

Elly Beinhorn machte sie berühmt

## Die Messerschmitt Bf 108 „Taifun“

Der in Frankfurt am Main geborene, spätere Professor Willy Messerschmitt (1898-1978) hat im Laufe seines Konstrukteurslebens nicht weniger als 42 verschiedene Flugzeuge konstruiert! Angefangen mit der 1926 gebauten M18, seinem ersten Ganzmetallflugzeug, oder der M19, dem ersten Tiefdecker, bei dem die Nutzlast höher war als das Rüstgewicht. Es folgten so unglaubliche Maschinen wie die Me 163 (das Kraftei), der erste serienmäßigen Düsenjäger der Welt (die Me 262), das meistgebaute Jagdflugzeug der Luftfahrtgeschichte (die Bf 109) oder die Bf 108 „Taifun“, von dem heute noch einige Maschinen in Museen ausgestellt sind. Ja es gibt sogar noch flugfähige Exemplare - obwohl der Erstflug dieses eleganten, viersitzigen Reiseflugzeuges bereits am 13. Juni 1934 stattfand.

Die Messerschmitt Bf 108 ist ein einmotoriges, viersitziges Leichtflugzeug der 1923 in Augsburg gegründeten Bayerischen Flugzeugwerke (BFW), ab 1938 Messerschmitt AG. 1933 beauftragte der Reichsluftfahrtminister Hermann Göring diese Bayerischen Flugzeugwerke mit der Konstruktion eines schnellen Kurierflugzeuges, mit dem geplant war, am Europarundflug 1934 teilzunehmen. Unter der Leitung von Willy Messerschmitt erarbeiteten die Ingenieure Robert Lusser (Projektbüro), Richard Bauer (Konstruktionsbüro) und Hubert Bauer (Versuchsbau) einen Entwurf, der intern zunächst als BFW M37 bezeichnet wurde.

Das Flugzeug ist ein freitragender Tiefdecker mit einem Einziehfahrwerk. Dieses Merkmal war bei den damaligen Maschinen, die in der Regel ein starres Fahrwerk besaßen, für die Piloten derart ungewohnt, dass man von Seiten des Werkes eine eigene Warneinrichtung einbauen musste, um die Flugzeugführer akustisch auf das unter Umständen noch nicht ausgefahrene Fahrwerk hinzuweisen.

Die Maschine wurde als Schul-, Reise- und Verbindungsflugzeug eingesetzt und man baute insgesamt 1.182 Exemplare an unterschiedlichen Standorten. Die vier Passagiere saßen jeweils nebeneinander, im vorderen

Bereich gab es ein Doppelsteuer, das Flugzeug war also sowohl vom linken wie auch rechten vorderen Sitz aus steuerbar.



Herausgegeben am 5. April 1979 von der Deutschen Bundespost, eine Briefmarke mit einer Bf 108



Die originale Bf 108 B-1 (D-IOIO) in der Luft

Der Gepäckraum befand sich hinter den Hintersitzen. Angetrieben wurde das Flugzeug von einem Argus As 10 C-Motor, der 240 PS zur Verfügung stellte. Aufgrund seiner Konstruktionsmerkmale war das Flugzeug allerdings nicht für Kunstflug zugelassen. Das Flugzeug kostete 1937 im Anschaffungspreis 35.000 Reichsmark, was heute einem Wert von etwa 145.000 Euro entspricht. Wie hoch der Preis heute tatsächlich wäre, lässt sich aufgrund der geringen Anzahl flugfähiger Maschinen nicht ermitteln. Der Erstflug der Bf 108 fand in Augsburg am 13. Juni 1934 statt, gesteuert wurde die Bf 108 V-1 (WerkNr 695, D-IBUM) von Carl Franke.



#### **Die weltweit älteste flugfähige Messerschmitt**

Maschine wurde 1937 (Werknummer 1561) in Haunstetten gebaut und gehört einer privaten Haltergemeinschaft in Hessen.

Ihre Zulassung D-IBFW hat natürlich einen Bezug zum Herstellerwerk. Die letzten drei Buchstaben stehen für Bayerische-Flugzeug-Werke.

