

GRENZVERLETZUNGEN 1939-45

Die Bf 110G-4/B2 mit der Werknummer 5338 wurde als eine der ersten Einheiten dieser Variante bei der Gothaer Waggonfabrik AG in Gotha (heute DDR) gebaut. Sie besass noch die kleinen Seitenruderflächen der Bf 110F. Der grösste Teil aller bis Februar 1945 gebauten 1850 Bf 110G-4 erhielt ein vergrössertes Seitenruder mit ebenfalls vergrössertem Trimmruder. Die Produktion der Bf 110G-4 begann im Januar 1943 bei der Gothaer Waggonfabrik AG und den Luther Werken in Braunschweig.

Die Bf 110G-4/B2 wurde im Februar in Gotha produziert und startete am 1. März 1943 zum ersten Prüfflug. Nach weiteren vier Prüf- und Abnahmeflügen wurde die Maschine am 9. März von der Luftwaffe übernommen; dabei erhielt sie das mit Benzin wieder abwaschbare Stammkennzeichen VQ + KL. Jedes Flugzeug der ehemaligen deutschen Luftwaffe trug neben der Werknummer auch noch ein Stammkennzeichen, welches für die Überführungsflüge und dergleichen verwendet wurde. Das Stammkennzeichen wurde immer dann aufschabloniert, wenn die Maschine keiner Einheit zugeteilt war.

Nach Ankunft bei den Einsatzverbänden wurde dieses Kennzeichen jeweils entfernt und durch die jeweilige Geschwader- und Staffelnennungen ersetzt.

Die Werknummer 5338 wurde am 4. April 1943 der 8. Staffel des Nachtjagd-Geschwaders 1 zugeteilt, wo die Maschine das Kennzeichen G9+FS erhielt. Am 1. Juni 1943 gelangte die Bf 110 zur 2. Staffel des NJG 1, worauf das Kennzeichen auf G9+FK abgeändert wurde. Der vierte Buchstabe im Kennzeichen bezeichnete die Staffel, während der dritte Buchstabe individuell für die Maschine innerhalb des Verbandes stand. Beim Wechsel von der 8. Staffel in der III. Gruppe in die 2. Staffel der I. Gruppe blieb also der persönliche Buchstabe «F» erhalten.

Die ersten in die Bf 110G-4 eingebauten Daimler-Benz DB 605B-1-Triebwerke erwiesen sich als wenig zuverlässig.

Es kam bei den Einsatzverbänden in erschreckendem Masse zu Motorenstörungen und Triebwerksbränden. Auch die G9+FK blieb davon nicht verschont: Nach einem Einsatz am 29. Juni zeigen sich an beiden Motoren (Werknummer 79525 und 79595) bei der Kontrolle gravierende Schäden, welche den Ausbau der Triebwerke bedingte. Sie wurden durch zwei neue DB 605B-1 (Werknummer 655 und 36518) ersetzt. Die Motorenprobleme bei der Bf 110G-Serie wurden durch Verbesserungen am Triebwerk und der Kühlungsanlage bis Herbst 1943 gelöst. Die G9+FK konnte am 9. Juli mit den neuen Daimler-Benz-Motoren zum nächsten Flug starten.

Bruchlandung

Für Nachtjagdeinsätze gegen britische Bomber war die Maschine mit einem von der Firma Telefunken entwickelten FuG 202-(Lichtenstein BC-) Funkmessgerät ausgerüstet, welches das Erfassen und Aufspüren von gegnerischen Maschinen auf eine Distanz von bis zu vier Kilometern ermöglichte. Äusserlich unterschied sich die Bf 110G-4 von der Zerstörer-Variante Bf 110G-2 durch die vier Antennen des FuG 202 und die Flammenvernichtungsanlagen an den Auspuffstutzen der beiden Motoren.

Der 81. Flug der G9+FK beendete vorläufig die Karriere dieser Maschine. Bei einem Einsatz musste der Pilot am 23. August 1943 seinen Flug nach rund 25 Minuten abbrechen und in Werneuchen eine Bauchlandung vornehmen, wobei die Maschine erheblich beschädigt wurde. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Bf 110G-4 total 74 Flugstunden absolviert.

