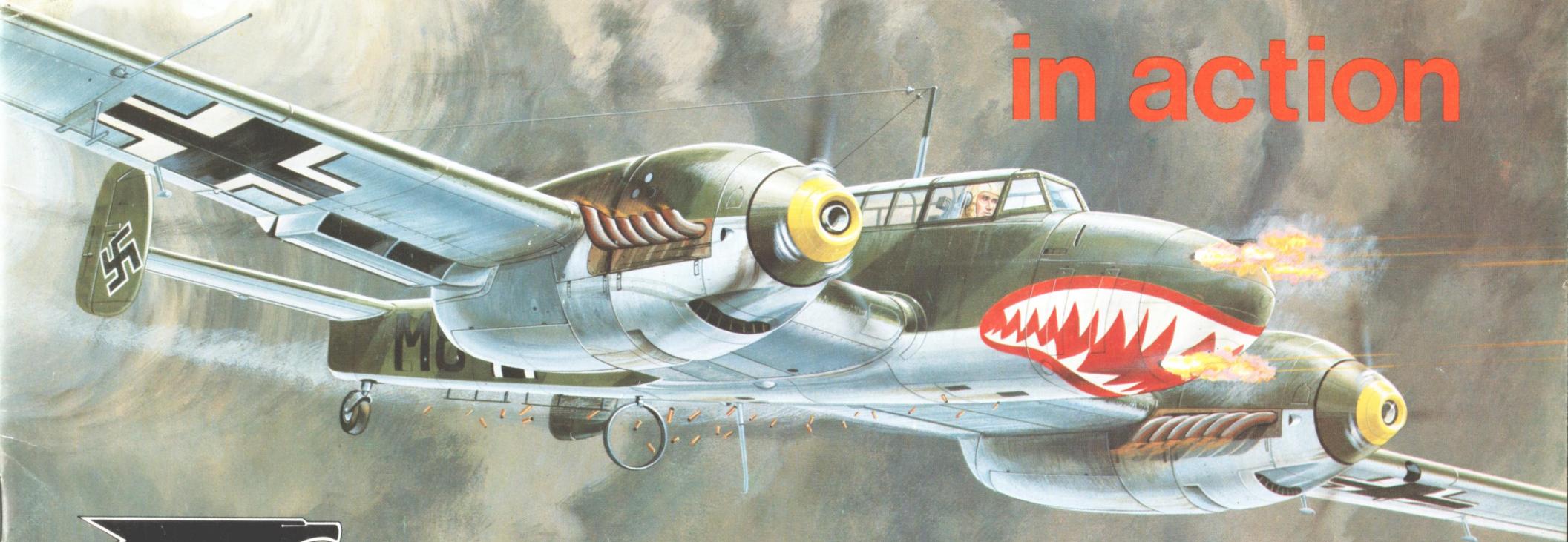


Messerschmitt

Bf 110 ZERSTÖRER
in action

14

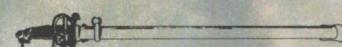


squadron/signal publications

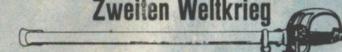
PODZUN-PALLAS-VERLAG · 6360 FRIEDBERG 3

Band 40 mit Poster

DM 6,80



Das Waffen-Arsenal
Bewaffnung - Ausstattung und
Einsatz der Streitkräfte im
Zweiten Weltkrieg

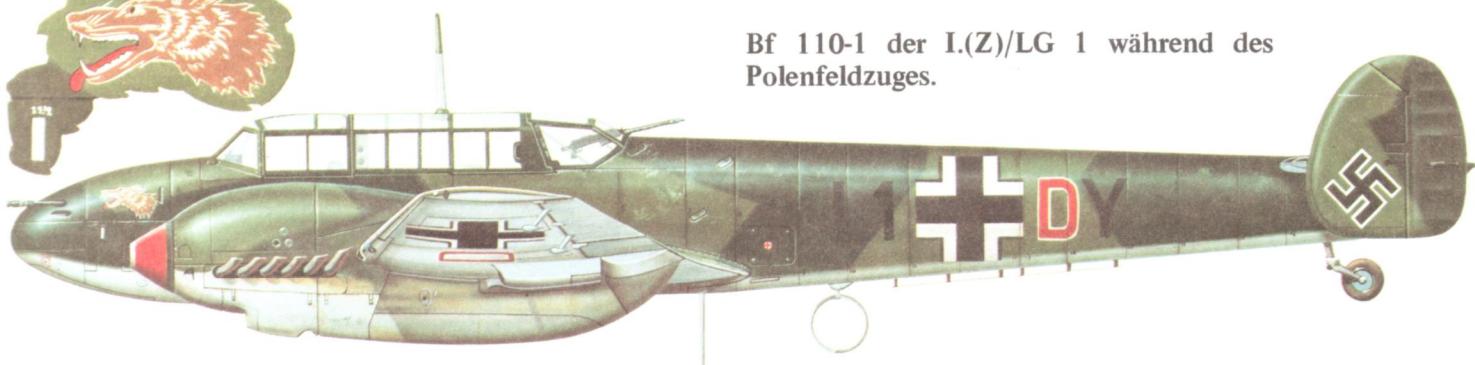


DON GREER '76

Bf 110 B-3 einer Zerstörerschule. Der Tarnanstrich ist dunkelgrün. Diese Maschine war 1940 in Nancy/Frankreich stationiert.



I(Z)/LG1



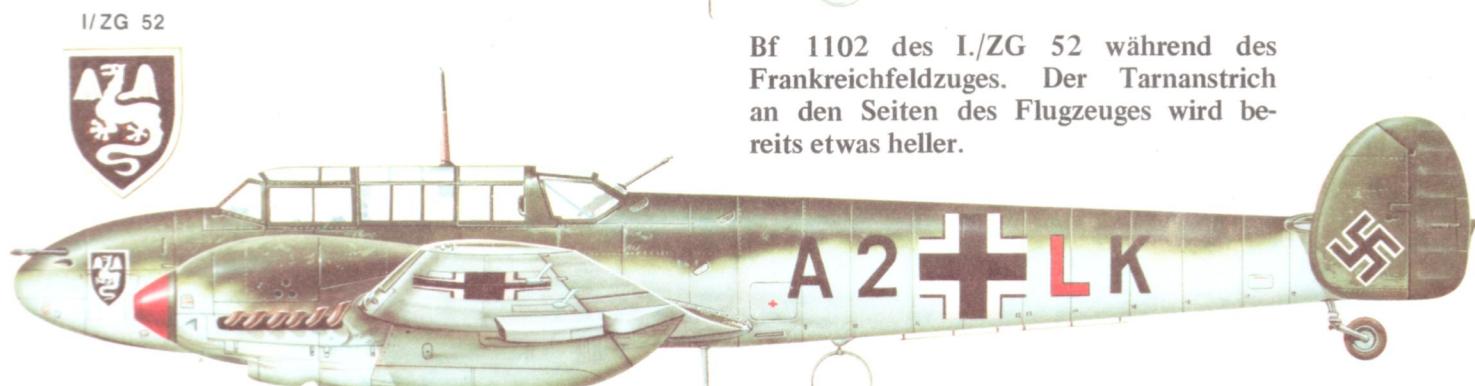
Bf 110-1 der I.(Z)/LG 1 während des Polenfeldzuges.

1./ZG 76



Die Bf 110-1 der 1./ZG 76, die von Helmut Lent während des Einsatzes auf dem Fliegerhorst Oslo-Fornebu geflogen wurde.

I/ZG 52



Bf 110-2 des I/ZG 52 während des Frankreichfeldzuges. Der Tarnanstrich an den Seiten des Flugzeuges wird bereits etwas heller.

3./ZG 26



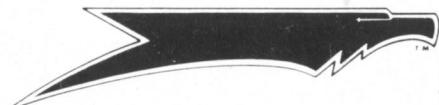
Bf 110 C-4 der 3./ZG 26 während der Schlacht um England. Der Anstrich der Flugzeugnase wurde mit wasserlöslicher Farbe durchgeführt und konnte bei Bedarf täglich gewechselt werden.

ME 110 ZERSTÖRER

von Jerry L. Campbell mit
Zeichnungen von Don Greer

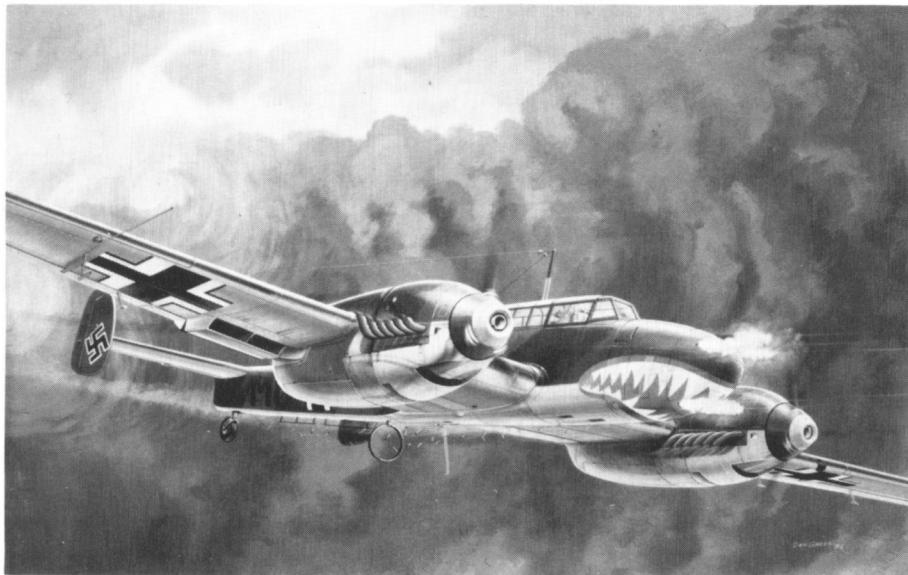
Deutsche Bearbeitung
Horst Scheibert

DM 6.80



squadron/signal publications

PODZUN-PALLAS-VERLAG · FRIEDBERG 3



(Titelbild): Leutnant Hans-Joachim Jabs von II./ZG 76 erzielt seinen fünften und sechsten Luftsieg über Dünkirchen.

Meinen Töchtern Lori und Jill Campbell
gewidmet

Jerry Campbell

Distributed in Great Britain By Almark Publishing Co. Ltd.

49 MEW MALDEN WAY
NEW MALDEN, SURREY
KT3 6EA. ENGLAND

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.
Squadron/Signal Publications, Inc.
3461 E. Ten Mile Road, Warren, Michigan 48091

Das Waffen-Arsenal: Gesamtredaktion
Horst Scheibert

ISBN 3-7909-0064-8

Photos lieferten:
Bundesarchiv
Hans Seebrandt
Smithsonian
Gustav Tham
Wolfgang Falck
Bob Grinsell
Werner Held
U.S. Air Force
Hans-Joachim Jabs
Gene Stafford
Ossi Anttonen
Russian News Service
Ernie McDowell
Hans Redemann
Mihai Moisescu
Lee Barlow

Vertrieb:
IPV Inland Presse-Vertrieb GmbH
Wendenstraße 27 - 29
2000 Hamburg 1
Telefon: 040/2486-1
Telex: 2162 401

Alleinvertrieb
für Österreich
Zeitschriftenvertrieb
Hermann Waldbauer
Salzburg, Franz Josef Str. 21
öS 55,-

Für den Buchhandel: Rudolf Krey GmbH, Graben 13, A-1010 Wien

COPYRIGHT 1976 by SQUADRON/SIGNAL PUBLICATIONS, INC.
1977 Podzun-Pallas-Verlag * 6360 Friedberg-3, Markt 9



Bf 110 Zerstörer

Das Zerstörerkonzept wurde zum erstenmal während der Luftschlachten des Ersten Weltkrieges erdacht, als beide Seiten herausfanden, daß sie Jäger brauchten, die tief in feindliches Gebiet eindringen, Bomber begleiteten und feindliche Luftfahrzeuge und Ziele weit hinter den Fronten bekämpfen konnten. Die Technik während des Krieges 1914 - 18 erlaubte jedoch noch nicht ein derartiges Flugzeug. Während der zwanziger Jahre verzögerte ein Desinteresse die Verfolgung dieser Idee, bis in der Mitte der dreißiger Jahre die deutsche Luftwaffe entstand und neue Gedanken in der Entwicklung von militärischem Gerät aufkamen - auch außerhalb Deutschlands.

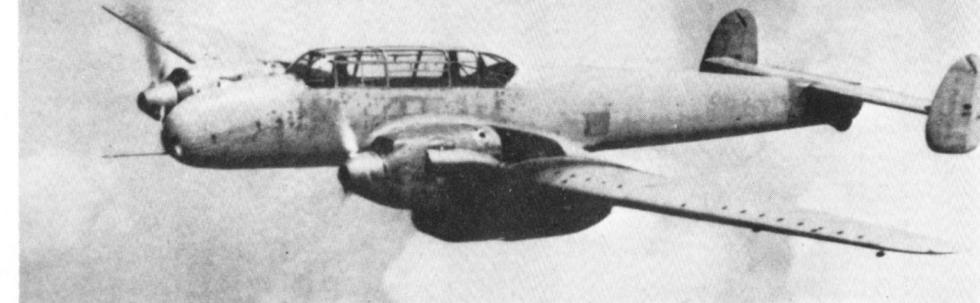
1934 kann als das Jahr der Zerstörer herausgestellt werden. In Polen gewann die P.Z.L.P. 38 Wolf einen Wettbewerb, in Frankreich wurde die Grundsatzforderung für einen Zerstörer entwickelt und in Deutschland die militärischen Forderungen für einen Kampfzerstörer herausgegeben. Das Konzept der Kampfzerstörer, wie man sie in Deutschland nannte, fand die Zustimmung Görings, der letztendlich verantwortlich für die Konstruktionsmerkmale eines Mehrzweckkampfzerstörers wurde. Er sollte folgende Eigenschaften besitzen:

1. Tief in das feindliche Gebiet eindringen mit dem Auftrag, den Himmel frei von feindlichen Flugzeugen vor den Bomberformationen zu halten;
2. Begleitschutz für Bomberformationen;
3. Frühzeitiges Auffangen und Zerstören feindlicher Bomber;
4. Einsatz als Jagdbomber im tiefen Hinterland.

Die technischen Konstruktionsforderungen ließen auf einen zweimotorigen, ganzmetallenen, dreisitzigen, mit schwerer Kanone bewaffneten und mit einem Bombenschacht ausgestatteten Jäger hinaus. Sie wurden an Arado, Dornier, Fokke-Wulf, Heinkel, Henschel, Gotha und die BFM (Bayerische Flugzeugwerke-Messerschmitt) weitergegeben.

Die Bayerischen Flugzeugwerke-Messerschmitt, Fokke-Wulf und Henschel reichten Entwicklungsvorschläge ein. Fokke-Wulf und Henschel, deren Entwicklungsvorschläge den Forderungen sehr nahe kamen, erhielten einen Vertrag für je drei Prototypen. Fokke-Wulf für ihre Fw 57 und Henschel für die Hs 124. BFW dagegen hatte die Kampfzerstörerkriterien ignoriert und sich auf Hochleistung konzentriert. Es war nur Ernst Udet zu verdanken, daß schließlich die Bayerischen Flugzeugwerke-Messerschmitt doch noch den Auftrag erhielten, einen Prototyp unter der Bezeichnung Bf 110 zu bauen.

Das Modell von Fokke-Wulf, die Fw 57, war das größte dieser drei Kampfzerstörer mit einer Flächenspannweite von 27,06 m. Sie wurde

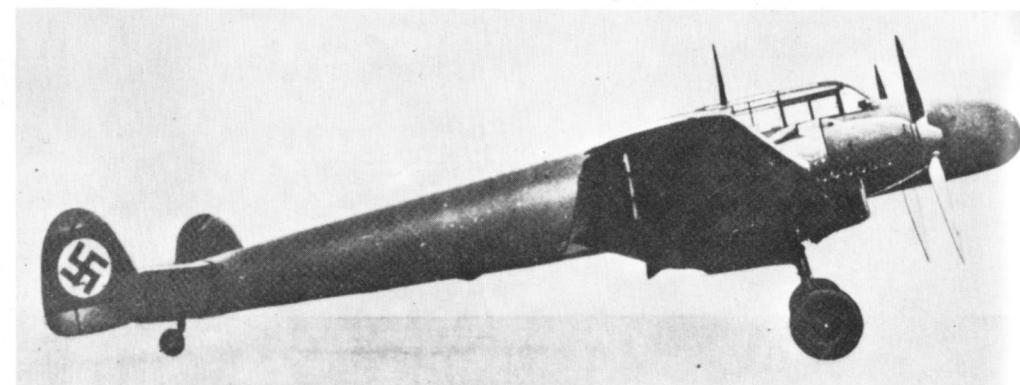


Bf 110 V-1 wurde zum erstenmal am 12. Mai 1936 von Rudolf Opitz geflogen. Dieser Flugzeugtyp war erheblich untermotorisiert und das Flugerprobungsprogramm litt unter einem ständigen Ausfall der eingebauten DB 600 A-Motoren.

von zwei 910 PS DB 600-12 Zylinder flüssig-gekühlten Motoren angetrieben und mit zwei 20 mm-Kanonen, die durch die Kanzel nach vorne zeigten, und einem MG in einem elektrisch betriebenen, im Rumpfteil der Maschine angebrachten Geschützturm, ausgerüstet. Die Henschel HS 124 wurde von zwei Junkers Jumo 21 OC 12-Zylinder flüssigkeitsgekühlten liegenden V-Motoren angetrieben, die eine Leistung von je 600 PS brachten. Die nach vorne feuern Kanonenbewaffnung war in einem Mausergeschützturm untergebracht.