Zu ihrer Produktionszeit war die Bf 108 weltweit eines der fortschrittlichsten und gleichzeitig schnellsten Flugzeuge. Mit ihren Landeklappen und den Vorflügeln war sie das Grundmuster aller modernen Reiseflugzeuge und ist noch heute vorbildlich. Beispielhaft sei erwähnt, dass man mit wenigen Handgriffen und dem Betätigen eines einzigen Hebels die Tragflächen vom Rumpf abziehen, parallel dazu schwenken und am Höhenleitwerk einhängen konnte. Dies ermöglichte ein platzsparendes Unterstellen. Da das Fahrwerk an der Zelle befestigt war, konnte man die Tragflächen problemlos austauschen, ohne das Flugzeug aufbocken zu müssen, was die Wartung und später die

feldmäßige Reparatur wesentlich erleichterte. Interessant bei diesem Flugzeug war auch die maximale Zuladung von 500kg. Vier Passagiere, volle Tanks und ein belegter Gepäckraum lagen immer noch im Bereich der zulässigen Gewichtsgrenzen! Von 1936-1940 wurden über 100 Maschinen in 15 verschiedene Länder geliefert!

Anfangs wurden die ersten 175 Flugzeuge natürlich im Stammwerk in Augsburg-Haunstetten gebaut. 1938 wurde die Produktion dann nach Regensburg ausgelagert, wo weitere 529 Maschinen die Werkshallen verließen. 1942 wurde die Fertigung in den besetzten Teil Frankreichs verlegt, wo in Les Mureaux (in der Nähe von Paris) bei der Societe Nationale de Constructions Aeronautiques du Nord (SNCAN) weitere Flugzeuge gefertigt wurden. Nach der Befreiung Frankreichs produzierte das französische Werk aus noch vorhandenen Teilen und eigenen 235-PS-Reihenmotoren von Renault weitere 67 Maschinen.



**Eine Originalaufnahme aus dem Jahr 1940**

Diese Folgeversion wurde als Nord 1001 „Pingouin 1“ (rechtsdrehender Motor) und Nord 1002 „Pingouin 2“ (linksdrehender Motor) bezeichnet. 1943 wurde eine Weiterentwicklung des Flugzeug in Auftrag gegeben, die Typenbezeichnung der nun mit Bugrad ausgestatteten Maschine lautete dann Me 208. Von dieser Version wurden allerdings nur zwei Exemplare gebaut, die nach 1945 als N. 1100 „Noralpha“ bezeichnet wurden. Die Reihe der aus der Bf 108 in Frankreich über verschiedene Muster weiterentwickelten Flugzeuge endete im Jahr 1959 mit der N. 1110, die mit einem Dreibeinfahrwerk und einem Turbopropantrieb ausgestattet war.

Von diesem Flugzeugtyp gab es vier verschiedene Varianten, von der Bf 108 A bis zur Bf 108 D. Sie unterschieden sich unter anderem durch die Verwendung unterschiedlicher Motoren, es gab aber - auf Anweisung der Luftwaffe - auch zusätzliche Einbauten wie Sonnenschutz, Sandabscheider und besondere Kabinenbelüftung, die dann zur Bf 108 B-Version führten. Die Bf 108 C war insofern ein Sonderling, als hier mit einem Sternmotor experimentiert wurde. Da aber die Leistungen dieses Triebwerks nicht überzeugten,

wurden die Versuche nach wenigen Mustern eingestellt. Die gängigste Version war die in einigen technischen Details nochmals überarbeitete und verbesserte Bf 108 D, die in der Luftwaffe als unbewaffnetes und bei den Piloten äußerst beliebtes Kurierflugzeug eingesetzt wurde und bei nahezu allen Geschwadern zumindest mit einem Exemplar vertreten war.



**Wurde von Dr. Wurster und Willy Messerschmitt in die Geheimnisse der Bf 108 8-1 (D-IBFW) „Taifun“ eingewiesen: der Ozeanflieger Charles Lindbergh**

Am 19. Oktober 1938 war auf Einladung des Reichsluftfahrtministeriums der Ozeanflieger



Charles Lindbergh (1902-1974) im Messerschmittwerk Augsburg zu Gast. Gemeinsam mit dem Werkspilot Dr. Hermann Wurster (1907-1985) flog er eine Bf 108 und zeigte sich von deren flugtechnischen Leistung außerordentlich angetan.