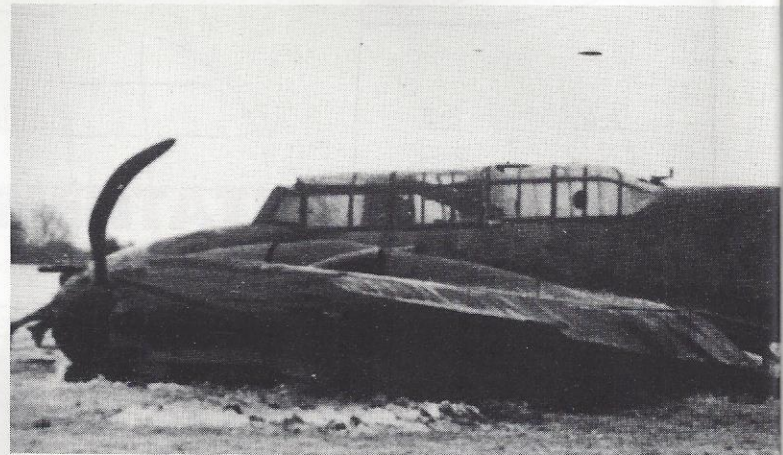
Reparatur

Der Nachtjäger wurde anschliessend in Werneuchen demontiert und mit der Bahn zur Firma Bachmann, Von Blumenthal & Co. Flugzeugbau in Fürth/Bayern transportiert, wo die Reparatur erfolgen sollte. Ab 4. September 1943 konnte mit der Instandstellung begon-

nen werden. Die Reparaturarbeiten dauerten bis zum 28. November. Gleichzeitig mit den Instandsetzungsarbeiten wurde noch eine ganze Reihe von Änderungen und Modifikationen durchgeführt. Nach mehreren Kontroll- und Abnahmeflügen wurde die grundüberholte Bf 110G-4 am 4. Januar 1944 der 4. Staffel der Flugzeugüber-



Die Bf 110G-4/B2 kam mit eingezogenem Fahrwerk nach gut 50 m auf einer Wiese bei



Die Bf 110G-4/B2 mit den Überführungskennzeichen VQ+KL, welche nach der Ankunft in Mainz-Finthen durch Geschwaderkenn-



Der rechte Daimler-Benz-Motor mit den für die Nachtjäger typischen Flammenvernichtungsrohren

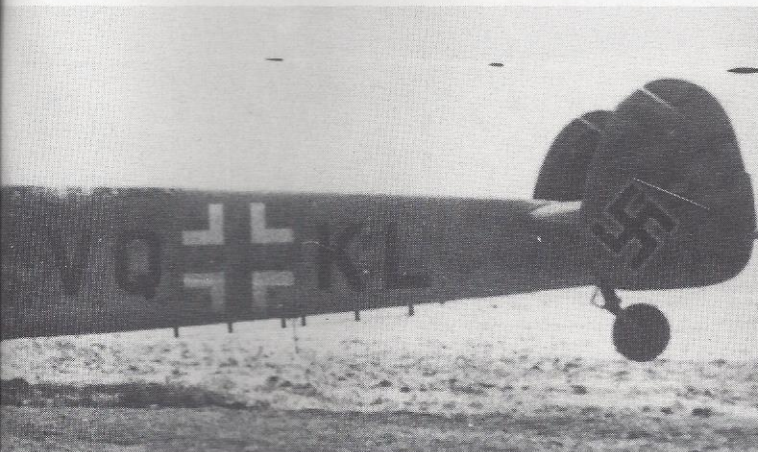
Der Überführungsflug einer

DER ERSTE

Unser Exklusivbericht befasst sich diesmal mit dem ersten deutschen Nachtjäger, welcher am 6. Februar 1944 in der Schweiz eine Notlandung ausführen musste. Die frisch reparierte Messerschmitt Bf 110G-4/B2 sollte von Gütersloh in



Pruntrut zum Stehen. Die Antennen des FuG 202 wurden dabei abgerissen



zeichen ersetzt worden wären. Diese frühe Bf 110G-4 besass noch die kleinen Seitenruderflächen des Vorgängermusters Bf 110F



Schweizer Spezialisten demontieren die VQ+KL für den Abtransport nach Dübendorf. Die linke Tragfläche ist schon bereits vom Rumpf getrennt

Bf 110 endete in der Schweiz

NACHTJÄGER

Westfalen nach Mainz-Finthen überführt werden. Aufgrund unglücklicher Umstände endete dieser Flug auf einem Acker im Jura, wobei die eben instandgestellte Bf 110 abermals beschädigt wurde.