Bevor die Fabrikation dieser Prototypen beginnen konnte, hatte das Reichsluftfahrtministerium zusätzliche Forderungen für diesen Flugzeugtyp gestellt. Hierzu gab man neue Planungsdaten heraus. Das Messerschmitt-Entwicklungsteam, das die Bomberforderung ignoriert hatte, kam dadurch unerwartet den neuen Forderungen am nächsten.

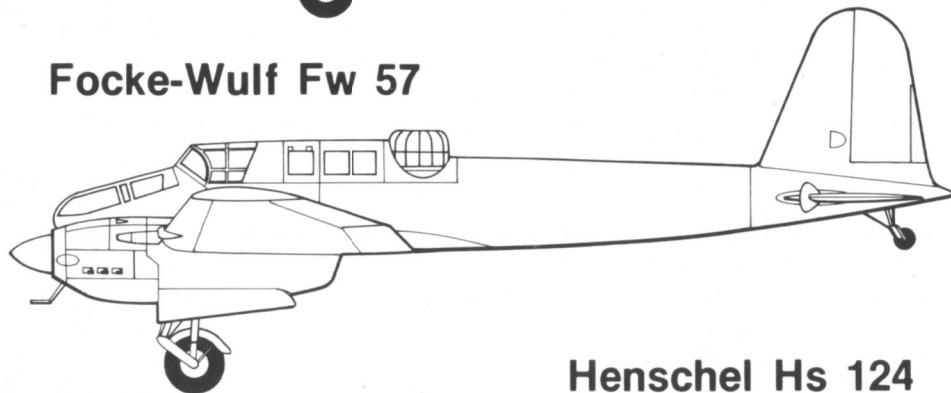
Die Vorserienmodelle der Bf 110 A-O wurden von zwei 680 PS Junker Jumo 210 Da Motoren angetrieben, die mit zweiblättrigen verstellbaren VDM-Hamilton Luftschrauben ausgestattet waren.



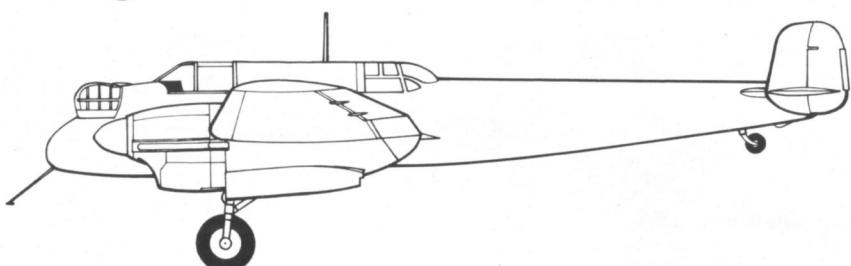
Die Bf 110 hatte die langen weichen Linien eines Jägers und wurde von zwei Daimler-Benz DB 600 A-Motoren angetrieben, hatte die von Handley Page entworfenen Flügelvorderkanten mit automatischen Spaltflügeln, und ein Heck, das durch ein Doppelleitwerk gekennzeichnet war. Der Prototyp, die Bf 110 V-1, wurde zum erstenmal von Rudolf Opitz am 12. Mai 1936 in Augsburg gestartet und ein paar Tage später mit einer Geschwindigkeit von 566 km/h im Geradeausflug getestet. Unglücklicherweise erwiesen sich die DB 600 A-Motoren als extrem unzuverlässig. Das Flugzeug schaukelte heftig während der Start- und Landephasen und ließ befürchten, daß es sich beim Starten oder Landen auf dem Boden überschlug. Man verbesserte den Sturz des Fahrgestells und konnte so das gefährliche Aufschaukeln während der Start- und Landephase ausschalten.

Das Problem der zu schwachen Motoren konnte nicht so leicht gelöst werden, denn der zweite Prototyp war nicht vor dem 24. Oktober 1936 fertig. In diesem Fall handelte es sich um die Maschine Bf 110 V-2. Direkt an die Luftwaffenerprobungsstelle in Rechlin ausgeliefert, waren zwar die Testpiloten erfreut über die hohe Geschwindigkeit dieses Musters, aber enttäuscht über die schlechte Manövrierbarkeit. Die Geschwindigkeit dieses Musters war schneller als die der Bf 109 B-1, die damals an die Jagdflieger ausgeliefert worden war. Weitere Vormodelle A-O wurden in Auftrag gegeben. Die Hs 124 und Fw 57 wurden als untauglich für die reine Zerstörerrolle befunden und die Bf 110 Zerstörer in Produktion gegeben. Die zweimotorige Maschine entsprach nicht nur den neuen Erwartungen, sondern übertraf sie sogar in einigen der militärischen Forderungen. Die vier Bf 110 A-O, die für die Einsatzprobung gebaut worden waren, sollten mit je zwei 986 PS DB 600 Aa-Motoren ausgerüstet werden. Als nun diese Vorserialenmodelle soweit waren, daß die Motoren hätten eingebaut werden können, erklärte man die DB 600 Aa als unbrauchbar für die Zerstörerversion. Statt ihrer installierte man zwei 610 PS Junkers Jumo 210 B-Motoren. Die erste dieser Maschinen wurde im August 1937 fertiggestellt. Sie zeigte sich erheblich untermotorisiert, da sie bei einem Probeflug nur eine Höchstgeschwindigkeit von 483 km/h erreichte. Die A-O unterschied sich von der Versuchsmaschine auch dadurch, daß sie mit vier 7,9 mm MG 17 Maschinengewehren ausgerüstet war, die in der Flugzeugnase montiert waren; die Enden der Motorgondeln wurden in ihrer Breite verringert, dafür aber verlängert; das Spornrad war nicht einziehbar und ein rückwärtsfeuerndes drehbares 7,9 mm MG 15 wurde an das Ende der Pilotenkanzel eingebaut.

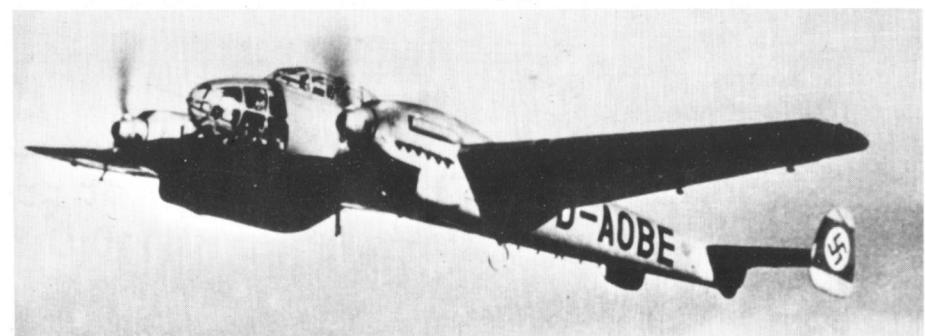
Focke-Wulf Fw 57

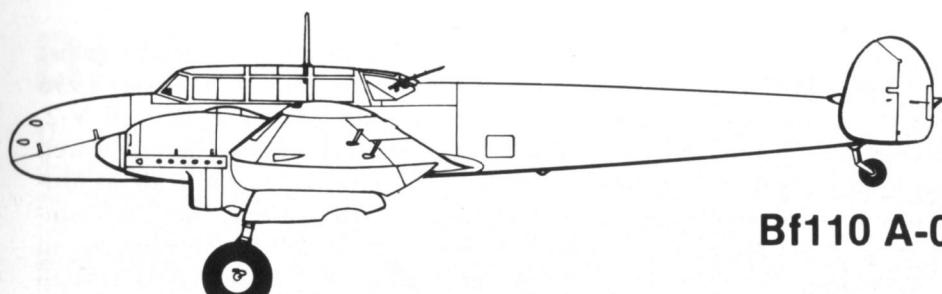


Henschel Hs 124

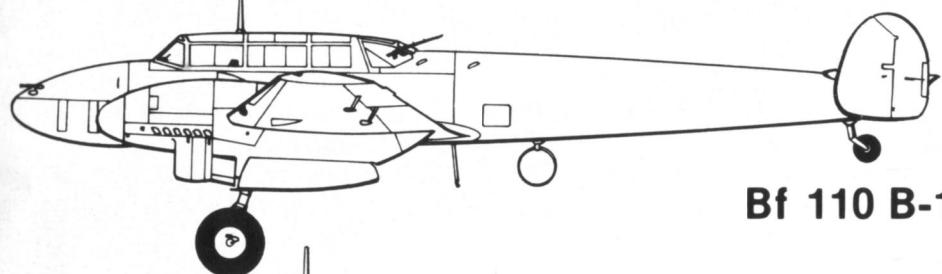


Kurz nachdem das Reichsluftfahrtministerium (RLM) die Konstruktionsmerkmale der Kampfzerstörer geändert hatte, erließ die deutsche Luftwaffe die militärischen Grundsatzforderungen, das Modell Bf 110 als Fernaufklärer und Schnellbomber unter den Bezeichnungen Bf 161 und Bf 162 zu entwickeln. Später entschloß man sich jedoch, die Aufklärerversion fallen zu lassen und dafür die Standardversion Bf 110 für die Aufklärerversion umzurüsten. Der Bf 162 Schnellbomber verlor den Wettbewerb gegen die Ju 88.

