



Eine Bf 108 über den Alpen

Besetzung der entmilitarisierten Zone an der Ruhr im Jahr 1936 arbeitete.

Seit 1934 hatte die Wiederbewaffnung Deutschlands für Hitler absolute Priorität. Im Jahr 1938 belief sich das Militärbudget auf 15,5 Milliarden Reichsmark im Vergleich zu 700 Millionen zu Beginn seiner Herrschaft. Neben dem Bau von Panzern und U-Booten legte Hitler vor allem Wert auf den Ausbau einer erstklassigen Luftwaffe. Hermann Göring, ein Fliegerass des ersten Weltkriegs, wurde mit dieser Aufgabe betraut. Das gigantische Wiederbewaffnungsprogramm mit immensen Staatsaufträgen für die Industrie hatte zudem ein weiteres

Ziel: die Fabriken auf vollen Touren laufen zu lassen und damit Vollbeschäftigung zu schaffen. Zum Zeitpunkt der Machtübernahme durch die NSDAP steuerte die Weltwirtschaftskrise ihrem Ende entgegen und der Aufschwung fiel zeitlich zusammen mit dem Aufstieg der Nazis. Diese Situation wusste Hitler zu nutzen. Er gab sich sofort daran, große Bauvorhaben, die schon in der Weimarer Republik geplant worden waren, auszuführen, wie z.B. den Bau der Autobahnen. Die gesamte wirtschaftliche Kraft des Landes wurde darauf ausgelegt, die Staatsaufträge zu erfüllen und damit Arbeit zu schaffen. Die Staatsmacht wurde immer spürbarer, von der Devisen-

kontrolle bis zur Rohstoffzuteilung je nach Wichtigkeit. Die industriellen Aktivitäten wurden bald den Vierjahresplänen unter Leitung von Hermann Göring unterstellt. Göring war außerdem verantwortlich für die Organisierung der Industriekartelle unter staatlicher Leitung. Die Finanzierung der Wiederbewaffnung und der staatlichen Bauvorhaben stand allerdings auf sehr wackligen Beinen. Die Reichsbank, der direkten Kontrolle Hitlers unterstellt, sah sich gezwungen, immer höhere Kredite auszugeben, was das Risiko einer neuen und noch zerstörerischeren Inflation beinhaltete. Ohne den Weltkrieg wäre diese auch sicherlich gekommen.

Links: Bf 108B

Rechts: Die luxuriöse Pilotenkabine der Bf 108, vergleichbar mit dem Fahrerplatz eines Autos zur damaligen Zeit.



neun Monaten mussten die ersten Prototypen geplant, entwickelt und gebaut werden. Das Ergebnis war ein Ganzmetall-Tiefdecker mit einer Schalenkonstruktion als Rumpf. An dem Bau waren unter der Leitung von Willy Messerschmitt die Ingenieure Robert Lusser sowie Richard und Hubert Bauer beteiligt. Es wurde alles versucht, um die aerodynamischen Qualitäten des Flugzeugs zu verbessern. So wurden z.B. die Nieten der Schalenkonstruktion im Rumpf versenkt. Das per Hand einziehbare Fahrgerüst wurde auf hydraulische Stoßdämpfer montiert, das hintere Rad blieb starr. Die Mindestgeschwindigkeit der Maschine wurde mit 62,7 km/h festgelegt, die Höchstgeschwindigkeit betrug 291 km/h. Der Motor war ein Hirth HM-8-U, versehen mit einem Dreiblatt-Propeller von 2,20 Metern Durchmesser.