führungsgruppe 1 übergeben. Die ehemaligen Geschwaderkennzeichen G9+FK wurden wieder durch die früheren Stammkennzeichen VQ+KL ersetzt. Von Fürth gelangte die Messerschmitt zum Technischen Übernahme-Kommando der Luftwaffe in Werl (Westfalen), wo nach eingehender Kontrolle einige kleinere Bean-

standungen festgestellt wurden, welche jedoch gleich vor Ort behoben werden konnten. Am 17. Januar 1944 wurde die VQ+KL von Werl nach Gütersloh überflogen, um dort die Radarausrüstung weiter zu vervollständigen und die gesamte Anlage abzustimmen. Ausser dem Sender für die automatische Peilung, welcher wegen Beschaffungsschwierigkeiten nicht zum Einbau kam, war der frisch reparierte Nachtjäger nun wieder einsatzbereit. Die Maschine sollte der I. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 6 zugeteilt werden. Diese Einheit lag zu dieser Zeit auf dem Flugplatz Mainz-Finthen.

Überführungsflug

Eine Besatzung des NJG 6 traf Ende Januar 1944 in Gütersloh ein, um den Vogel abzuholen. Am 6. Februar 1944 starteten Leutnant Bruno Lange und sein Bordfunker Gefreiter Günther Achterberg um 16.30 Uhr in Gütersloh. Auf dem Flug nach Mainz verlor der Funker jedoch bald den Kontakt mit dem Heimathorst. Das schlechte Wetter mit wenig Bodensicht erschwerte die Navigation. Ganz auf sich selbst gestellt, verlor die Besatzung bald einmal die Orientierung und drang immer weiter gegen Süden vor. Bei langsam hereinbrechender Nacht kreiste die Bf 110 einige Male westlich von Basel. Die Besatzung schoss dabei grün-rote Leuchtsignale ab – ein Zeichen dafür, dass sie sich in Not befand. Inzwischen wurde in der Ajoie Fliegeralarm gegeben. Für Lange und Achterberg wurde die Lage zusehends ungemütlicher, die zunehmende Dunkelheit und eine nur noch 30 l zeigende Nadel der Benzinuhr zwangen zu einem raschen Handeln!

Der Pilot überflog in niedriger Höhe zweimal Pruntrut; Achterberg schoss derweilen weitere Leuchtsignale ab. Um 19.10 Uhr entschloss sich Leutnant Lange zur Bauchlandung bei Cras de Cœuve. Nach nur fünfzig Metern kam die Messerschmitt auf dem schneebedeckten Ackerland zum Stehen. Die Besatzung blieb unverletzt, aber beim Nachtjäger wurden

beide Propeller verbogen und die Motorenverschalungen eingedrückt; auch die Antenne des FuG 202 Lichtenstein wurde abgerissen.

Internierung

Als die Deutschen merkten, dass sie sich auf neutralem Gebiet befanden, versteckten sie sofort alle Dokumente. Versuche, das geheime FuG 202 unbrauchbar zu machen, wurden von herbeieilenden Soldaten der Freiwilligen Grenzschutz-Kompanie 3 zunichte gemacht. Anfangs zeigten die Flieger auch Widerstand und fuchtelten martialisch mit ihren Pistolen herum. Schliesslich wurden sie auf Schloss Pruntrut zum Kommandanten der Kompanie, Hauptmann Jean Liengme, gebracht. Dort wurden ihnen alle Dokumente abgenommen, wenig später erfolgte auch eine eingehende Befragung der deutschen Flieger durch Offiziere des Nachrichtendienstes. Bruno Lange und Günther Achterberg verblieben nur kurze Zeit in der Schweiz; sie wurden noch im gleichen Jahr gegen britische Internierte ausgetauscht.

Die VQ+KL wurde später von Spezialisten der Schweizer Fliegertruppe demontiert und zur genauen Untersuchung nach Dübendorf gebracht. Die Bf 110 wurde erst nach dem Kriege verschrottet.

Der erste Nachtjäger, besonders das Radargerät FuG 202 Lichtenstein, war natürlich ein gefundenes Fressen für unsere Spezialisten, fehlten doch in der Schweiz Informationen über dieses Gerät. Im Gegensatz zum im April 1944 gelandeten Nachtjäger Bf-110G-4/R8/B2 der Besatzung Johnen unternahm die deutsche Regierung keine Versuche, wieder in Besitz der Messerschmitt zu gelangen. Das Lichtenstein BC-Gerät der VQ+KL stand schon seit dem Frühjahr 1942 im Einsatz und war in der Zwischenzeit vom FuG 220 Lichtenstein SN 2b abgelöst worden; das letztere war ja dann auch zusammen mit der revolutionären «schrägen Musik»-Bewaffnung in der Johnen-Maschine installiert. *Hans-Heiri Stapfer*