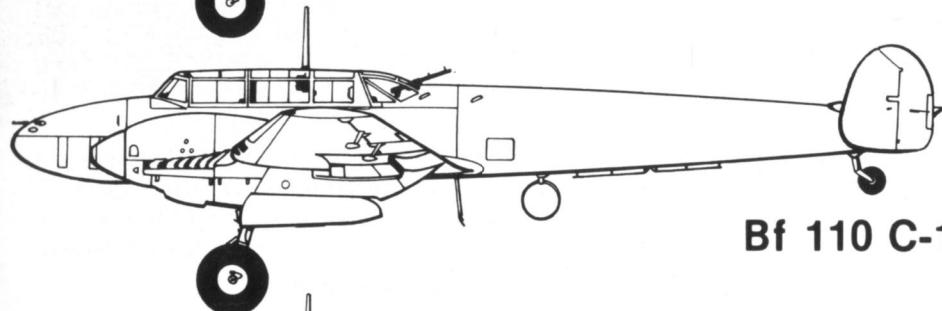




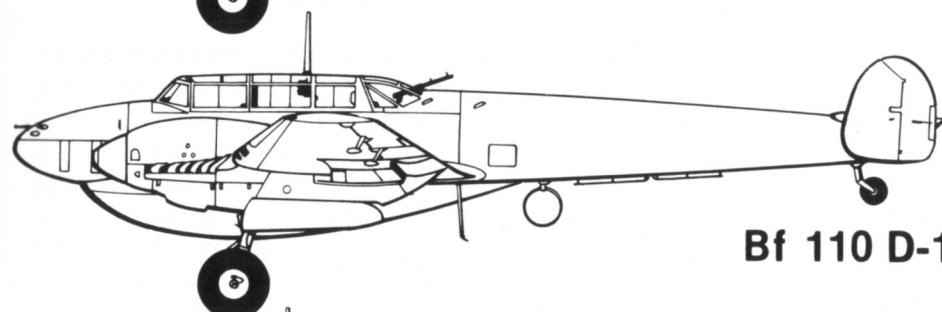
Bf 110 A-0



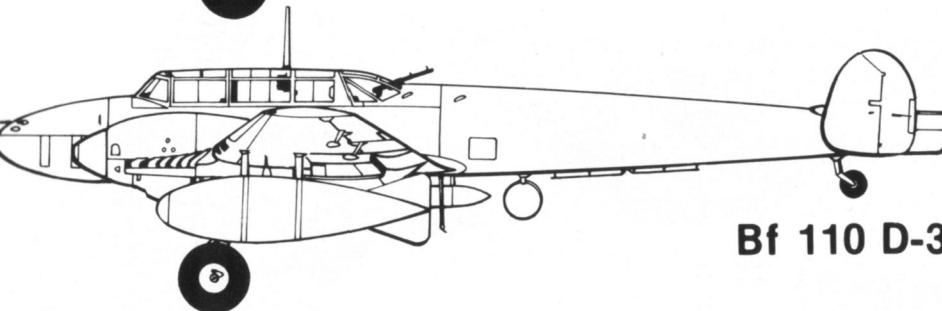
Bf 110 B-1



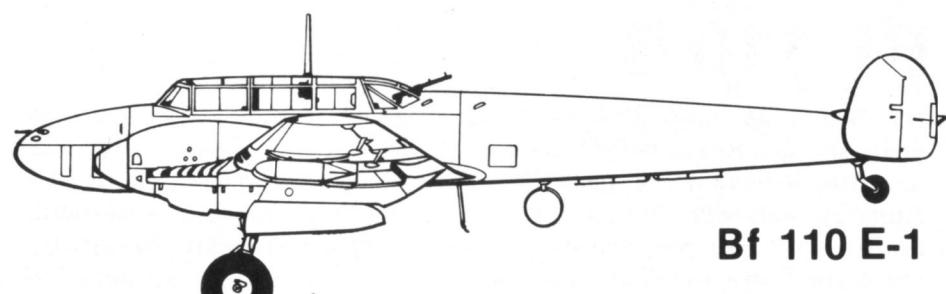
Bf 110 C-1



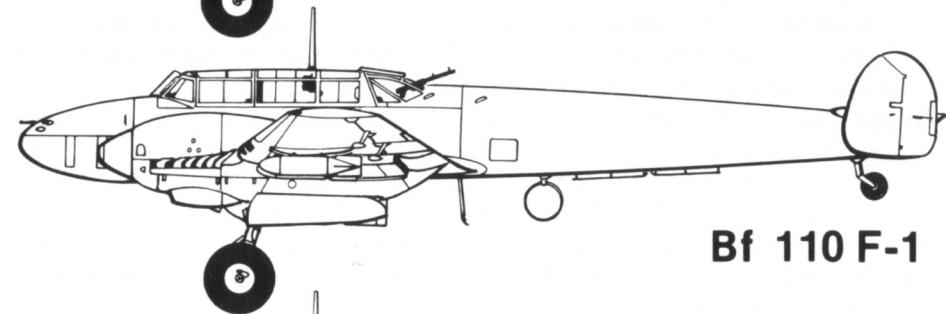
Bf 110 D-1



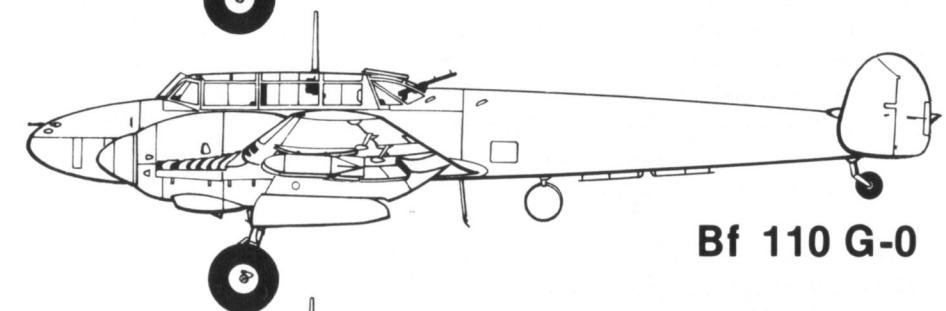
Bf 110 D-3



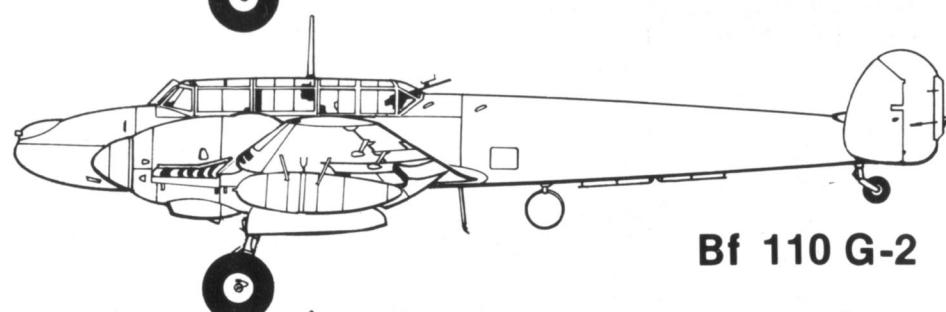
Bf 110 E-1



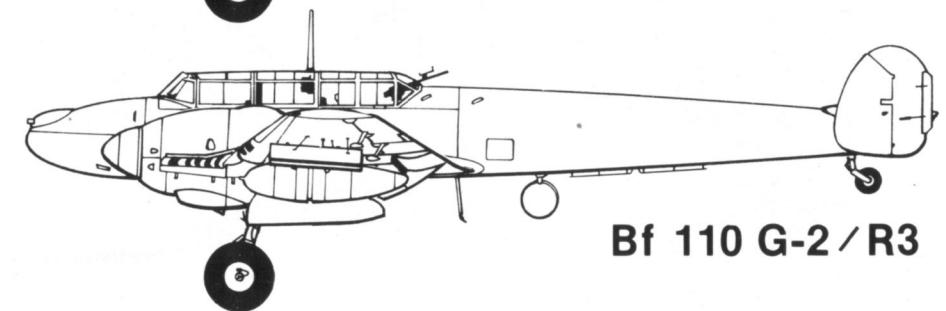
Bf 110 F-1



Bf 110 G-0



Bf 110 G-2



Bf 110 G-2/R3

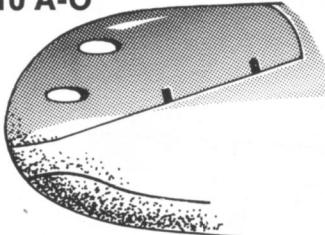
Bf 110 B

Im März 1938 hatte BFW die Serienproduktion eines verbesserten Modells des Zerstörers aufgenommen. Das Vorderteil wurde umgestaltet und erhielt neue aerodynamisch bessere Formen. Zwei 20 mm MG FF Maschinenkanonen wurden in die neue Nase eingebaut. Als der Produktionsstand soweit war, daß man die neuen verbesserten DB 601 A-Motoren in die Flugzeugzellen hätte einbauen können, standen aber diese Motoren immer noch nicht zum Einbau zur Verfügung, so daß man sich entschloß, eine verbesserte Version des Jumo-Motors einzubauen. Im April startete die erste Maschine vom Typ Bf 110 B-O, die von zwei Jumo 210 Ga-Motoren mit je 700 PS angetrieben wurde. Im Juli 1938 liefen die ersten Bf 110 B-1 vom Fließband. Die deutsche Luftwaffe nahm den Besuch des französischen Luftfahrtmarschalls, General Vuillemin, zum Anlaß, ihr neues zweimotoriges Flugzeug vorzustellen. Der General wurde nach Augsburg geleitet und durfte Zeuge sein, wie die Bf 110 ihre Waffen zum Einsatz brachte und sich als Zerstörer vorstellte. Die Bf 110 B-1 konnte man vom Fließband rollen sehen. Die Maschinen wurden in kurzen Abständen vorgestellt und weggeflogen. Was der französische Luftfahrtmarschall aber nicht sehen konnte, war, daß die Vorserienmodelle Bf 110 B-O und die wenigen Bf 110 B-1 vom Band rollten, weggeflogen, außerhalb der Sichtweite des Generals landeten und später zum weiteren Ausbau erneut auf das Fließband gerollt wurden.

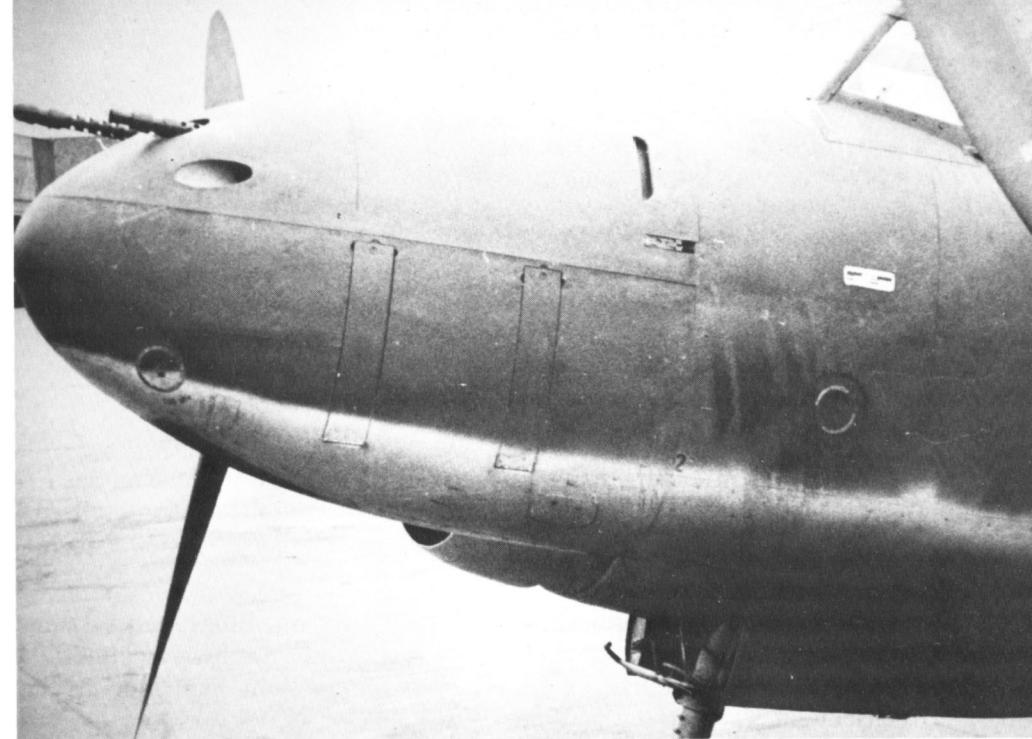
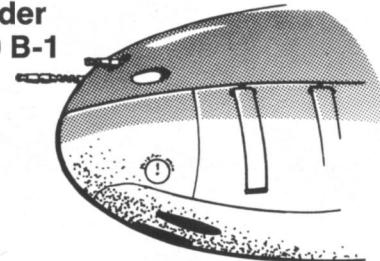
Nur 45 Flugzeuge wurden gebaut, bevor die Produktion der Jumo-angetriebenen Flugzeuge eingestellt wurde. Der ersten Zerstörergruppe/LG 1, einer Ausbildungsgruppe, wurden einige von ihnen ausgeliefert; die I./ZG 1 (früher JG 141) und I./ZG 76 (früher III./JG 132) brachten diese Maschinen in ihren Ausbildungsstaffeln unter.

- Bf 110 B-1 Sie hatte eine Bewaffnung von vier 7,92 MG und zwei 20 mm Maschinen-Kanonen.
- Bf 110 B-2 Sie hatte keine Kanonen und dafür eine Kamera. Sie war für die Aufklärung vorgesehen.
- Bf 110 B-3 Sie hatte an Stelle der Kanonen eine zusätzliche Funkausrüstung und wurde als Schulflugzeug verwandt.

Nase der Bf 110 A-0



Nase der Bf 110 B-1



Oben: Das B-1 Modell bot eine komplett überarbeitete Frontansicht, durch die zwei der 7,9 mm MG 17 Maschinengewehre jetzt herausragten. In den unteren Teil des Bordteils des Flugzeuges (hier nicht sichtbar) waren zwei 20 mm MG-FF Kanonen montiert, deren Ausschußöffnungen sich auf der Unterseite der Flugzeugnase befanden.

Unten: Die klaffenden Kühleröffnungen waren das charakteristischste Merkmal der Bf 110 B. Das B-Serien-Modell blieb das Standardmodell der Zerstörerschulen bis weit in das Jahr 1941.

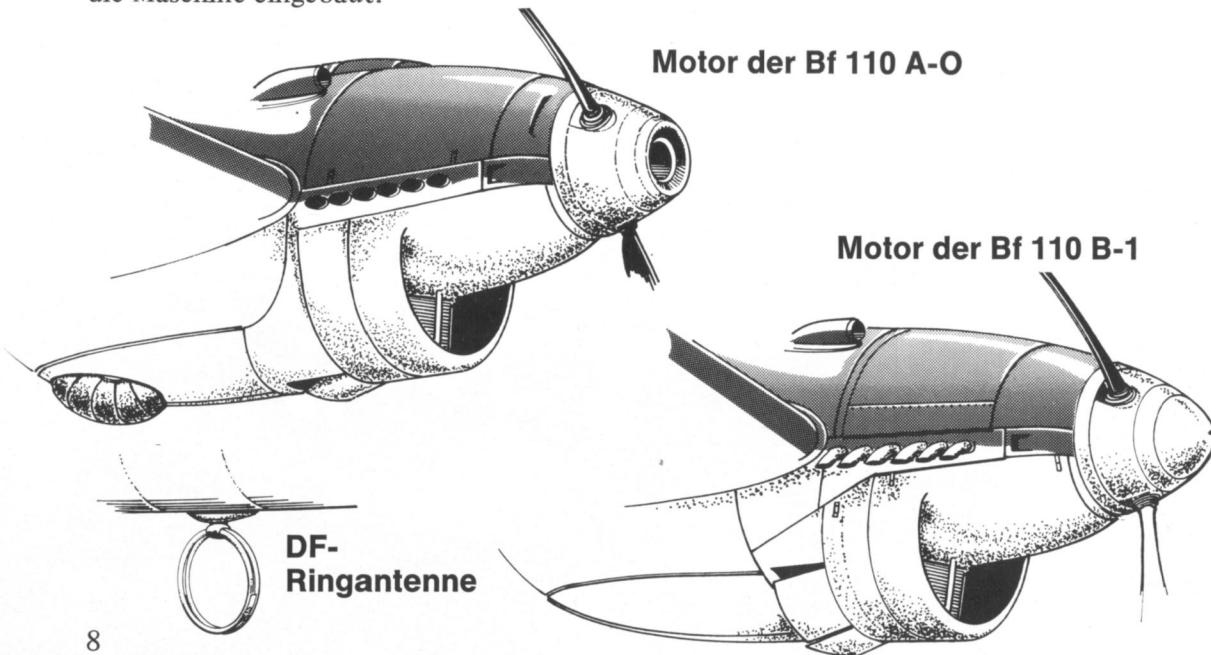
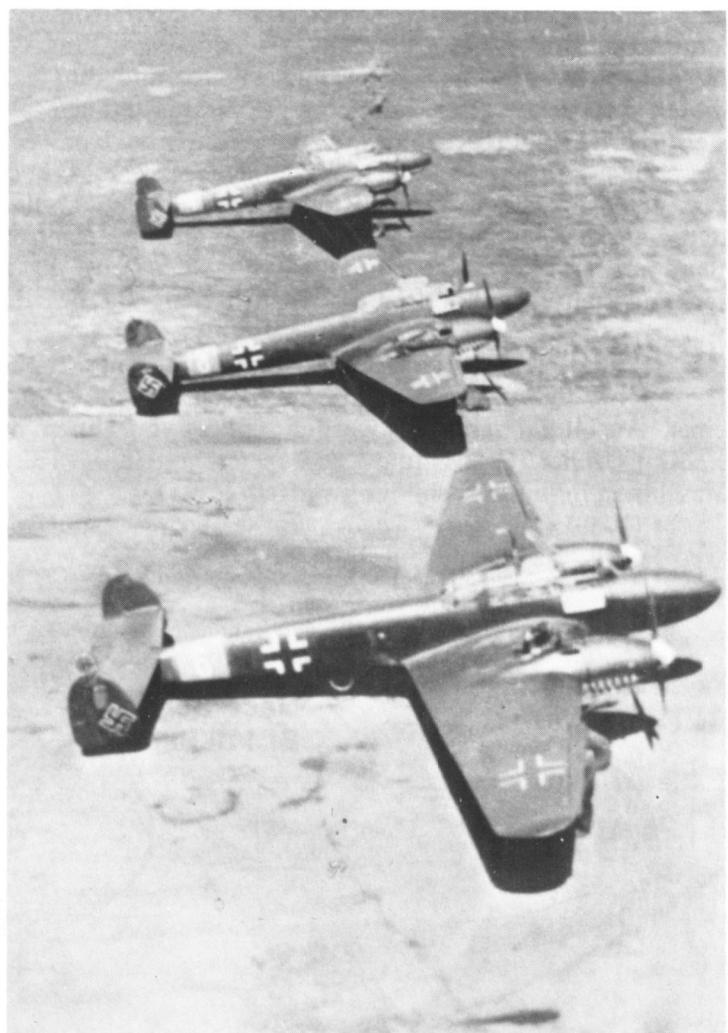




Während des Winters 1938/39 wurden die Bf 110 B-1 Modelle an das I./ZG 1 und I./ZG 76 ausgeliefert, die in jeder Gruppe eine Zerstörerschulstaffel aufstellten. Auch das Lehr- und Versuchsgeschwader LG 1 erhielt das Muster B-1 und stellte damit die I.(Z)/LG 1 auf. Die Flugzeuge oben gehören zu der I./ZG 76.

Rechts oben: Die Zerstörerschulen bildeten nicht nur Flugzeugbesetzungen aus, sondern auch das notwendige technische Personal. Diese "Schwarzmänner", die nach ihren schwarzen Flugdienstanzügen so benannt waren, sieht man hier in Nancy 1941 beim Wechseln eines geplatzten Reifens.

Rechts: Die meisten beim Fronteinsatz unversehrt gebliebenen Bf 110 B wurden den Zerstörerschulen übergeben, wo sie auf den technischen Stand der B-3 Modelle umgerüstet wurden. - Die Kanonen wurden ausgebaut und eine zusätzliche Funkausrüstung in die Maschine eingebaut.



Bf 110 C

Ende 1938 war der DB 6-1 A-1 endlich als Motor für Serienflugzeuge abgenommen worden. Die vergangenen Monate waren aber nicht verloren; die Entwicklungsteams hatten ihre Zeit gut genutzt, das neue Flugzeugmodell zu verbessern und seinen Einsatzgrad zu erhöhen. Die tiefen und unförmigen Kühlerelemente unter jedem Motor wurden durch flache Glykolkühler neben den Tragflächenwurzeln ersetzt. Kleinere Ölkipper wurden in den unteren Teil der Motorgondel verlagert und die Flügelspitzen abgewinkelt, so daß sich die Gesamtflächenspannweite um 60 cm verringerte. Der Vergasereinlaß wurde zu einer Öffnung in der Tragfläche außerhalb der Motorgondel verlegt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug nun 605 km/h bei einer Höhe von 6.000 m, einer Reichweite von 1.259 km. Mit Zusatztanks ausgestattet, betrug die Reichweite 1.577 km.

Ende Januar 1939 wurden Flugzeuge aus der Serie Bf 110 C-1 an die I.(Z)/LG 1, eine Lehr- und Versuchsgruppe in Greifswald, ausgeliefert. Die Zahl der zur Verfügung gestellten Serienmodelle konnte erhöht werden, so daß im Frühjahr und im frühen Sommer die I./ZG 1 und die I./ZG 76 ihre Flugzeuge erhielten.

Bf 110 C-1 Zerstörer

Bf 110 C-2 Zerstörer

Bf 110 C-3 Zerstörer

Bf 110 C-4 Zerstörer

Bf 110 C-4/B Jabo

Bf 110 C-5

Bf 110 C-5/N

Bf 110 C-6 Zerstörer

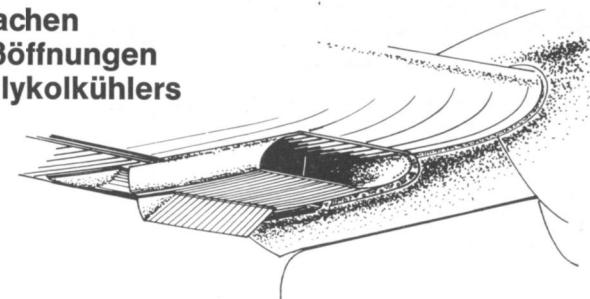
Bf 110 C-7 Jabo

- unterscheidet sich dadurch, daß er ein FuG 10 statt dem früheren FuG III a Funkgerät installiert hatte.
- mit verbesserter MG-FF Kanone.
- neu ist hier die Panzerung, die zum Schutz für die Besatzungsmitglieder eingebaut worden ist.
- eine Kampfbomberversion, die mit einem Paar ETC 250 Bombenaufhängevorrichtungen unter dem Leitwerk ausgestattet war, die es der Besatzung erlaubte, zwei 250 Kilo-Bomben mitzunehmen. Angetrieben war dieses Flugzeugmuster durch zwei DB 601 N-Motoren anstatt der sonst verwendeten DB 601 A-1-Motoren.
- dieses Flugzeugmuster wurde als Aufklärungsmodell geflogen. Anstatt der MG-FF Kanonen hatte man eine RB 50/30 Kamera auf dem Boden der Flugzeugführerkanzel installiert.
- Aufklärungsvariante, ähnlich dem oben beschriebenen C-5 Modell, nur mit DB 601 N-Motoren ausgestattet.
- die beiden 20 mm MG-FF Kanonen wurden durch eine einzelne 30 mm MK 101 Kanone von Rheinmetall ersetzt.
- dieses Modell trug eine ETC 500 Bombenaufhängevorrichtung unter dem Flugzeugrumpf. Diese ermöglichte eine Bombenzuladung von zwei 500 Kilo-Bomben. Angetrieben war dieses Modell von zwei DB 601 N-Motoren.



Die ersten Maschinen der Serie Bf 110 C-1 wurden im Januar 1939 an die I.(Z)/LG 1 in Greifswald ausgeliefert. Das C-1 Modell besaß serienmäßig den neuen UDM dreiflügeligen voll verstellbaren Propeller.