In den 70er Jahren kam die Idee auf, dieses Messerschmitt-Flugzeug in aktuellem und modernem Design wieder auf den Markt zu bringen. Hierzu gründete man am 29. November 1973 die Taifun Flugzeugbau GmbH und versuchte die Produktionswiederaufnahme einer modernisierten Variante, die als Me 108 F bezeichnet wurde. Die Weiterentwicklung des Taifun-Grundkonzeptes wurde von Prof. Willy Messerschmitt zusammen mit Kurt Tank durchgeführt und am 18. Dezember 1973 auf einer Pressekonferenz vorgestellt. Die Hauptunterschiede der nun sechssitzigen Auslegung zur originalen Bf 108 lagen vor allem im Antrieb, wofür ein Lycoming 10-540 mit 300 PS vorgesehen war, und in dem einziehbaren Bugradfahrwerk. Am Flugplatz Weiden sollte eine Werkshalle mit einer Grundfläche von 6000m<sup>2</sup> und einer Kapazität von 100 bis 200 Flugzeugen pro Jahr errichtet werden. Die erste Auslieferung war für 1976 vorgesehen, während der Erstflug um die Jahreswende 1974/75 erfolgen sollte. Die Arbeiten an diesem Projekt wurden jedoch 1975 abgebrochen.

Der Name dieses beeindruckenden Flugzeuges ist mit Tragödien und Triumphen verbunden. Bei der Geschwindigkeitswertung des Europa-Rundfluges im Jahr 1934 belegten drei Bf 108 A die ersten drei Plätze: Beim Internationalen Olympia-Sternflug von 1936 siegte eine Bf 108 C (D-IELE). Beim „Oasenflug“ 1937 in Ägypten belegten die beiden teilnehmenden Bf 108 in der Kategorie „Reisebequemlichkeit“ die Plätze 1 und 2.



**Diese Bf 108 8-1 (Werknummer 2246) wurde 1940 in Regensburg gebaut und gehört der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung. Auch hier ist das Kennzeichen kein Zufall: D-EBEI steht für die bekannte Fliegerin Elly Beinhorn (1907-2007)**

Beim Luftrennen 1937 auf der Ilse of Man belegten die beiden teilnehmenden Bf 108



**Diese Bf 108 B gehört der Messerschmitt-Stiftung, ist in Manching im Museum Messerschmitt stationiert und fliegt mit der Zulassung D-ESBH**

die Plätze 2 und 3. Beim Internationalen Königin-Astrid-Rennen 1938 siegte eine Bf 108. Aber es war nicht nur die Geschwindigkeit, sondern auch die Höhe, dem dieses Flugzeugmuster gewachsen war. Am 7. Juli 1939 überbot die Bf 108 C-1 (Werknr. 1078, D-IAXC) mit Hermann Illg am Steuer den damals bestehenden Höhenweltrekord von 7985m ganz erheblich. Die neue Bestmarke stand dann nach der Landung auf 9075m - schon ein kleiner Unterschied. Und 1971 startete beim Deutschlandflug eine Bf 108 B-1 (Werknr. 1660, D-EDIH) als schnellstes und gleichzeitig ältestes Flugzeug des Wettbewerbs.

Selbstverständlich hatte der „Chef“ Willy Messerschmitt seine eigene Reisemaschine, eine Bf 108 B-1, zugelassen als DIMTT. Der Chefkonstrukteur wurde von allen Werksangehörigen nicht als „Direktor“ oder „Chef“ angesprochen, sondern alle nannten ihn nur „MTT“ - und jeder im Werk wusste auch, wer damit gemeint war.



**Die persönliche Reisemaschine von Professor Willy Messerschmitt, eine Bf 108 8-1 (Werknummer 1545, D-IMTT). Das Flugzeug musste später an die Luftwaffe abgegeben werden**

Die Schweizer Luftwaffe flog von 1938-1959 18 Bf 108 B-1 „Taifun“, die als A-201 bis A-218 registriert waren. Noch heute fliegt in der Schweiz eine als HB-HEB privat zugelassene Bf 108, die ehemals in der Schweizer Luftwaffe als A-201 eingesetzt war.

Exemplare von diesem Flugzeug sind unter anderem in folgenden Museen ausgestellt. In Berlin-Gatow sind die Reste einer bei der



**Wirklich ein elegantes Flugzeug und heute immer noch ein „Eye-Catcher“: die Bf 108 Taifun**

Luftwaffe als DB+BE eingesetzten Bf 108 B ausgestellt, die wahrscheinlich beim 2./JG 103 als Kuriermaschine eingesetzt worden war. Sie wurde am 14.12.1944 abgeschossen. Das Deutsche Museum München besitzt eine hellblau lackierte Bf 108, die 1945 in Frankreich als Nord 1002 gebaut wurde. 1979 wurde das Flugzeug wieder in eine deutsche Version umgebaut, das Kennzeichen D-IBFW steht für die ursprüngliche Firma Bayerische Flugzeugwerke.