Mit dem Bau der ersten Maschine wurde im April 1934 begonnen, fertig gestellt wurde sie am 13. Juni. Am 29. August begannen die ersten Zulassungsprüfungen für den Wettbewerb mit einer technischen Prüfung, die 80 % der Gesamtnote ausmachte. Aber



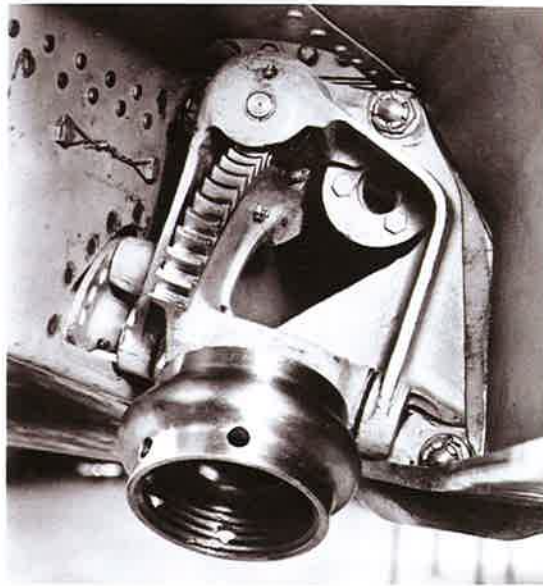
## DIE POLITISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE SITUATION DES NATIONALSOZIALISTISCHEN REGIMES

1933  
1938

Zu dem Zeitpunkt, als Adolf Hitler zum Reichskanzler ernannt wurde, glaubten seine Koalitionspartner noch fest daran, dass er sich in das demokratische System integrieren lassen würde, das seit 1930 vorherrschte. Dies erwies sich bald als ein fataler Irrtum. Kurze Zeit nach seiner Machtübernahme setzte Hitler alles dran, seine politischen Partner zu eliminieren und eine Ein-Parteien-Diktatur unter seiner Führung zu etablieren. Gemäß den

Notstandsgesetzen von 1933 war es ihm möglich, mit Notverordnungen die Entscheidungen des Reichstags zu umgehen. Jegliche Form von Opposition wurde brutal unterdrückt. Bald trat auch der aktive Antisemitismus der Nazis immer offener zu Tage. Der radikale Rassismus war tief in den politischen Grundgedanken der NSDAP verwurzelt. Außenpolitisch verfolgten die Nationalsozialisten zwei Ziele: die Eliminierung der Auflagen des Versailler

Vertrags und die Anerkennung der deutschen Vormachtstellung in Europa. Um diese Ziele zu erreichen wurde vehement an der Wiederaufrüstung Deutschlands gearbeitet. Dank seiner politischen Überzeugungskraft, die er in zahlreichen Reden unter Beweis stellte, ließ Hitler die Welt an ein friedliches Deutschland glauben, während er nach und nach am Wiederaufbau der Wehrmacht im Jahr 1935, dem Ausbau der Luftwaffe und an der



bis dahin war der Weg noch lang für die Bf 108, die noch einiger technischer Verbesserungen bedurfte.

Einen Monat vor Beginn des Wettbewerbs stürzte leider Freiherr von Dungern mit dem Prototyp einer Bf 108D-IBUM ab und starb. Die Maschine sei noch nicht reif genug, am Europarundflug von 1934 teilzunehmen, meinten nun auch erfahrene Piloten. Eine der Prüfungen beinhaltete die Messung der Geschwindigkeit in sehr geringer Höhe. Dafür waren die Steuerflächen ohne Querruder der Bf 108 nicht ausgelegt, was zweifellos die Ursache für den Absturz war. Natürlich verlangte Milch die sofortige Stilllegung sämtlicher Maschinen. In ununterbrochener Tag- und Nachtarbeit wurden die Steuerflächen verändert und das Flugzeug noch rechtzeitig fertig gestellt. Theo Osterkamp, Kommandant des Jagdgeschwaders JG 132, das als „Fliegergruppe Damm“ getarnt war, übernahm die Verantwortung für die Teilnahme der Bf 108. In seiner Abschlussrede anlässlich des Deutschlandfluges vom 24. Juni 1934 zögerte der zukünftige Reichsmarschall Göring nicht festzustellen: „Die deutsche Fliegerei ist vom alten Geist erfüllt. Das junge Deutschland soll in gleicher Leidenschaft zu Fliegern erzogen werden, damit das deutsche Volk ein Volk von Fliegern wird.“