Die flachen Einlaßöffnungen des Glykolkühlers

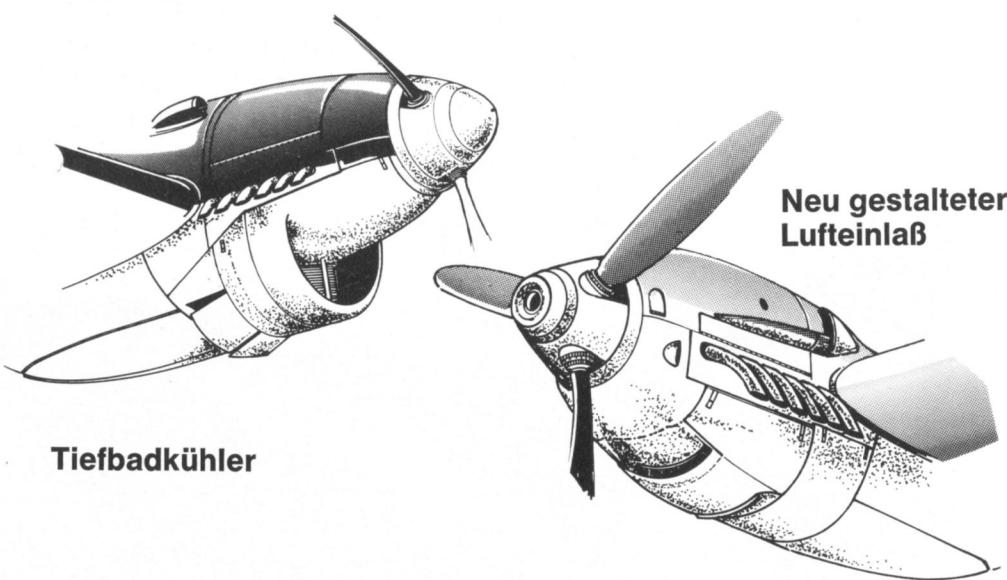


Die Tiefbadkühler unter den Motoren wurden durch flache Glykolkühler ersetzt, die unter den Tragflächen vor den Landeklappen angebracht waren. Diese Verbesserung löste nicht nur das Problem der außerordentlich hohen Turbulenzen, sie machte auch die Wartung einfacher.





Die Zeit vor dem Feldzug in Polen wurde genutzt, Besatzungsmitglieder von einmotorigen Einsatzflugzeugen auf die neue zweimotorige Maschine umzuschulen. Der Neuling als Zerstörerpilot (links) überprüft noch einmal den geplanten Kurs mit seinem Bordschützen, bevor beide zu einem Überland-Ausbildungsflug starten.



Ein speziell entwickelter hydraulischer Fahrgestellheber paßte genau unter das Fahrwerk und machte es den "Schwarzmännern" leicht, einen verbrauchten oder beschädigten Reifen zu wechseln.

Die Bf 110 im Einsatz: Polen

Am 1. September begann die Operation Weiß, der Feldzug in Polen. Die Zerstörereinheiten waren von Anfang an im Kampfgeschehen. I.(Z)/LG 1 und I./ZG 1 waren der Luftflotte 1 (Kesselring) unterstellt und entlang der ostpolnischen Grenze eingesetzt. Das I./ZG 76 war im Süden mit der Luftflotte 4 (Lohr) an der polnisch-tschechoslowakischen Grenze im Einsatz. Die 2. Staffel des Zerstörergeschwaders 76 brachte die ersten Zerstörer über die polnische Grenze. Wolfgang Falck, ein junger Oberleutnant und Staffelkapitän der 2. Staffel/Zerstörergeschwader 76, erinnert sich an diese Zeit: "Wir hatten Befehl, um 06.00 Uhr zu starten und He 111 des Kampfgeschwaders 4 nach Krakau zu begleiten. In der Begeisterung schlug irgendjemand vor, daß wir früher schon zum Start rollen sollten, um eine Stunde früher im Kampfeinsatz zu sein als alle anderen Zerstörer." Dem Vorschlag folgend, ließen alle Piloten zu ihren Maschinen, um nicht zurückgelassen zu werden. "Unglücklicherweise konnten wir unsere Bomber nicht finden, bevor wir über Krakau angelangt waren. Glücklicherweise fand sich aber nichts, vor dem wir unsere Bomber hätten beschützen müssen. Es gab noch nicht einmal Flakfeuer, außer einigen wenigen Flakwölkchen. Nachdem die Bomber abgeladen hatten, begleiteten wir sie zurück zur Front. Als wir uns der Front näherten, konnte ich Städte sehen, die brannten und zerstört waren. Jetzt erst fing ich an zu fühlen, daß der Krieg begonnen hatte. Nachdem unsere Treibstoffvorräte zu Ende gingen, drehten wir ein in Richtung zu unserem Fliegerhorst und ließen die Bomber hinter uns. Als wir von den Heinkels wegdrehten, schaute ich nach unten und sah eine Heinkel 46 - einen Heeresaufklärer - ganz allein und ohne Schutz seinen Auftrag ausführen. Ich tauchte nach unten weg, um ihm Begleitschutz zu fliegen und ihm zu signalisieren: 'Schau, wir sind hier und du kannst unter dem Schutz unserer Tragflächen deinen Auftrag ausführen!' Plötzlich erblickte mich dieser Pilot, begann zu drehen und zu kurbeln wie ein Verrückter und der Richtschütze begann, heftig auf mich zu schießen. Nachdem ich eilig abgedreht hatte, wurde mir klar, daß ich gerade die Feuertaufe von einem unserer eigenen Flugzeuge erhalten hatte. Minuten später sah ich ein anderes Flugzeug am Himmel fliegen: Holla! eine PZL 23 ist es, mit der ich den Kampf aufnehmen werde. Als ich versuchte, Höhe zu gewinnen und in die Sonne kurvte, sah ich einen Schimmer von Rot auf seinen Tragflächen. Jetzt war ich ganz sicher, daß ich ein polnisches Flugzeug vor mir hatte. Wir waren nicht informiert worden, daß die normalen rot-weißen nationalen Embleme mit Tarnfarbe überpinselt worden waren und jetzt nur noch das Rot sichtbar war. So setzte ich mich hinter ihn, eröffnete das Feuer. Glücklicherweise waren meine



Diese Bf 110 C-1 der 2./ZG 76 steht am Abend des 31. August, aufgetankt und bewaffnet, getarnt unter Bäumen. Das rote "D" ist weiß umrahmt.

Treffer nicht günstiger als die des Bordschützen des Aufklärers. Als er wegdrehte, um auszureißen, sah ich, daß ich einen Stuka bekämpft hatte. Im gleichen Moment stellte ich fest, daß das, was ich für ein polnisches Hoheitsabzeichen gehalten hatte, ursprünglich ein rotes E gewesen war. Ich meldete dies sofort nach der Landung und schnellstens wurden alle farbigen Staffelabzeichen unserer Flugzeuge schwarz überpinselt."

Unten: Die I.(Z)/LG 1 trug einen Wolfskopf auf der Nase ihrer Bf 110 C. Diese Zerstörerausbildungsgruppe war der Luftflotte 1 (Kesselring) unterstellt und war bei der Operation Weiß in Ostpreußen im Einsatz. Diese Einheit erzielte die ersten Zerstörertriumphe, da es ihr gelang, fünf PZL 11 ohne eigene Verluste abzuschießen.



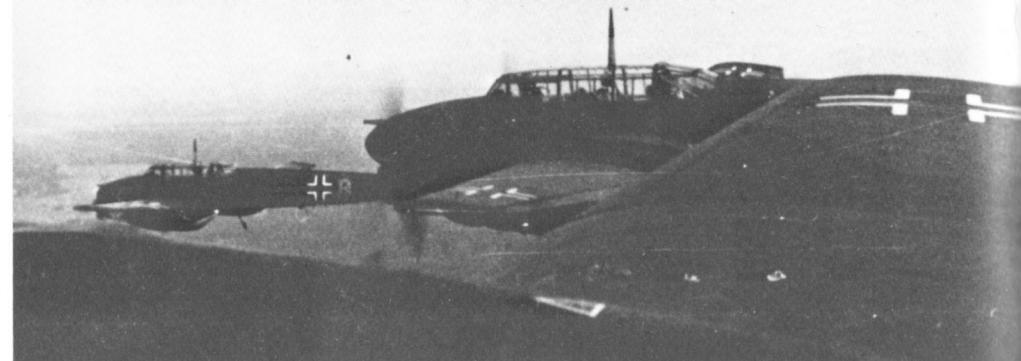
Falck und die I./Zerstörergeschwader 76 blieben erfolglos an diesem ersten Tag.

Im nördlichen Kampfabschnitt flog das mit Bf 110 ausgerüstete I.(Z)/LG 1 Begleitschutz für He 111 P der KG 27 gegen Warschau. Als die Heinkel-Bomber gerade begannen, ihre Bomben auszulösen, tauchten 30 PZL 11 C der Pawlikowski-Jagdbrigade auf, um sich in den Kampf zu stürzen. Innerhalb kürzester Zeit hatten die Zerstörer fünf von den polnischen Jägern vom Himmel gefegt, ohne selbst eine Maschine verloren zu haben.

Am zweiten Tag traf die I./ZG 76 eine Anzahl von PZL 11 über Lodz, von denen Leutnant Lent und Oberleutnant Nagel je eine abschießen konnten. Auf der anderen Seite gelang es den polnischen Piloten, drei der Zerstörer abzuschießen. Aber der organisierte Einsatz der polnischen Luftwaffe schwand mehr und mehr, da die meisten ihrer Maschinen am Boden zerstört worden waren. Die Zerstörer hatten jetzt Gelegenheit, Luft-Boden-Einsätze und andere Kampfangriffe zu fliegen. Nur ganz vereinzelt kam es noch zu Luftkämpfen mit gegnerischen Flugzeugen. Oberleutnant Wolfgang Falck, der drei Luftsiege während der Schlacht in Polen erringen konnte, beschreibt seinen ersten Abschuß:

„Wir flogen 'Freie-Jagd', tief im polnischen Hinterland, als ich ein Flugzeug erblickte, das ganz ähnlich aussah wie unsere Ju 87. Als ich mich näher herangearbeitet hatte, konnte ich feststellen, daß es sich um eine PZL 23 handelte. Daran gab es keinen Zweifel. Ich glaubte, er flog dahin und freute sich an der Morgensonne.“

Das Staffelabzeichen der 2./ZG 76 war ein roter Marienkäfer mit sieben schwarzen Punkten auf dem Rücken und einem schwarzen Kopf auf einem weißen Schild. Auf dem Bild Oberleutnant Falck am Knüppel seiner Maschine mit Feldwebel Alfred Walz, seinem Bordfunker.



Rechts oben: Die 2./ZG 76 startete zu ihrem ersten Einsatz über Polen eine Stunde eher als geplant, um gegenüber den anderen Zerstörereinheiten eine Stunde im Kampfeinsatz voraus zu sein. Staffelkapitän Falcks "G" fliegt in der Position des Rottenführers.

Unten Mitte: Die Piloten der I.(Z)/LG 1 waren die ersten Zerstörer, die Erfolg hatten, als sie über Warschau auf Pawlikowskis Jägerbrigade trafen. Man bemerke die nicht alltägliche Sitte, einen Abschuß auf der Flugzeugnase anstatt auf dem Flugzeugrumpf zu markieren.

Unten rechts: Aus Breslau zurückgekehrt, zeigt Oberleutnant Falck das Eiserne Kreuz seinen Technikern.

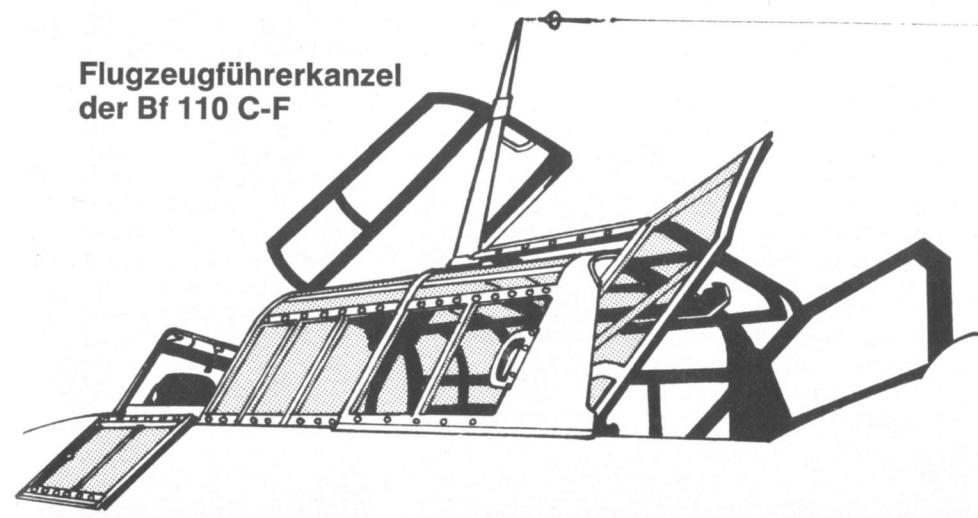


Luftschlacht über der Helgoländer Bucht

Nach dem Polenfeldzug verlegte die I./ZG 76 zurück zum Rhein und flog Aufklärungsflüge entlang der deutsch-französischen Grenze. Am 17. Dezember wurde diese Zerstörergruppe nach Jever verlegt, um dort das "Kommando Schumacher" zu verstärken - eine Reaktion auf die immer größer werdende Aktivität der RAF in der Bucht von Helgoland. Am nächsten Tag führten 22 Wellingtons der 9., 37. und 149. Staffel einen Angriff im Rahmen der bewaffneten Aufklärung durch. Die Flugzeuge der RAF wurden sehr früh, noch als sie weit über der See waren, von der Aufklärung erfaßt. "Kommando Schumacher" startete mit 32 Bf 109 und 16 Bf 110. Nur zehn der Wellingtons konnten nach England zurückkehren. Von den zwölf abgeschossenen gingen neun auf das Konto der I./ZG 76.

Staffelkapitän Falck und sein Rottennachbar flogen Aufklärungsflüge nordwestlich von Borkum, nicht weit weg von der Insel Texel. "Wir flogen in Richtung Holland, und als wir den Feind in der Luft sahen, begannen wir zu steigen. Die Bomber waren noch ziemlich weit entfernt. Wir konnten die kleinen Explosionswolken der Flakgeschosse über Wilhelmshaven sehen. Dann drehten die Tommis ab nach England." Aus der Angriffsposition stürzend, konnte Falck eine Wellington abschießen und sein Rottennachbar, Feldwebel Fresia, erwischt zwei, bevor er wegdrehen mußte, nachdem ihn eine Salve von einem Bordgeschütz der Wellington getroffen hatte. "Beide Motoren waren mir ausgefallen. Trotzdem segelte ich zu dem Flugplatz auf der Insel Wangerooge - es war das erste und letzte Mal in meinem Leben, daß ich als Segelfliegerpilot im Einsatz war."

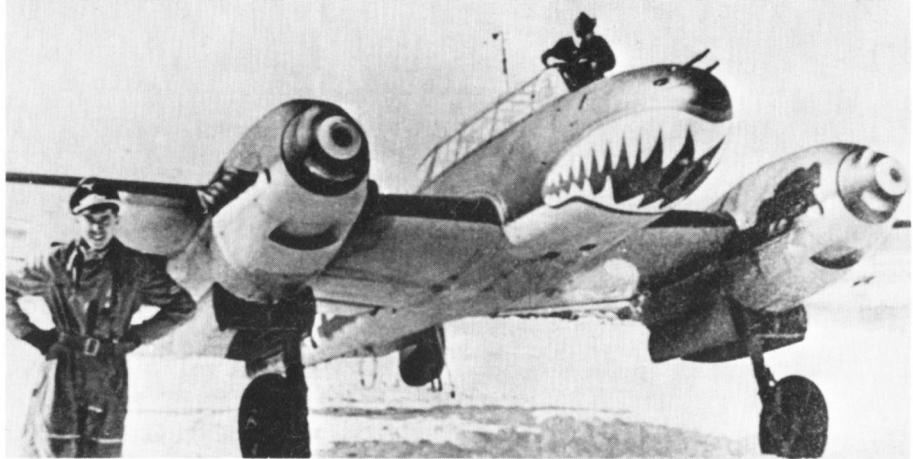
Flugzeugführerkanzel der Bf 110 C-F



Oben rechts: In einer dichten Abwehrformation fliegend, finden die Wellingtons der 149. Staffel keine Ziele, als sie von See kommend über Wilhelmshaven eindrehen. Die Katastrophe wird in wenigen Minuten folgen.

Falck und die stolzen Piloten der 2./ZG 76 stehen auf dem Fliegerhorst in Jever vor der Maschine des Staffelkapitäns angetreten, kurz nachdem sie nach der Luftschlacht über der Helgoländer Bucht gelandet sind. Von zwölf Wellingtons konnte das ZG 76 neun abschießen.





Im Frühjahr tauschte das LG 144 seine Bf 109 gegen die Bf 110 Zerstörer ein und wurde in II./ZG 76 umbenannt. Die Gruppe übernahm das Haifischmaul als ihr Abzeichen und war als die "Haifischgruppe" bekannt. Kurz nachdem die neue Zerstörergruppe ihre Maschinen übernommen hat, sehen wir Hans-Joachim Jabs, der später als einer der Nachkampf-Asse und Kommodore des NJG 1 bekannt und berühmt werden wird.