**Bf 108 im Deutschen Museum München**

Im Museum der Schweizerischen Fliegertruppe in Dübendorf ist eine Bf 108 B-1 ausgestellt, die mit der Zulassung A-209 eingesetzt war. Im Verkehrshaus Luzern ist noch eine Bf 108 B-1 der Schweizerischen Fliegertruppe ausgestellt, sie war als A-210 registriert.



**Ausgestellt im Augsburger Werk IV bei Premium AEROTEC an der Haunstetter Straße**

Auszubildende der Firma Premium AEROTEC in Augsburg haben das 1938 in Regensburg gebaute Flugzeug mit der Werknummer 2064 (D-IOIO), das auch auf der Briefmarke abgebildet ist, hergerichtet. Die Maschine wurde 1939 in die Schweiz geliefert und flog dort bis zur Ausmusterung am Anfang der

1960er Jahre mit dem Kennzeichen A-208. Nach dem Verkauf im Jahr 1963 erfolgten Ausstellungen in wechselnden Museen in Deutschland und Großbritannien. Letzte Station war die Flugwerft Schleißheim. Das aufgearbeitete Flugzeug steht heute im Engineering Gebäude der Firma Premium AEROTEC an der Haunstetter Straße.

Die damals schon berühmte Fliegerin Elly Beinhorn nahm sich vor, an einem einzigen Tag von Deutschland nach Asien und zurück zu fliegen. Um das Vorhaben durchführen zu können, musste sie erst die leitenden Herren der Bayerischen Flugzeugwerke in Augsburg von der Werbewirksamkeit eines solchen Rekordflugs überzeugen. Zur Durchführung erhielt sie eine 300 Stundenkilometer schnelle Bf 108 (D-IJES, Werknummer 700), mit der sie am 13. August 1935 morgens um 3:40 Uhr in Gleiwitz startete. Nachdem sie eine Runde über dem asiatischen Teil von Istanbul gedreht hatte, landete sie um 9:34 Uhr in Yesilköy auf der europäischen Seite, um zu tanken und sich der Presse zu präsentieren, kletterte um 10:47 Uhr aber wieder in ihre Maschine und beendete den Flug um 18:08 Uhr in Berlin-Tempelhof.



**Sie gab 1936 dem Flugzeug seinen Namen Taifun -die berühmte Fliegerin Elly Beinhorn**

Sie flog also an einem einzigen Tag über drei Kontinente: Afrika, Asien und Europa, nämlich von Gleiwitz über Damaskus, Kairo und Athen nach Berlin - eine Strecke von unglaublichen 3.570 Kilometern! Sie gab diesem schnellen Flugzeug den auch heute noch gebräuchlichen Namen „Taifun“, der als Typenbezeichnung offiziell zwar nie vergeben wurde, aber alle Bf 108 tragen diesen



Schriftzug wie selbstverständlich auf ihrer Motorhaube.



**Zum Andenken an den Kameradschaftsabend bei BFW am 22. August 1935 mit Ely Beinhorn**

Und dann wäre da noch der sogenannte „Mechelen-Zwischenfall“, in dem eine Bf 108 eine (kriegsvor-) entscheidende Rolle spielte. Am 10. Januar 1940 hatte Adolf Hitler ein Datum für den Beginn des Westfeldzuges festgelegt, der als „Fall Gelb“ am 17. Januar 15min vor Sonnenaufgang beginnen sollte. Major Helmut Reinberger sollte die notwendigen Befehle von Münster zu seinem Stab nach Köln transportieren.

fehlschaber der Luftwaffe Hermann Göring hatte den Transport von geheimen Befehlen (per Flugzeug verboten) einen Flug von Münster-Loddenheide nach Köln. Der Pilot, Major Dr. Erich Hoenmanns, bot sich mit seiner Messerschmitt Bf 108 dazu an. Bei schlechter Sicht überflog er versehentlich den Rhein, der sonst als Orientierung nach Köln benutzt wurde, und flog so lange westwärts, bis er die Maas erreicht hatte. In der feuchten, eiskalten Luft vereisten erst die Tragflächen, dann der Vergaser und am Schluß setzte auch noch der Motor aus. Hoenmanns fand gerade noch rechtzeitig ein kleines Feld, auf dem er notlanden konnte. Unverletzt erkannten aber die beiden Wehrmachtsoffiziere, dass sie die Maas überflogen hatten und 80 Kilometer westlich von Köln bei Vucht in Belgien (heute: Maasmechelen) bruchgelandet waren. An Bord der Bf 108 waren streng geheime Dokumente mit den Aufgaben der Luftflotte 2 und der 7. Flieger-Division für die geplante Invasion von Belgien im Rahmen des Westfeldzuges. Damit hatte die Besatzung gegen den Befehl Hermann Göring ver-