Außer Deutschland waren für die Prüfungsflüge vom 24. August bis 14. September Italien, die Tschechoslowakei und der Veranstalter Polen eingeschrieben. Die Mannschaft des Deutschen Reiches bestand aus vier Bf 108, fünf Fieseler Fi 97 und vier Klemm 36. Obwohl die Bf 108 die schnellste, eleganteste und modernste Maschine war, wurde sie dennoch nur Dritte hinter den zwei polnischen Maschinen, die durch die einfache Demontage ihrer Tragflächen durch lediglich zwei Personen bestachen. Aber der Beweis war erbracht, dass die



Bf 108 ihrer Zeit weit voraus war. Exemplare dieses Flugzeugs waren noch 1970 in Betrieb, 40 Jahre nach seiner Geburtsstunde. Im Jahr 1973 wurde sogar eine Gesellschaft unter Leitung von Prof. Messerschmitt gegründet, um dieses Modell mit einigen kleinen Veränderungen wieder herzustellen. Jeder Pilot, der Gelegenheit hatte, die Bf 108 zu fliegen, bescheinigte dem Flugzeug seine guten Flugeigenschaften, den Komfort und die exzellente Sicht. Die Bf 108 war sicherlich ein Meilenstein in der Entwicklung des Flugzeugbaus. Die beim Bau dieser Maschine gewonnenen Erfahrungen wurden auch bei der Konstruktion der Bf 109 eingesetzt, dem ohne Zweifel besten Jagdflugzeug der Luftwaffe, das in verschiedenen Versionen mehr als vierzigtausend Mal produziert wurde.

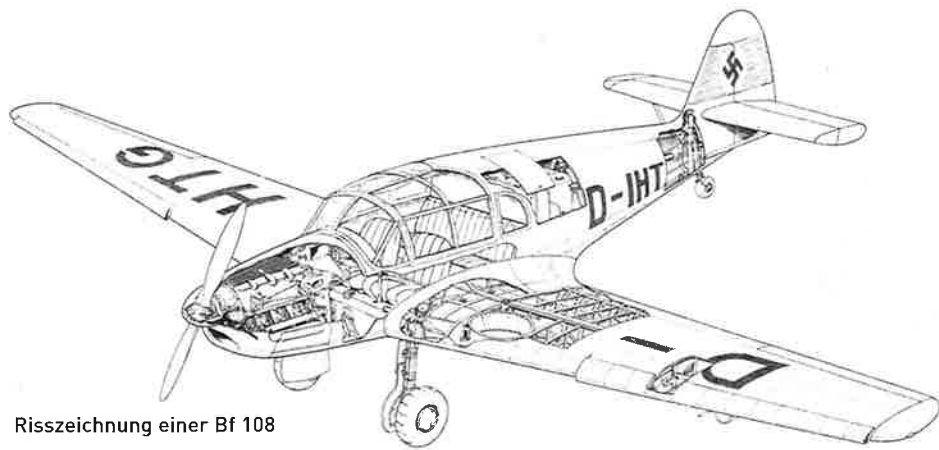
Es war Elly Beinhorn, eine junge Sportfliegerin, die dem Flugzeug den Namen „Taifun“ verlieh. Sie absolvierte am 13. August 1935 alleine einen spektaku-

Oben links: Das einziehbare Fahrgestell einer Bf 108 – eine geniale Konstruktion, die auch bei den späteren Modellen wieder eingesetzt wurde.

Oben Mitte: Detail der Mechanik des einziehbaren Fahrgestells, von Hand zu bedienen.

Oben rechts: Ansicht der ovalen Rumpfstruktur einer Bf 108

Links: Das gut ausgestattete Cockpit der Bf 108, dem modernsten Reiseflugzeug seiner Zeit.



Risszeichnung einer Bf 108



Elly Beinhorn nach erfolgreicher Landung mit ihrer „Taifun“ Bf 108 am 13. August 1935.