Nach der Ausbildung in der Ergänzungs(Zerstörer)staffel wurde Leutnant Gustav Tham zur II./ZG 76 versetzt. Das ZG 76, eines der ersten Zerstörerverbände, die begannen, ihre Flugzeugnase mit der Staffelfarbe zu bemalen, war während der Einsätze in Skandinavien in dem relativ ruhigen Gebiet an der deutsch-französischen Grenze stationiert.



OPERATION WESERÜBUNG

Die Bf 110 hatte sich jetzt im Kampf bewährt. Anfang 1940 überschritt die Produktion 100 Stück pro Monat. Die I. und II./ZG 26 hatten von Bf 109 auf den Zerstörer umgerüstet. Im Februar folgte die I./JG 144. Auch sie gab ihre Bf 109 ab und wurde zur II./ZG 76. Die Anzahl der Zerstörergruppen war damit auf fünf gebracht. Die I. und II./ZG 2 und III./ZG 26 und I./ZG 52 folgten. Es war Görings Plan, die Himmel mit seinen Elitezerstörern zu füllen.

Am 8. April wurde Hauptmann Falck, der inzwischen zum Gruppenkommandeur der I./ZG 1 ernannt worden war, zum Hotel Esplanade in Hamburg befohlen. Dort war das Hauptquartier der 10. Fliegerdivision untergebracht. Als er ankam, wurde er zu einem streng gesicherten Raum gebracht, in dem bereits viele Gruppenkommandeure versammelt waren. Dort eröffnete man ihnen, daß Deutschland Dänemark und Norwegen am nächsten Morgen besetzen würde.

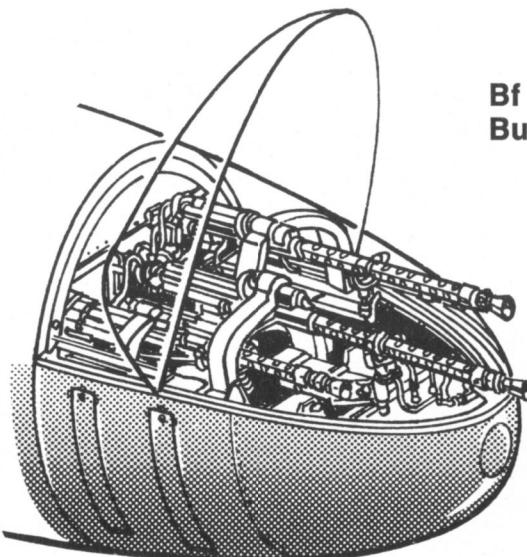
DÄNEMARK

„Jeder von uns Gruppenkommandeuren erhielt seine besonderen Aufgaben und wir wurden darüber informiert, daß die meisten vom technischen Personal bereits in Lastwagen verladen waren, um die Grenze nach Dänemark am nächsten Morgen zu überqueren und somit gleich hinter der ersten Welle der Infanterie in das Land einzudringen. Diejenigen Gruppen, die nach Norwegen verlegen sollten, verluden ihr technisches Personal in Transportflugzeuge, um mit den Fallschirmjägern, die die neuen Flugplätze sichern sollten, in ihre neuen Fliegerhorste geflogen zu werden. Ich erhielt den Befehl, zwei Staffeln nach Dänemark zu verlegen. Wir hatten den Auftrag, die Gegend von Kopenhagen aufzuklären und dann in Aalborg zu landen. Unsere dritte Staffel wurde nach Norwegen befohlen. Während der Nacht saß ich bei meinen fliegenden Besatzungen und besprach mit ihnen den bevorstehenden Einsatz. Ich befahl, so tief wie möglich zu fliegen, um dann auf 500 m zu steigen, damit wir mit der Sonne im Rücken entlang der Küste fliegen konnten. Sollten wir den Feind über Kopenhagen antreffen, erwartete ich von meinen Jungs, daß sie es ihm zeigten, wozu wir fähig waren.

Am nächsten Morgen war herrliches Wetter und wir starteten von Barth mit Tagesanbruch. Wir flogen sehr tief, nicht mehr als fünf bis zehn Meter über dem Wasser. Es war ein derart kurzer Flug, daß wir noch nicht einmal unsere Landkarten zu benutzen brauchten. Die Küste tauchte vor uns auf, wir überquerten eine Straße, dann eine Eisenbahnlinie und als wir hochzogen, konnten wir unser Ziel, das Gelände des Fliegerhorstes in den Vororten von Kopenhagen, vor uns liegen sehen. Auf dem Rollfeld vor uns machten wir zehn alte Hochdecker Fokker Aufklärungsflugzeuge aus und ungefähr zwei Dutzend Fokker D-21 Jäger, die sich in der Morgensonne aufgereiht hatten. Alle schienen ihre Maschinen warmlaufen zu lassen. Wenn sie starten würden, hätten wir eine Menge zu tun. Ein richtiger Luftkampf mit einer D-21 in niedrigen Höhen würde keine schlechte Sache sein. Im gleichen Augenblick bemerkte ich, wie eines der Aufklärungs-

flugzeuge startete. Als ich mich auf die Fokker stürzte, jetzt ungefähr 100 m hoch, begannen meine Staffelkameraden die zum Start rollenden Jäger mit Bordwaffen zu beschießen. Die Flakkanonen auf dem Flugplatz eröffneten nun das Feuer auf uns. Das Aufklärungsflugzeug brach unter meinem Feuer auseinander, ging in Flammen auf und fiel auf den Boden zurück, als ich hochzog. Ich brachte meine Maschine herum und sah, wie Flammen und Rauch aus den am Boden brennenden Flugzeugen schlügeln. Ich machte gerade meinen dritten Anflug auf die Flugbetriebsflächen des Fliegerhorstes, als meine Maschine bebte. Dann fiel mein linker Motor aus. Eine Sekunde später bekam ich einen furchterlichen Tritt in mein verlängertes Rückgrat und wurde so heftig nach oben geworfen, daß ich gegen das Dach meiner Pilotenkanzel flog. - Ich war getroffen! Ich hatte gehört, daß man in den ersten Minuten nach einem Treffer keine Schmerzen fühlen sollte, nur Benommenheit. Ich fühlte das nadelfeine Prickeln der Betäubung im Gesäß und in den Oberschenkeln. Ich war mir klar, daß ich nicht mehr lange über feindlichem Territorium bis nach Aalborg würde fliegen können.

Nach Nordwesten drehend, in Richtung Aalborg, erwarte ich, meine Einheit dort zu finden. Auf dem Weg entdecke ich eine meiner Bf 110, die eine Notlandung auf einer Wiese machen mußte. Mein Flugzeug auf die Fläche legend, kann ich beobachten, wie der Pilot auf der Fläche steht und das Flugzeug von einer Menge dänischer Soldaten umstellt ist. Eine verdammt schlechte Situation! Was soll ich bloß machen? Ich entschließe mich, neben dem verunglückten Flugzeug zu landen. Als ich über die Wiese rollte, bemerke ich keine offenen Feindseligkeiten von seiten der dänischen Soldaten. Der Pilot erklärt mir, daß er von Flakkräften abgeschossen worden ist, aber von den dänischen Truppen gut behandelt wird. Diese werden von einem jungen dänischen Hauptmann, der sich mir vorstellt, geführt. Der Pilot war bereits in Verbindung mit Aalborg, das in unseren Händen war, nachdem nur ein Zug Fallschirmjäger den Platz erobert hatte. Außerdem erfuhr ich, daß von Aalborg aus schon eine Ersatzmaschine in die Luft gebracht worden war. Ich dankte dem dänischen Hauptmann für die gute Behandlung meines Piloten und flog nach Aalborg weiter."



Bf 110 C-F
Bugbewaffnung



Der Pilot der Bf 110 trägt einen Sitzfallschirm, ähnlich den Fallschirmen, wie sie die einmotorigen Jägerpiloten trugen, während der Funker/Heckschütze den Rückenfallschirm trägt. Die Anordnung des Sitzfallschirms rettete Wolfgang Falck zweifelsfrei das Leben, als dieser Fallschirm ein Maschinengewehrgefeuer stoppte.

NORWEGEN

In Norwegen erwies sich die Lage erheblich anders als bei der schnellen und relativ einfachen Besetzung Dänemarks.

Infanterie landete an fünf verschiedenen Stellen entlang der norwegischen Küste. Nach x + 175 Minuten hatten die Bf 110 des I./ZG 76 den Auftrag, über den Fliegerhorsten von Oslo-Fornebu und Stavanger-Sola zu erscheinen, um den Himmel von feindlichen Luftstreitkräften freizuhalten und einen Schirm über die Bodenoperation der Fallschirmjäger zu legen, deren Landung zehn Minuten später im Aufmarschplan festgelegt war. Zwanzig Minuten später, nachdem die Fallschirmjäger gelandet waren und hoffentlich das Feld im Griff hatten, sollten Ju 52-Maschinen landen und weitere Kampftruppen ausladen, die dann beginnen sollten, die Umgebung des Fliegerhorstes zu gewinnen, zu sichern und einem evtl. Gegenangriff Widerstand leisten. Ein simpler Plan, aber ein Plan, der keinen Umweg im Zeitplan erlaubte, denn die Bf 110-Flugzeuge würden nur für zwanzig Minuten Treibstoff an Bord haben, wenn sie über den feindlichen Zielfliegerhorsten ankommen würden.

Olt. Hansen, der acht Bf 110 der I./ZG 76 anführte, war pünktlich über dem Fliegerhorst Fornebu, als ihn neun Gloster Gladiators aus der Sonne angriffen. In einem wilden Luftkampf wurden zwei Zerstörer und drei Gladiators abgeschossen, bevor die norwegischen Doppeldecker aus dem Zielgebiet vertrieben werden konnten. Der Luftkampf trug dazu bei, daß drei von Hansens sechs verbleibenden Flugzeugen nur noch mit einem Motor fliegen konnten und außerdem noch ihren Kraftstoff aufgebraucht hatten, den sie jetzt dringend gebraucht hätten. Als sie über dem norwegischen Fliegerhorst Kampfkurven flogen, sah Hansen kein Anzeichen der Fallschirmjäger. Was Hansen zu diesem Zeitpunkt nicht wußte, war, daß die 29 Ju 52 des II./KGzbV 4, die die Fallschirmjäger an Bord hatten, in extrem schlechtes Wetter gekommen waren und unterwegs umdrehen mußten! Um 08.45 Uhr hatte Hansen seinen drei übriggebliebenen intakten Kampfflugzeugen den Auftrag gegeben, die Bodenverteidigungsstellungen rund um den Fliegerhorst mit Bordwaffen anzugreifen, Lücken und Breschen zu schlagen, und sich auf die Ankunft der Fallschirmtruppen vorzubereiten, die aber nicht kommen wollten. Um 09.05 Uhr, als die letzten Tropfen des Betriebsstoffes aufgebraucht waren, sah Hansen Ju 52-Transportflugzeuge zwischen den Wolken in einiger Entfernung auftauchen. Er nahm an, daß dies die verspätete Ankunft der erwarteten Fallschirmtruppen sei, aber es war die verfrühte Ankunft der Kampftruppen. Die 1. Staffel des ZG 76 begann ihren Angriff erneut und konzentrierte das Feuer ihrer Maschinengewehre auf die Fliegerabwehrwaffen rund um den Fliegerhorst, die mit ihrem mörderischen Feuer tödlich für die Fallschirmjäger gewesen wären, während diese an ihren Fallschirmen in der Luft hingen.



Nach der Besetzung von Dänemark zeichnet ein Unteroffizier des ZG 76 die vorläufigen Abschußdaten auf das Leitwerk von Falcks Bf 110.

Unten: Die Maschinen der 1. Staffel/ZG 76 schlossen sich am Nordwestaußenzaun zusammen, um mit ihren rückwärtigen Maschinengewehren die norwegischen Stellungen unter Feuer zu nehmen.



Die Infanterie, die in "Eisernen Annis" auf ihren Einsatz wartete, ohne blassen Schimmer, daß die Fallschirmjäger bis jetzt noch nicht über dem Platz gewesen waren, gingen mit ihren schweren Transportmaschinen sofort in den Landeanflug über. Olt Hansen beobachtete mit Verwunderung, daß das erste der Transportflugzeuge, anstatt die Fallschirmtruppen auszuspeien, zur Landung anschwebte, aber unter arg heftigem Feuer von Flugabwehrwaffen es sich anders überlegte und wieder nach oben wegzag. Hansen bemerkte, daß er nicht länger warten konnte und entschloß sich, zu handeln für den Fall, daß die Fallschirmjäger den Flugplatz nicht nehmen würden. Sein Geschwader, das ZG 76, würde den Auftrag ausführen. Und schon gab er den Auftrag an seinen Staffelkameraden: "Lent, nimm einen Landeanflug und lande auf dem Platz! Wir werden Dir Feuerschutz geben!" Mit nur noch einem Motor, der sich mühsam drehte und schwarzen Rauch hinter sich herzog, schoß Lent die Runway hinunter und feuerte mit seinen Maschinengewehren auf alles, was sich



Leutnant Helmut Lents Bf 110 kam in einem Zaun eines Hauses an der Außenseite des Flughafens von Oslo-Fornebu zum Stehen, nachdem ihm das Fahrwerk abgebrochen war.

ihm am Boden zeigte. Beinah hätte Lent eine Ju 52 gerammt, die versuchte, auf einer zweiten Rollbahn zu landen. Lents Maschine fegte durch den Außenzaun, beide Fahrwerke brachen ab und mit dem Rest seiner Maschine rauschte er in ein Holzhaus, das an der Ecke des Flugplatzes stand. Eine nach der anderen der verbliebenen fünf Maschinen der 1. Staffel des ZG 76 stürzte hinunter auf die Runway, landete und rollte zur Nord-West-Ecke des Flugplatzes, wo sie sich in Linie aufstellten und mit ihren rückwärtigen Maschinengewehren die norwegischen Stellungen beharkten. In Minuten schnelle waren Lent und sein Beobachter Kubisch zur Stelle, brachten das mobile MG-15 mit einigen Munitionskästen in Stellung. Glücklicherweise kam es aber dort zu keinem Feuerkampf - die norwegischen Truppen auf dem Fliegerhorst hatten sich zurückgezogen, genau in dem gleichen Moment, als Lent seine Maschine landete. So war es der 1. Staffel des ZG 76 gelungen, den Fliegerhorst im Handstreich zu nehmen. Um 09.17 Uhr begannen die Ju 52 der II./KGzbV 1 in den Fliegerhorst hineinzulanden. Sie überschwemmten den Flugplatz mit Luftlandetruppen. Zur gleichen Zeit trafen die Techniker des ZG 76 mit weiteren Maschinen ein und begannen sofort, die beschädigten Zerstörerflugzeuge wieder instandzusetzen.

Mittlerweile hatte sich an der Südwestküste bei dem Stavanger-Sola-Flugplatz genau das Gegenteil ereignet, was wir am Flugplatz Oslo-Fornebu erlebt hatten. Die Fallschirmjäger der 3. Kompanie/Fallschirmregiment 1 wurden auf die Minute genau abgesetzt, trotzdem sie unterwegs ebenfalls von schlechtem Wetter aufgehalten worden waren. Aber ihre Unterstützung aus der Luft, die Bf 110 der 3. Staffel/ZG 76, angeführt von Olt Gollob, war in so schlechtes Wetter gekommen, daß alle, außer zwei Maschinen, gezwungen waren, umzudrehen. Trotz sehr starkem Fliegerabwehrfeuer vom Fliegerhorst und ohne jeglichen Begleitschutz aus der Luft, waren die Fallschirmjäger in den Fliegerhorst Sola abgesprungen. Als die Fallschirmjäger begannen, sich auf dem Boden zu sammeln und schwer mit dem Abwehrfeuer auf dem Fliegerhorst zu kämpfen hatten, fegten zwei Zerstörer der 3./ZG 76 über den Fliegerhorst, schossen aus ihren Maschinengewehren und Kanonen, beschäftigten die norwegischen Verteidiger und gaben den Fallschirmjägern am Boden viel Zeit und Raum, ihren Angriff zu organisieren. Nach einer halben Stunde schwerer Kämpfe war der Flugplatz in deutscher Hand. Die Bf 110 konnten landen; gleich hinter ihnen Ju 52, die weitere Verstärkungstruppen in den Fliegerhorst einflogen.

Die Regierung in Berlin hatte gehofft, daß sich Norwegen so schnell ergeben würde, wie es die Dänen getan hatten. Aber das war bei dieser Invasion nicht der Fall. Heftige Kämpfe am Boden und in der Luft gingen unaufhörlich weiter.

Bf 110 C-2, C-3 und C-4

Einsatz und technischer Fortschritt machten laufend Änderungen und Verbesserungen bei der Bf 110 erforderlich, um den Zerstörer noch einsatzkräftiger und vielseitiger im Kampf zu machen. Die Ausführung C-2, bereits im Feldzug gegen Norwegen zum Einsatz gekommen, unterschied sich von der C-1 nur dadurch, daß sie ein verbessertes FuG 10 eingebaut hatte. Noch vor dem Feldzug in Frankreich begann die Produktion der Bf 110 C-3 mit einem leistungsfähigeren MG FF vom Fließband zu rollen. Sehr schnell wurde diese durch die C-4 ersetzt, die als erste mit einem gepanzerten Cockpit als Schutz für die Besatzung ausgestattet war. Dieses Muster ging in Produktion, als die Offensive im Westen begann, doch konnte es nicht in ausreichenden Stückzahlen an die Front kommen, bevor die Luftschlacht um Großbritannien begann.