Um nicht den Nachtzug nehmen zu müssen, benutzte er - befehlswidrig - (der Oberbe-



**Gedenkstein am Rande des Siebentischwaldes für den am 27. Juli 1934 mit der Bf 108 V-1 (D-IBUM) abgestürzten Wolf Freiherr von Dungern**

stoßen, geheime Dokumente nicht auf dem Luftweg zu transportieren. Den beiden Offizieren gelang es nicht mehr, die Dokumente zu vernichten, bevor sie von belgischen Soldaten gefangen genommen wurden. Daraufhin musste der deutsche Angriffsplan völlig neu ausgearbeitet werden.

Am 27. Juli 1934 stürzte die Bf 108 V-1 (DIBUM, Werknummer 695) beim Rückflug von der Luftwaffenerprobungsstelle Rechlin beim Landeanflug auf den Werksflugplatz Augsburg ab. Es war dies ausgerechnet jene Bf 108 A, die in Rechlin die allgemeine Luftfahrtzulassung für das Muster Bf 108 erhalten hatte. Das Flugzeug war mit vier weiteren Maschinen (D-ILIT, D-IMUT, DIGAK und D-IJES) für den von der FAI ausgeschriebenen, bevorstehenden 4. Europarundflug in Warschau gemeldet. Und es war der Referent des Deutschen Luftsportverbandes im Reichsluftfahrtministerium, Wolf Freiherr von Dungen (1900-1934), der im Endanflug auf den Flugplatz in eine unkontrollierbare Fluglage geriet und am Rande des Siebentischwaldes (also bereits in Sichtweite des Flugplatzes) abstürzte. Das Flugzeug zerschellte am Boden, der Pilot erlag seinen Verletzungen. Dies war für Messerschmitt insofern heikel, weil zwei

seiner für den Europarundflug 1932 konstruierten Flugzeuge vom Typ BFW M29 ebenfalls abgestürzt waren und daher am Wettbewerb nicht teilnehmen durften. Man hat nach dem Absturz von Freiherr von Dungen sogar ernsthaft in Erwägung gezogen, die Produktion der Bf 108 insgesamt zu stoppen.

Und noch ein Absturz, der erwähnt werden muss, weil er - nach allem was man weiß - völlig überflüssig war! Am 9. September 1995 starben Reinhard Furrer (1940-1995), ein deutscher Wissenschaftsastronaut und der Pilot Gerd Kahdemann (1956-1995) bei einem Flugzeugabsturz mit der Bf 108 D-1 (D-EFPT, W.-Nr. 5138) während einer Flugschau auf dem Berliner Flugplatz Johannisthal. Nach Ende des offiziellen Programms nahm der Ehrengast Furrer an einem Rundflug mit einer Bf 108 teil. Zunächst war vermutet worden, dass nach dem Start ein Vorflügel abgebrochen war, was den Auftrieb an einer Tragfläche schlagartig reduziert hätte. Spätere Auswertungen einer Videoaufnahme durch das Luftfahrtbundesamt lassen allerdings auch den Schluss zu, dass der steuernde Pilot möglicherweise versucht hatte, eine Rolle zu fliegen.



Diese 1943 gebaute Bf 108 0-1 (Werknummer 5138, O-EFPT) - hier auf einem Flugtag in Mühlhausen - stürzte 1995 in Berlin ab





Ersttagsbrief „50 Jahre Erstflug Bf 108 Taifun“. Dieses Kuvert wurde von der 199 abgestürzten MBB-Traditionsmaschine O-EFPT befördert

Die Bf 108 ist für Kunstflug aber nicht zugelassen, zudem wurde das Manöver nach Einschätzung des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) falsch - und dazu noch in zu geringer Höhe ausgeführt. Pilot Gerd Kahdemann und Reinhard Furrer waren sofort tot. Die tatsächliche Ursache des Absturzes und wer die Maschine mit Doppelsteuer letztlich geflogen hatte, konnte nicht abschließend geklärt werden.

Der abgedruckte Ersttagsbrief „50 Jahre Erstflug Me 108“ wurde (siehe roter Stempel) 1984 mit diesem MBB-Traditionsflugzeug befördert.

*Geschichte(n) aus der Militärgeschichtlichen Sammlung Lechfeld erzählt von Werner Bischler – Heft 4 –*