Rechts: Willy Messerschmitt (Mitte) vor einer Bf 108



lären Flug von Gleiwitz über Istanbul nach Berlin, also eine Wegstrecke von 3570 km, in 13 Stunden und 30 Minuten. Wer konnte besser als Elly selbst über ihre „Taifun“ reden: „Da war sie, alleine, verlassen, hinter einem Hangar der BFW, meine Bf 108. Es war Liebe auf den ersten Blick zwischen dem Flugzeug und mir. Und diese Liebe hielt an, bis zu meiner letzten Me, die in den Krieg zog. Es waren sieben oder acht Modelle, die jedes Mal verbessert worden waren. Ich drehte zuerst ein paar Runden über dem Gelände und meine Begeisterung nahm zu; was konnte ein Pilot an einer solchen Maschine aussetzen? Jeder musste sofort spüren, dass dies ein erstklassiges Flugzeug war. Ohne zu zögern ging ich zur Direktion und bat darum, dass mir eine Maschine für eine gewisse Zeit zur Verfügung gestellt wurde. Dies wurde mir bewilligt. Das bedeutendste Detail an dem Flugzeug war, dass es mit seinen 300 km/h eines der schnellsten seiner Kategorie war. Dank seiner herausragenden Aerodynamik konnte es große Mengen Treibstoff aufnehmen, ohne daß dies Einfluß auf seine Start- oder Landequa- litäten hatte.

Eines Tages studierte ich die Landkarte, um einen Flug über die längste mögliche Distanz an einem Tag auszuarbeiten. Es sollte sowohl als Werbung für dieses außergewöhnliche Flugzeug dienen als auch zur Übung für meine zukünftigen Flüge mit der Bf 109. Aber dieses Flugzeug, das ein Welterfolg werden sollte, hatte noch nicht einmal einen Namen. Nach kurzem Überlegen taufte ich meine Bf 108 auf den

Namen ‚Taifun‘. Ein Wort, das in allen Sprachen existiert und sofort an Geschwindigkeit denken läßt.“

Dieser Name, den Elly Beinhorn ihrem Flugzeug gab, stand fortan für alle Flugzeuge dieser Serie. Ihre zahlreichen Langstreckenflüge mit der „Taifun“ wurden von der internationalen Presse gewürdigt und trugen entscheidend dazu bei, die Bf 108 in der ganzen Welt bekannt zu machen. Sogar Charles Lindbergh machte 1938 Probeflüge mit diesem Flugzeug. Er erklärte: „Dies ist das beste Flugzeug, das man mich jemals fliegen ließ. Es verfügt über ausgezeichnete Flugeigenschaften und läßt sich ohne Probleme steuern.“ Nach einigen Verbesserungen wurde das Modell Bf 108B in Augsburg in Bau genommen. Man hoffte darauf, dass es vom Luftfahrtministerium als Verbindungsflugzeug für die

Luftwaffe eingesetzt werden würde. Die bedeutendste Veränderung war der Einsatz einer Verstellluftschraube, die Willy Messerschmitt sich gerade hatte patentieren lassen, was dem Flugzeug eine Zuladung von 550 bis 860 kg ermöglichte. Außerdem wurde die benötigte Startbahnlänge von 270 auf 195 Meter reduziert. Die Tankkapazität wurde gesteigert, was die Reichweite auf 1000 km erhöhte. Zwischen 1936 und 1940 wurden mehr als 100 Exemplare der „Taifun“ in mehr als 15 Länder exportiert. 1937 bekam Willy Messerschmitt sein eigenes, persönliches Flugzeug, eine Bf 108B-1S mit dem Kennzeichen D-IMTT. Obwohl er selbst mittlerweile einen Pilotenschein besaß, wünschte er immer die Anwesenheit eines zweiten Piloten an Bord. Eines Tages unternahm Messerschmitt einen Flug von Augsburg



Links: Elly Beinhorn und Bernd Rosemeyer beim Abflug mit einer Bf 108.



Rechts: Kontrolle an der Verstellschraube beim Propeller Me P7 vor dem Abflug einer Bf 108.



Elly Beinhorn flog auf spektakulären Reisen mit ihrer Bf 108 quer durch die ganze Welt.



Rechts: Willy Messerschmitt (rechts) und Theo Croneiß 1928 zu Zeiten der Finanznot und der Restrukturierung der BFW.