Frankreichfeldzug

Mit Sonnenaufgang des 10. Mai 1940 war der "Sitzkrieg" vorbei und die Wehrmacht begann ihren massiven Angriff gegen Frankreich und die Niederlande. ZG 1 und ZG 26 waren der Luftflotte 2 (Kesselring) unterstellt, die die Heeresgruppe B bei ihrem Angriff auf Holland und Belgien unterstützte. Das ZG 76 war der Luftflotte 3 (Sperrle) unterstellt und hatte den Auftrag, die Heeresgruppe A zu unterstützen, deren Auftrag es war, durch Luxemburg, Südbelgien und Frankreich anzugreifen. Die erste Gruppe des ZG 1 wurde in Erwartung auf den Angriff auf die Niederlande nach Kirchheim verlegt.

Nach fünf Tagen heftigen Kampfes kapitulierte die holländische Wehrmacht und die I./ZG 1 wurde in den Süden beordert, um in die Schlacht um Frankreich einzugreifen. Hier hatte die II./ZG 76 Begleitschutz und Kampfaufträge geflogen, um die Heeresgruppe A während ihres Vormarsches durch Belgien und Luxemburg zu unterstützen. Die Flugplätze in der vorderen Kampfzone waren so überbelegt, daß während der ersten drei Einsatztage die II./ZG 76 vom Köln-Bonner-Flughafen starten mußte, dann nach Elsenborn flog, um aufzutanken und dann erst zum Schlachtfeld fliegen konnte. Sie erreichte dort in der Regel nicht eher als 09.00 Uhr ihren Einsatzraum.

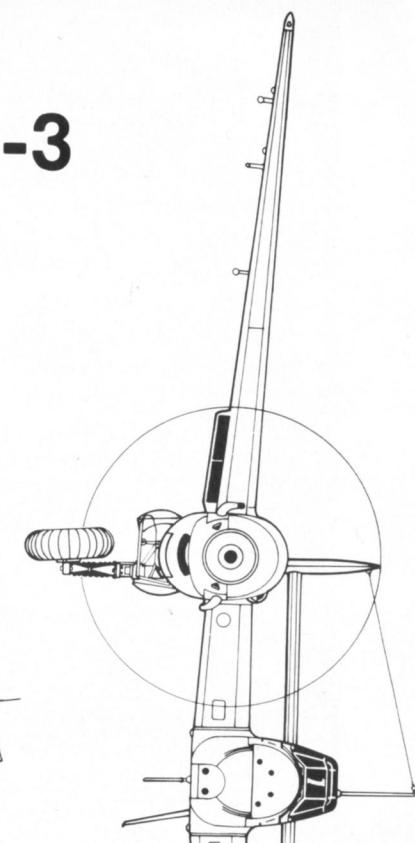
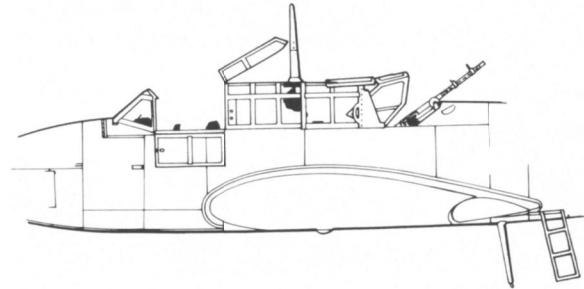
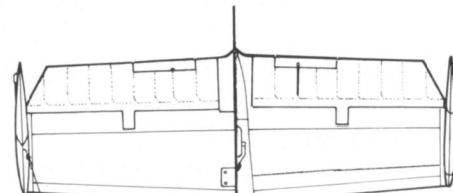
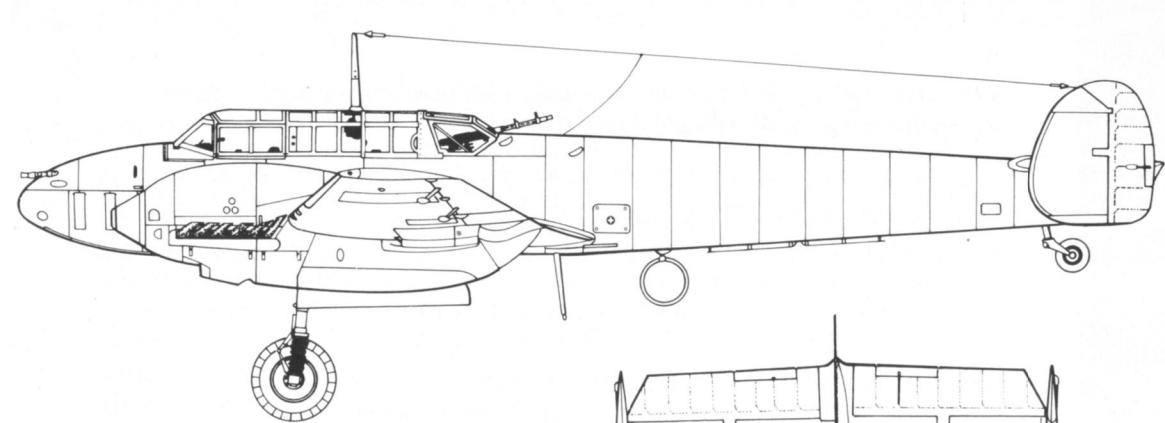
Am zweiten Tag der Invasion, dem 12. Mai, flog Lt Hans-Joachim Jabs von der 6./ZG 76 einen Einsatzauftrag bei der 4. Panzerdivision, als er seinen ersten Abschuß verzeichnen konnte:

"Wie man nie im Leben sein erstes Mädchen vergißt, so wenig vergißt man seinen ersten Luftsieg. Wir waren etwa 3.500 m über der Festung Namur in Belgien. Es war herrliches Wetter, am Himmel waren keine Wolken. Plötzlich schießt unser Gruppenkommandeur Hauptmann Groth in einem steilen Sturzflug nach unten und beginnt, die Festung mit Bordwaffen anzugreifen. Ich bemerke, daß sich zwei Curtiss Hawks an sein Leitwerk hängen und beginne meinen allerersten

Links oben: Nach der Ausrüstung vieler Luftwaffenverbände mit dem Zerstörer wurde Ende 1939 das ZG 52 aufgestellt, das einen weißen Drachen auf einem schwarzen Schild als Abzeichen trug. Da sich dieser Verband noch in der Ausbildung befand, wurde er während der Besetzung Norwegens nicht zum Einsatz gebracht.

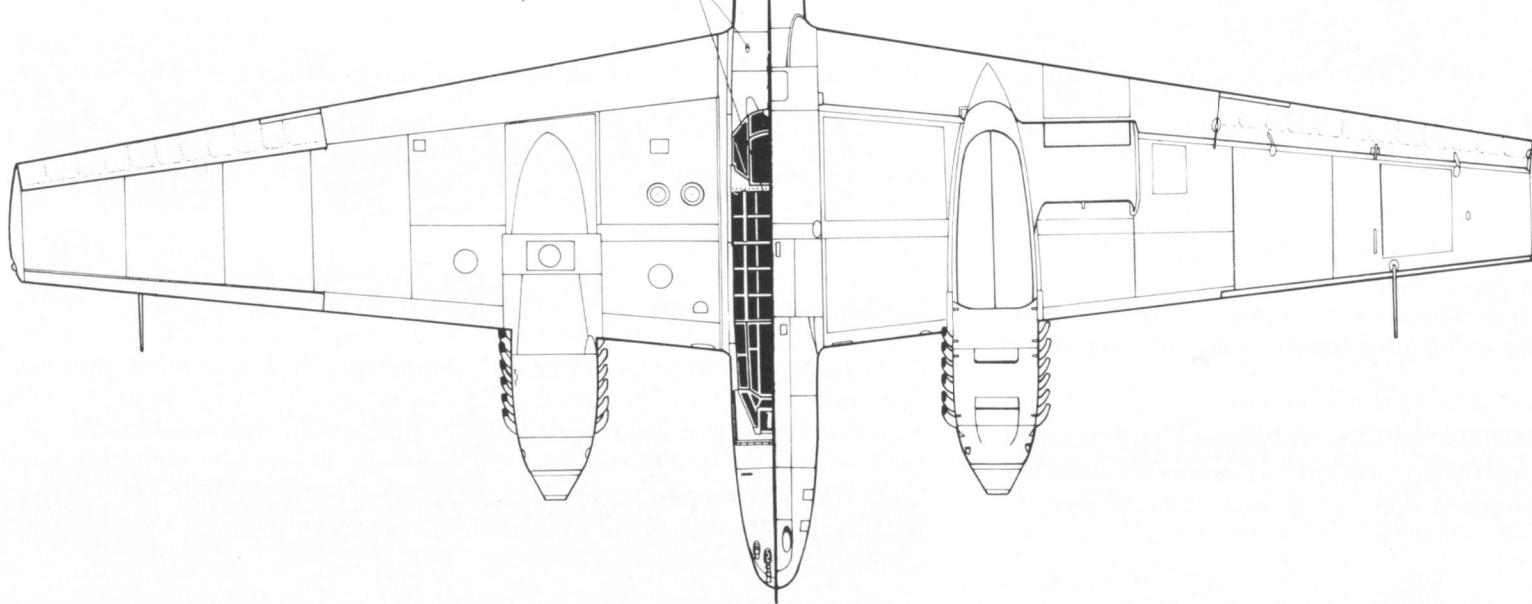
Links: Nachdem es wieder mit Bf 110 C ausgerüstet war, wurde im Frühjahr 1940 die I./JG 137 in ZG 2 umbenannt. Immer noch den Bernburger Jäger als Wappen tragend, war dieser erfahrene Verband einsatzbereit, jedoch bis Mai 1940 noch nicht im Einsatz erprobt.

Bf 110 C-3



Technische Daten:

Spannweite: 16,34 m; Länge: 12,07 m; Höhe: 4,17 m; Triebwerke: Zwei Daimler Benz DB 601 A-12 Zylindermotore; Bewaffnung: Zwei 20 mm MG-FF Kanonen mit je 180 Schuß und vier 7,92 mm MG 17 mit je 1.000 Schuß und ein MG 15 - 7,92 mm mit 750 Schuß; Geschwindigkeit: 622,27 km/h in 6.060 m Höhe; Reichweite: 1.259 km bei 401 km/h.





Oberleutnant Falck, jetzt Kommandeur der I./ZG 1, meldet in Kirchheim kurz vor der Invasion in Frankreich und den Niederlanden an General Kesselring.

Oben rechts: Das ZG 52 bereitet sich zum Start gegen Ziele in Frankreich am Morgen des 10. Mai vor. Dieser Verband war einer der letzten, die die Bf 110 vor der Schlacht über Frankreich ausgeliefert bekamen; die helle Tarnbemalung auf dem Flugzeugrumpf ist typisch für diese Version.

Rechts: Die Flugzeuge der III./ZG 26 "Horst Wessel" mit deutlich sichtbaren gemischten Tarnanstrichen starten in einen wunderbar sonnigen Morgen, um Einsätze gegen Ziele in Holland und Belgien zu fliegen.

Luftkampf. Ich war so verblüfft, daß ich nichts anderes tun konnte, als zu sitzen und meinen Mund weit aufzusperren. Dann stürzt sich ein weiterer Gegner aus der Luft auf mich und attackiert mich mit seinen Bordwaffen. Nach oben schauend, sehe ich einen weiteren, der etwas höher war als ich. Ich hebe die Nase meines Flugzeuges, beschleunige und beginne zu feuern. Vier Maschinengewehre und meine Zwillingsskanone fordern ihren Zoll - er beginnt zu brennen, schmiert an meiner linken Seite ab und stürzt nach unten. Ich lege meine Maschine auf die Fläche und beobachte, wie er sich in den Grund bohrt. Mein erster Luftsieg! Am nächsten Tag gelang es mir, eine Morane abzuschießen. Am 15. Mai konnte ich zwei weitere Moranes in die Tiefe befördern.

Nachdem die französische Luftwaffe geschlagen ist, wird die deutsche Luftwaffe nun mit Masse in den Kampf am Boden geworfen, um die vorwärtsdringenden Armeeeinheiten zu unterstützen. Daneben werden weiterhin alle Anstrengungen unternommen, die noch verbliebene französische und die englische Luftwaffe in Frankreich zu zerschlagen, indem kontinuierliche Angriffe auf ihre Einrichtungen geflogen werden. Am 20. gelang es den Deutschen, einen Brückenkopf über die Somme zu schlagen, nach Norden auszuholen und Boulogne zu nehmen und am 29. Calais einzuschließen. Das britische Expeditionskorps war nun eingeschlossen. Ab 26. Mai begannen die britischen Expeditionstruppen, sich nach Dünkirchen zurückzuziehen, wo die deutschen gepanzerten Verbände den Ring um sie schlossen. Um die Panzerdivisionen für spätere Operationen bereitzuhalten, befahl Hitler den Panzerkräften, den



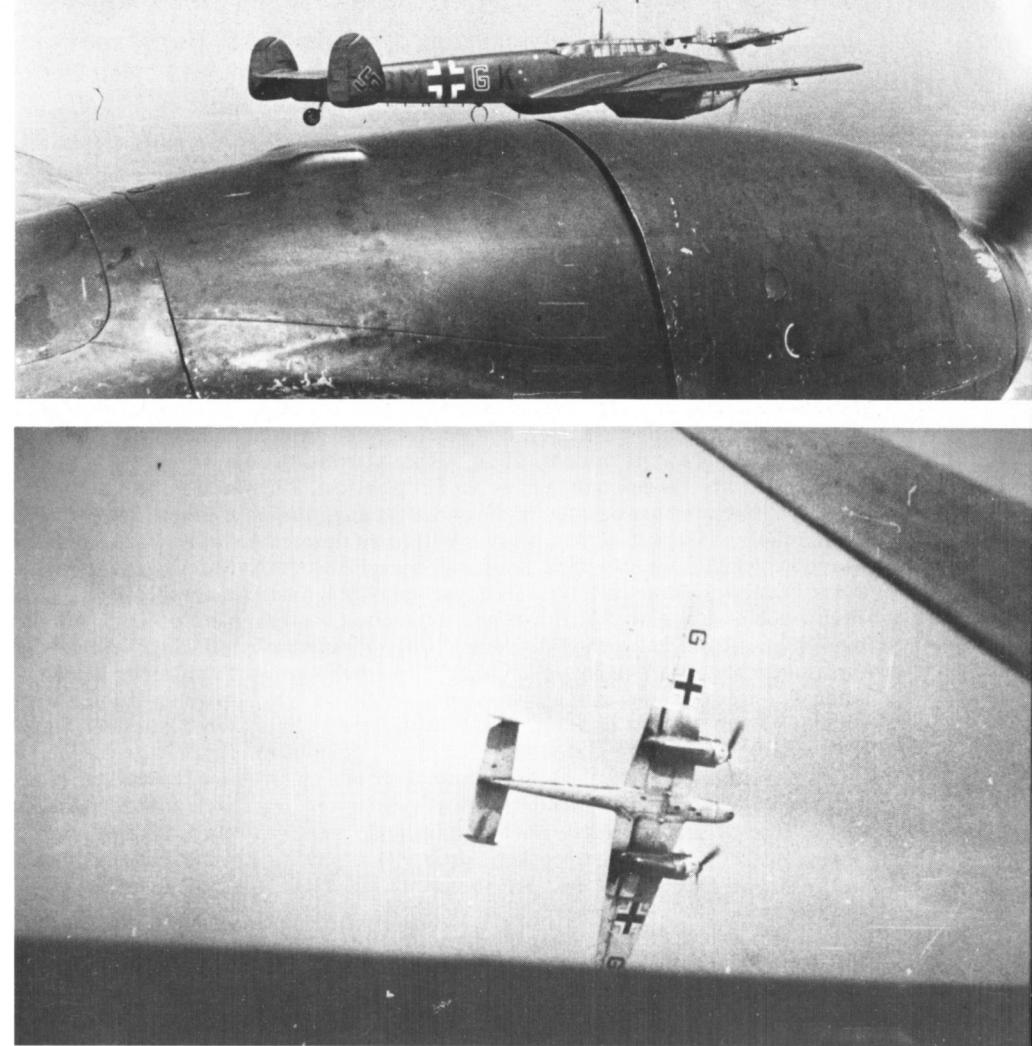
Vormarsch einzustellen. Dafür erhielt die deutsche Luftwaffe zur gleichen Zeit den Auftrag, ihren Angriff zu steigern. Göring glaubte, die britischen Streitkräfte bei Dünkirchen aus der Luft vernichten oder wenigstens verhindern zu können, daß sie nach England entkommen. Am 29. Mai war Oberleutnant Hans-Joachim Jabs, der seit seinem vierten Luftsieg am 15. ohne weiteren Luftsieg geblieben war, mit seiner Staffel über Dünkirchen.

