvous mit dem Tode. Ihre fesselnden Berichte von Erfolgen, Verwundungen, Entbehrungen und Tod gehen jedem Leser unter die Haut und bezeugen bis heute die Sinnlosigkeit von Kriegen. 300 Seiten mit 250 seltenen und zum Teil bisher unveröffentlichten Berichten, Fotos und Dokumenten vermitteln dem Leser einen intensiven Eindruck über das damalige Zeitgeschehen.



Peter Schmolli, Jahrgang 1952, ehemaliger Leiter einer großen Werkfeuerwehr, befasst sich seit Anfang der 70er Jahre mit der Geschichte der Luftangriffe auf Regensburg und der Flugzeugproduktion von Messerschmitt. Besuche in Archiven im In- und Ausland sowie Interviews mit zahlreichen Zeitzeugen ergaben eine einmalige Sammlung von Berichten, Fotos und Unterlagen. Diese waren die Basis für dieses Buch.