”Es brannte die ganze Stadt, unsere Stukas und Heinkels bombardierten sie laufend. Zwei Kameraden und ich waren gerade durch eine hohe Wolke brennenden Öls getaucht, als wir plötzlich einige Spitfires vor uns auftauchen sahen. Beinahe reflexartig drückte ich auf meine Waffenauslöseköpfe und konnte zwei von ihnen zu Boden schicken. Einer der Tommies konnte mit dem Fallschirm aussteigen. Ich konnte nicht mehr beobachten, ob auch der zweite Pilot herauskam, bevor sein Flugzeug sich in den Boden bohrte. Ich hatte meinen fünften und sechsten Luftsieg auf einmal erzielt.

Es war aber auch am Himmel über Dünkirchen, als wir Zerstörerpiloten feststellen mußten, daß unsere Bf 110 doch nicht das war, was wir erhofft hatten. Bis zur Schlacht über Dünkirchen waren wir Zerstörer die Elite. Als wir jedoch auf die Spitfire trafen, mußten wir schwere Verluste in Kauf nehmen. Wir waren zu langsam und nicht wendig genug. Immer, wenn wir mit den Spitfires in Luftkämpfe gerieten, konnten sie sich hinter uns setzen und angreifen. So gelang ihnen ein Angriff nach dem anderen. Sie konnten ihre acht Maschinengewehre zum Einsatz bringen, über uns ausrollen, drehen und erneut angreifen. Sie waren wie die Hornissen. Und unsere Cockpits waren ohne Panzerung. In der Schlacht über Frankreich verlor unsere Gruppe sechs Maschinen. Ich glaube, die meisten gingen auf das Konto der Spitfire über Dünkirchen.”

Der Luftkampf über Dünkirchen erschütterte in hohem Maß das Vertrauen der Zerstörerpiloten, das sie in die Bf 110 gesetzt hatten. Zum erstenmal mußten sie gegen eine große Zahl von Spitfires und Hurrikans antreten, die die RAF in die Luft gebracht hatte, um einen optimalen Erfolg zu erreichen. Ihr Ziel war die Erlangung der Lufthoheit im Raum Dünkirchen und damit die Sicherstellung der Evakuierung der englischen Truppen. Zum 4. Juni hatten die Briten bereits 338.226 Soldaten evakuiert, darunter 120.000 Mann der französischen Armee.

Nachdem die Briten Dünkirchen evakuiert hatten, konnte die Luftwaffe ihre volle Aufmerksamkeit darauf richten, die französische Luftwaffe total vom Himmel zu fegen und für die Heereskräfte Luftnahunterstützung zu fliegen. Am 10. Juni erklärte Italien Frankreich den Krieg und am 12. Juni wurde Paris zur offenen Stadt erklärt. Zehn Tage später, am 22. Juni, akzeptierte Marschall Petain die deutschen Kapitulationsbedingungen. Noch vor dem Ende der Luftkämpfe in Frankreich muß sich die deutsche Luftwaffe erneut mit der britischen über dem Kanal, indem sie den britischen Schifffahrtsverkehr angriff.



Oben: Eine Formation von Bf 110 C der I./ZG überfliegt die Front, um sich zurückziehende französische Streitkräfte aus der Luft mit Bordwaffen anzugreifen. Nachdem in der jetzigen Kriegsphase kaum noch Grund bestand, die Flugzeuge am Boden zu tarnen, begannen die Zerstörerdivisionen, ihre Tarnfarben aufzuhellen, wie man das an den Seiten des Flugzeuges sieht, das die Rotte anführt.

Nachdem sie das Ziel ausgemacht haben, kippen die Bf 110 der I./ZG 2 über die Fläche in den Sturzflug. Die wirkungsvolle Bordbewaffnung von zwei 20 mm MG-FF Kanonen mit 180 Schuß und vier 7,9 mm MG 17 Maschinengewehren mit je 1.000 Schuß war in der Lage, alle Ziele am Boden, außer schwer befestigten, zu vernichten.

Um diesen Schiffsverkehr zu schützen, warf die RAF Hurrikans und Spitfires in die Luft, die den deutschen Bombern und ihren Begleitschutz fliegenden Flugzeugen erneut starke Verluste beibrachten. Olt Wolfgang Falck, Gruppenkommandeur der I./ZG 1, beschreibt die Kraft der britischen Verteidiger, als er den Auftrag hatte, eigene Flugzeuge zu einem Einsatzflug über den Kanal zu führen.

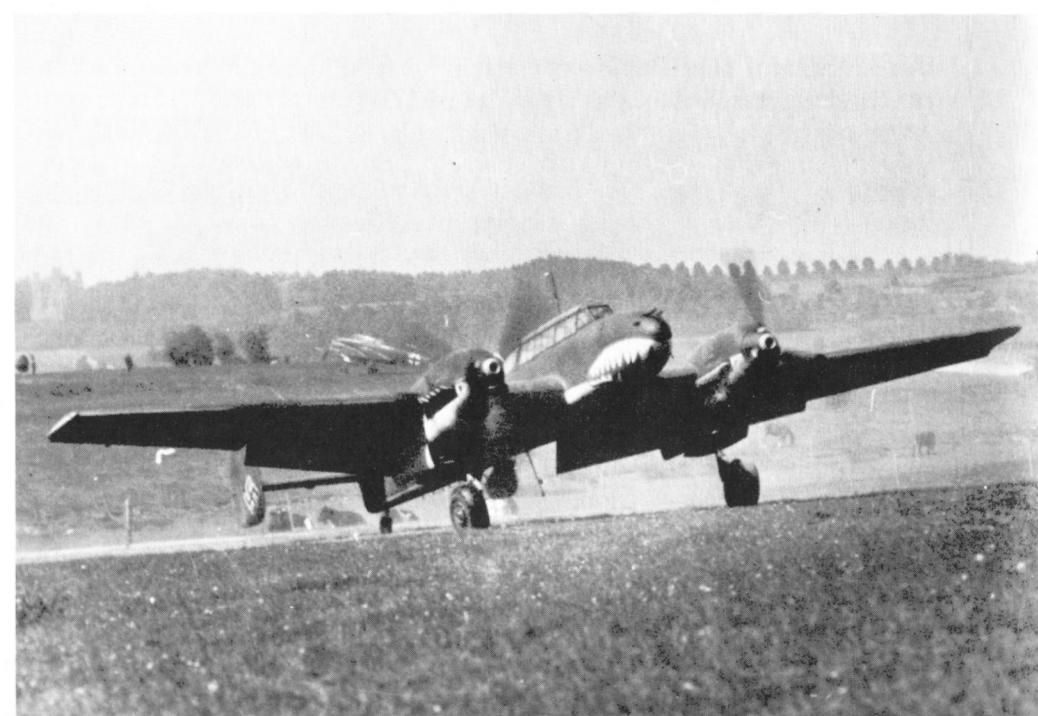
"Es war der schlimmste Einsatz, den wir je geflogen sind und ich war der einzige, der von diesem Unternehmen zurückkommen sollte. Mein Flugzeug hatte über 40 Treffer und war derart zerschossen, daß ich den Steuerknüppel noch gerade mit beiden Händen halten konnte. Wir flogen Begleitschutz für unsere Bomber, die die Küste von England angreifen sollten. In der Ferne sahen wir die britischen Spitfires, wie sie nach oben stiegen und Höhe gewannen, um in die Position zu kommen, von der aus sie uns angreifen konnten. Wir konnten sie aber nicht verfolgen, denn wir hatten den Auftrag, bei unseren Bombern zu bleiben, und so blieb uns nichts anderes übrig, als zu warten, bis die Tommis uns attackierten. Und als das geschah, gab es ein Schlachtfest. Wir waren mit unseren Zerstörern einfach nicht wendig und schnell genug, um mit ihnen Luftkämpfe durchzuführen. Da war nichts, was wir hätten zu unserer Abwehr tun können. In Flammen gehüllt, fielen meine Kameraden nach unten. Nachdem ich mehrmals in das Feuer von Bordwaffen geraten war, tauchte ich zur Wasseroberfläche nach unten, wobei sich eine Spitfire genau an mein Leitwerk hängte. Kurs auf die französische Küste nehmend, flog ich so tief, daß meine Tragflächen beinahe die Wasseroberfläche berührten und ich dabei mein Flugzeug kaum mehr auf Kurs halten konnte. Hin und her ausweichend, versuchte ich, ein wenig Höhe zu gewinnen, so daß wir mit dem Fallschirm aussteigen konnten, aber jedesmal, wenn ich hochzog, schoß eine Garbe von Leuchtpurgeschossen an uns vorbei. Meine Kanonen waren leergeschossen, so konnte ich noch nicht einmal zurückschießen, auch wenn ich einmal in Schußposition gekommen wäre. Ich brüllte meinem Bordfunker zu, nachzuladen, aber er kam nicht dazu. In sein Cockpit gepreßt, von meinem Zick-Zack-Kurvenflug durch vier bis fünf G in die Ecke gedrückt, konnte er nichts anderes tun, als ab und an auf die uns verfolgenden Spitfires zu feuern. Solange ich ganz nah an der Wasseroberfläche flog, konnten mich die Tommis nicht treffen. Aber ich konnte nicht wissen, wie lange ich noch in der Lage sein würde, meine Kiste so in der Luft zu halten, da mein Gasleistungshebel durchschossen war und Flugbenzin aus den Einschußlöchern in meinen Tragflächen ausströmte.

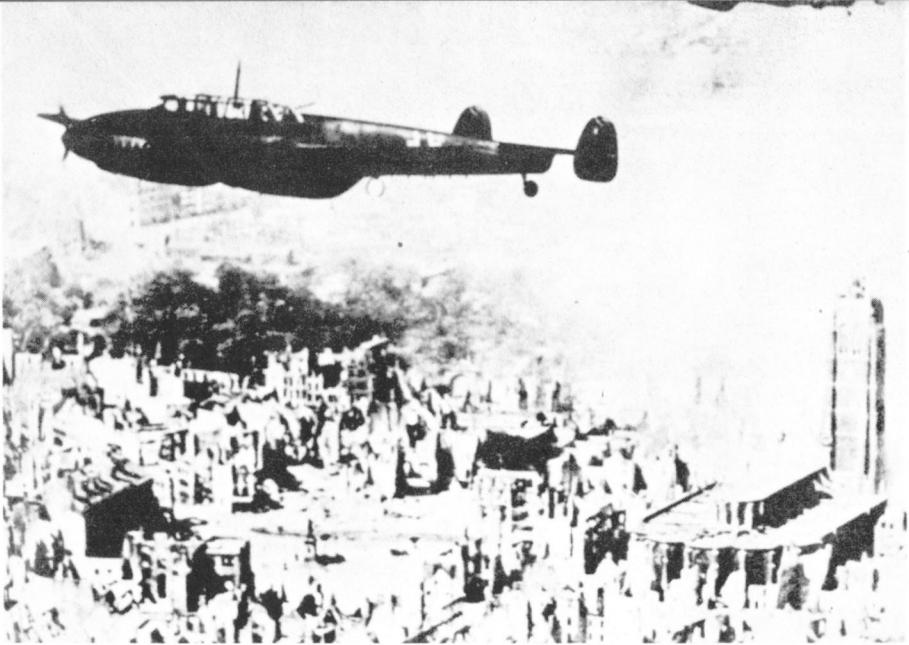
Endlich überquerten wir die Küste von Frankreich und ich begann um Sand und Dünens zu kurven, Häuser und Bäume, aber die Tommis blieben fest hinter mir, aber sie kamen wenigstens nicht in Schußposition. Da ich nicht mehr absehen konnte, wie lange meine Maschine das durchhielt, entschloß ich mich, hochzuziehen und auszusteigen. Aber jedesmal, wenn ich etwas Höhe gewonnen hatte, zischten erneut Garben von Leuchtpurmunition an unserer Maschine vorbei. Krach! Irgendetwas hartes schlug in meine Tragfläche ein, "... es muß ein Wunder sein, wenn ich die Mühle noch länger über dem Grund halten kann!" sagte ich laut vor mich hin. Jetzt Kurs nach Osten haltend, meine Verfolger immer noch an meinem Leitwerk hängend, flog ich ganz nah über dem Grund in Richtung St. Trond.

Ende Juni verlegte Gruppenkommandeur Falck mit seiner 2. und 3. Staffel der I./ZG 1 nach Düsseldorf, um dort die Ausbildung für das Nacht-Jäger-Programm aufzunehmen. Nach dieser Verlegung erhielten die beiden Staffeln den Namen I./NJG 1. Die 1. Staffel blieb im Einsatz und wurde später zur Keimzelle der neu aufzustellenden II./SG 210.



Um so nahe wie möglich hinter der Front bleiben und den rasch vorwärts drängenden Panzern folgen zu können, hüpften die Zerstörergruppen von einer Wiese zur anderen. Diese eingezäunte Kuhweide, von der die II./ZG 76 ihre Einsätze fliegt, ist typisch für Behelfsstartplätze.





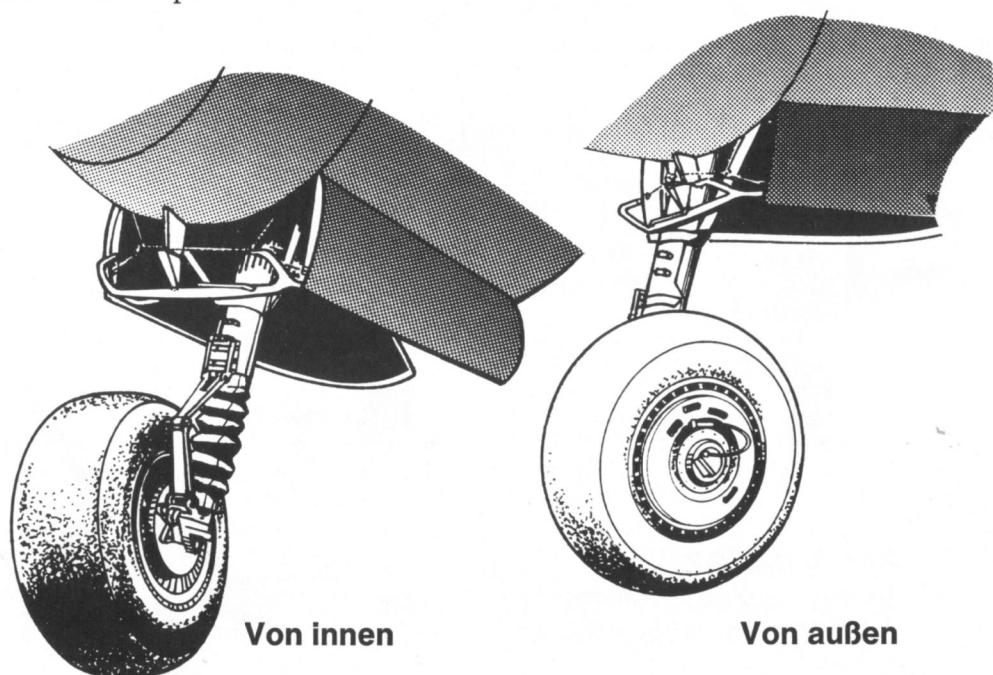
II./ZG 76 über den rauchenden Trümmern von Dünkirchen. Zum erstenmal traf die Bf 110 auf größere Stückzahlen moderner einmotoriger Jagdflugzeuge, als die RAF alle ihre neuen Jäger einsetzte, um die Evakuierung der alliierten Truppen zu schützen.



Die Schlacht um Frankreich gab eine Menge neuer Flieger-Asse; wichtiger aber war die Kampferfahrung für die deutsche Luftwaffe für kommende Einsätze. Die Flugzeuge oben gehören zur 5. Staffel des ZG 26.

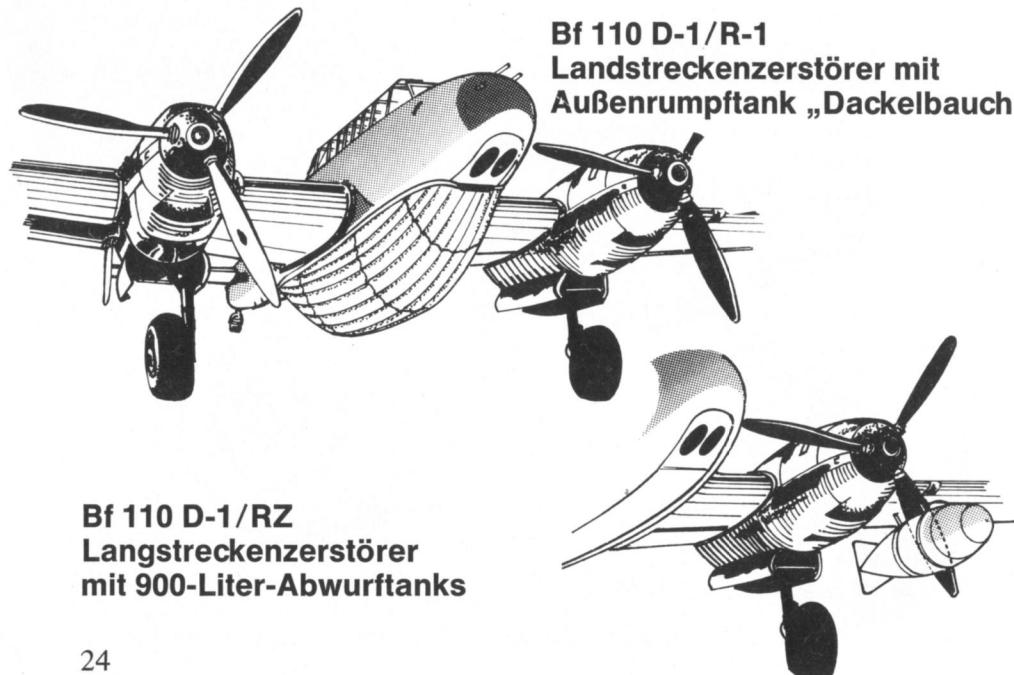


Diese Zellen-Mechaniker überprüfen die Heckpartie eines Flugzeuges, nachdem es vom Flakfeuer getroffen worden ist. Erst kürzlich reparierte Einschussstellen kann man am Leitwerk sehen. Einschüsse wie diese verursachten gewöhnlich wenige Probleme. Sie waren meistens innerhalb einer Stunde repariert.

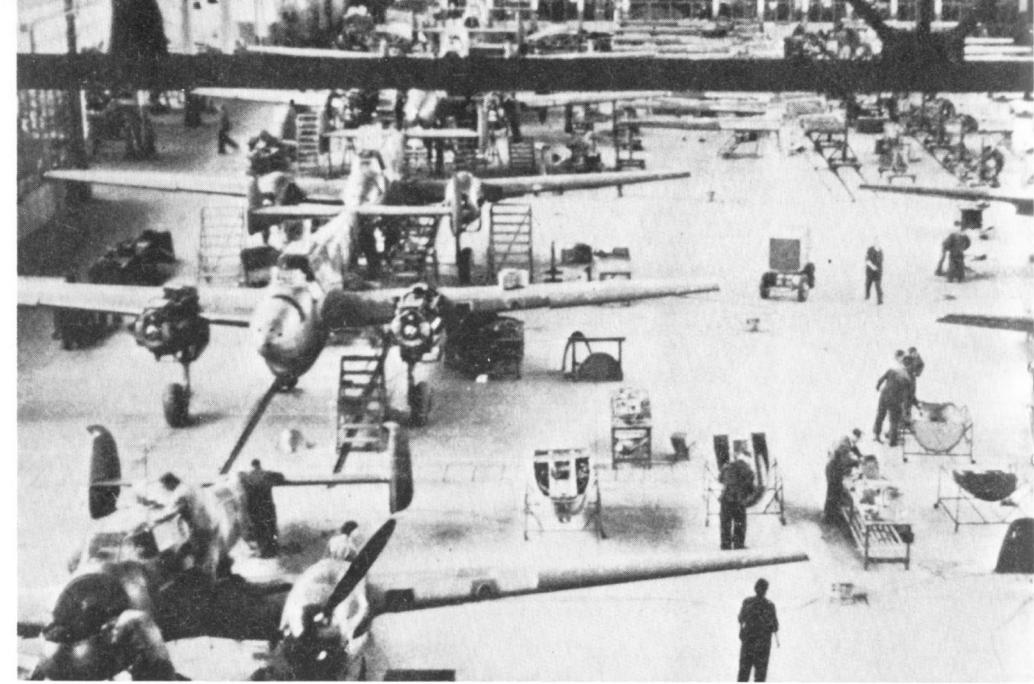


Bf 110 D Langstreckenzerstörer

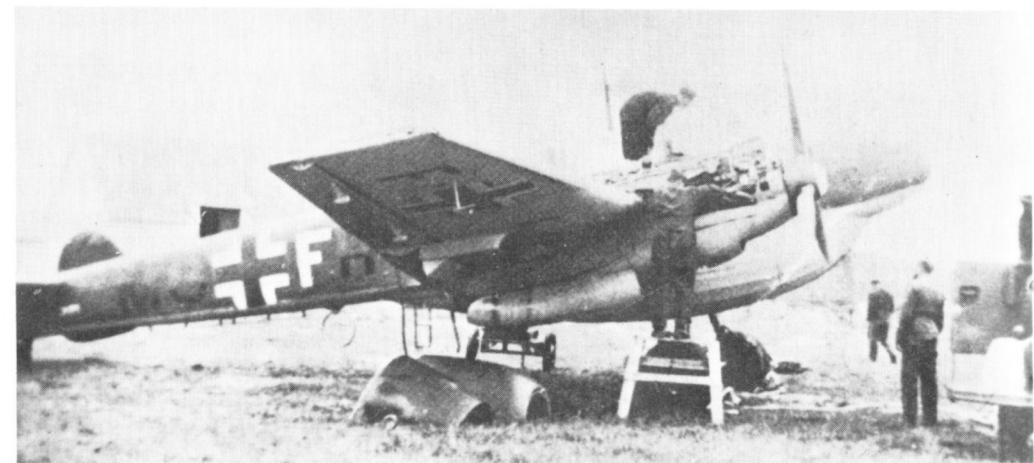
Die Luftkämpfe über Norwegen und insbesondere die Erfahrung des I./ZG 76 hatten deutlich gemacht, daß es notwendig war, die Reichweite der Bf 110 zu vergrößern. Besonders die zusätzliche Aufgabe, Begleitschutz über der Nordsee gegen britische Jäger zu fliegen, gaben der Entwicklung der Langstrecken-Zerstörerversion höchste Priorität. Der 1.200 Liter-Unterrumpftank wurde an die Zelle unter der Bf 110 angepaßt. Der Außentank war aus Sperrholz hergestellt und außen mit einer Bespannung versehen, so daß dieser Tank abgeworfen werden konnte, sobald sein Inhalt aufgebraucht war oder das Flugzeug sich in einen Luftkampf mit dem Feind einlassen mußte. Diese Version mit den Zusatztanks wurde zuerst an die 2. und 3. Staffel des Zerstörergeschwaders 76 ausgegeben, um bei den Überwachungsflügen in der Nordsee Hilfe zu leisten. Doch sehr bald stellte sich heraus, daß diese beiden fliegenden Staffeln Flugzeugverluste aus ungeklärten Ursachen melden mußten. Erst sehr viel später fand man heraus, daß sich in diesen Zusatztanks, obwohl das Benzin bereits aufgebraucht war, hochexplosive Gase sammelten, die dazu neigten, zu explodieren.



Bf 110 D-1/RZ
Langstreckenzerstörer
mit 900-Liter-Abwurftanks



Das Modell D-1/R-1 lag zusammen mit den C-Serien auf den Bandstraßen. Sie wurden parallel gefertigt.



Eine Bf 110 D-1/R-1 mit Dackelbauch-Zusatztank wird für einen Einsatzflug von Aalborg aus vorbereitet. Die unförmigen, abwerfbaren, bauchigen Zusatztanks explodierten bei einigen Einsatzflügen, da sie nicht ausreichend entlüftet waren und hochexplosive Gase im Tank verblieben.

Bf 110 D-O Prototyp - Unter den Rahmen des Bf 110 C-3-Modelles wurde bei mehreren Maschinen der 1.200-Unterrumpftank montiert, um mit diesen Flugzeugmustern Truppenversuche auszuführen.

Bf 110 D-1/R-1 Langstreckenzerstörer - die Einsatzversion des Langstreckenzerstörers wurde zusammen am Fließband mit dem C-Modell aufgelegt. Der Zusatztank unter dem Rumpf des Modells wurde während der letzten Arbeitsgänge am Fließband angebracht.

Bf 110 D-1/R-2 Langstreckenzerstörer - als man feststellte, daß die unerklärlichen Verluste des Bf 110 D-1/R-1-Modells auf den improvisierten Unterrumpftank zurückzuführen waren, konstruierte man zwei abwerfbare 900 Liter-Außentanks unter den Tragflächen des Modells.

Bf 110 D-2 Langstreckenzerstörer - dieses Modell trug zwei 300 Liter über Zündladungen abwerfbare Zusatztanks unter den Tragflächen und war mit einer ETC 500-Bombenaufhängevorrichtung ausgerüstet, an der zwei 500 Kilo-Bomben mitgeführt werden konnten.

Bf 110 D-3 Langstreckenzerstörer - dieses Modell konnte entweder zwei 300 Liter fassende abwerfbare Außentanks oder zwei 900 Liter fassende abwerfbare Außentanks mit sich führen. Das Heckteil, das die Steuerorgane aufnahm, wurde verlängert, um Platz für ein aus Gummi gefertigtes Rettungsschlauchboot zu bieten. Die Bombenaufhängevorrichtung ETC 500 gehörte als Standardausrüstung zu diesem Flugzeugtyp.

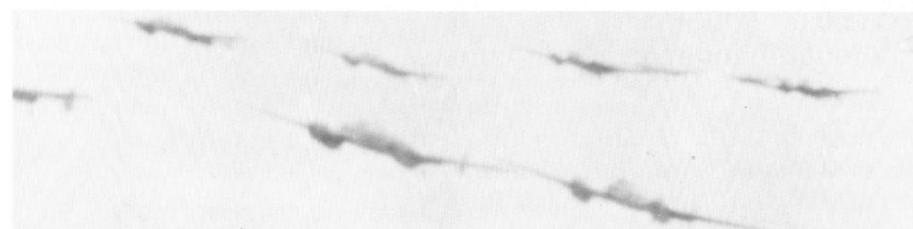
Erbeutetes französisches und britisches Gerät wurde öfter in Dienst genommen. Hier wird ein kleiner französischer Munitionstransporter benutzt, um ein Flugzeug der I./ZG 52 zu schleppen.



Nach der Feuerprobe in Frankreich, die ein andauerndes Fliegen und Kämpfen in der Luft mit sich brachte, brauchten die Zerstörergruppen vor der Schlacht um England Wochen, um ihre Flugzeuge zu überholen.



Mit sechs Luftsiegen bereits ein Veteran, posiert ein stolzer Hans-Joachim Jabs auf der Tragfläche seiner mit einem Haifischmaul bemalten Zerstörermaschine, die hier gerade nachgetankt wird.



Starke Zerstörerformationen, die für die Bomber Begleitschutz fliegen sollten, paßten hervorragend in den Plan der deutschen Luftwaffe, die RAF zu zerschlagen. Die Flugzeuge der II./ZG 76 üben hier im Juli 1940 kurz vor dem Angriff auf Großbritannien den Formationsflug.

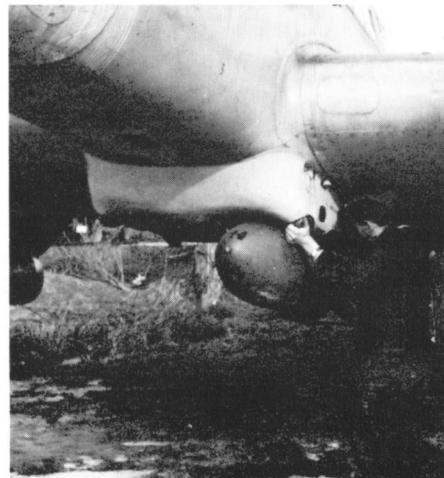
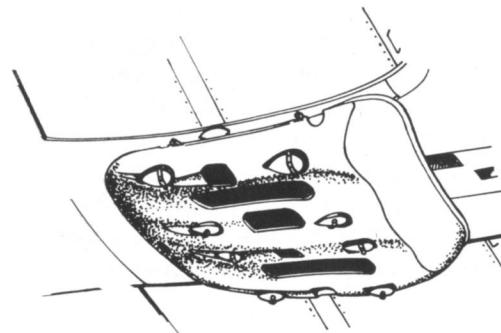
Luftschlacht über England

Die Vernichtung der RAF sollte systematisch vor sich gehen, indem man alle Jäger und ihre Fliegerhorste zerschlug, die sich südlich einer gedachten Linie zwischen London und Gloucester befanden. Man plante, zügig nordwärts in das Territorium von Großbritannien vorzustoßen, indem man den Himmel von britischen Jägern säuberte. Um diesen Auftrag auszuführen, massierte die deutsche Luftwaffe 2.600 Flugzeuge entlang den französischen, belgischen, holländischen und norwegischen Küsten. Unter diesen entlang dem Kanal und in Dänemark und Norwegen aufgebotenen Flugzeugen waren 289 Bf 110 C und D Modelle in den folgenden Einheiten im Einsatz:

E. Gr. 210	Bf 110 C-4 B und Bf 109 Jagdbomber
1/ZG 1	Bf 110 C-1 und Bf 110 C-4/B
I, II/ZG 2	Bf 110 C
I, II/ZG 76	Bf 110 C-4 und D-1
I, II, III/ZG 26	Bf 110
V(Z)/LG 1	Bf 110 C-4 und D-1

Um die Einsatzmöglichkeiten ihrer Zerstörerflugzeuge zu erhöhen, entwickelte Messerschmitt die Jaboversie. Dieses Modell war mit verstärkten DB 601 N-Motoren ausgerüstet, außerdem konnte die Bf 110 C-4/B mit zwei ETC 250 Bombenaufhängevorrichtungen unter der Rumpfunterseite ausgestattet werden, in die zwei 250 kg Bomben eingeschlagen werden konnten.

ETC 250 Bombenaufhängevorrichtungen



Das Modell Bf 110 C-4/B Jagdbomber wurde zuerst an die Erprobungsgruppe 210 ausgeliefert, die während des Juli 1940 begann, Einsätze gegen den britischen Schiffsverkehr im Kanal zu fliegen. Die I. und II. Staffel der E. Gr. 210 waren mit den Jabos Bf 110 ausgerüstet, wogegen die III. Staffel der Gruppe die Bf 109 Jabo-Version flog.



Die Zerstörerpiloten, die während der Schlacht um England zum Einsatz kamen, waren fast alle versierte Kämpfer, ein Teil von ihnen beinahe schon Flieger-Asse.

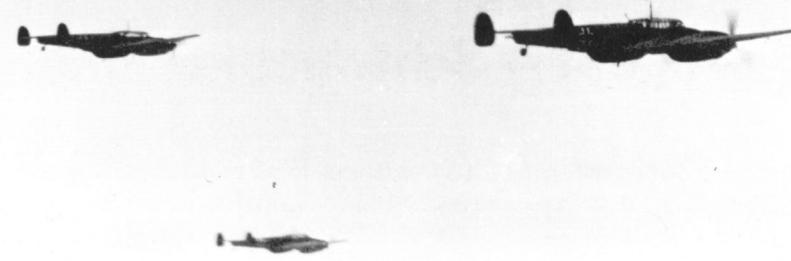
Die III./ZG 26 war mit ihren Zerstörerflugzeugen die erste Einheit, die am 9. Juli mit einem Bf 109- und einem Bf 110-Begleitschutz He 111 und Ju 88 schützten und dabei auf britische Jäger über England stießen, als der fliegende Verband einen Schiffskonvoi in der Themsemündung angriff. Die zum Angriff anfliegenden Hurrikane konnten eine Bf 110 abschießen. Der hier abgebildete Standardjäger ist mit den DB 601 N-Motoren ausgerüstet, was an dem weißen N auf den Motorabdeckhüten erkennbar ist.



Nachdem es sich herausgestellt hatte, daß der größte Teil des Gebietes südlich der Gloucester-London-Linie außerhalb der Reichweite der Bf 109 war, sollten die Bf 110 vor allem dazu eingesetzt werden, für die Bomberverbände Begleitschutz zu fliegen und Schutz vor feindlichen Jägern zu gewährleisten. Der Angriffsplan sah vor, die Zerstörer mit ihrer Reichweite einzusetzen, den ersten Angriff zu fliegen, um zu erreichen, daß die britischen Jäger starteten und sich mit ihnen in einen Luftkampf einließen, bis die britischen Maschinen ihren Treibstoff verbraucht hatten. Nachdem die britischen einmotorigen Jagdmaschinen gezwungen waren zu landen, um nachzutanken und wieder bewaffnet zu werden, sollten die deutschen Bomberschwärme mit den Bf 110 als Jagdschutz über dem Zielgebiet ankommen und die britischen Flugplätze angreifen und bombardieren, die nun mit hilflosen Jagdflugzeugen übersät sein würden. Der Operationsplan sah vor, die RAF auf dem Boden bereits während dieses ersten Hauptangriffs zu zerschlagen.

Nachteilig und oft tödlich für diesen Plan aber war, daß die Bf 110 fast unfähig waren, sich gegen Hurrikane und Spitfires in der Luft zu verteidigen. Wenn diese Art des Überraschungsangriffs durchgeführt werden sollte, waren es die Zerstörer, die als erste zum Einsatz kommen mußten; und diejenigen, die nicht abgeschossen oder schwer getroffen worden waren, mußten zur Küste zurückfliehen. Die zweite Welle der Bomber, ebenfalls mit Bf 110 als Begleitschutz, sollte dann ihre Ziele erreichen und sie bekämpfen.

Der Kommandeur der II./ZG 26, Hauptmann Rettberg, macht mit seinen Besatzungen eine Flugeinsatzbesprechung, bevor sie zum Kampf über England starten. Viele dieser Männer sollten von Einsätzen gegen die Jagdstaffeln der RAF nicht mehr zurückkehren.



Trotzdem sie durch ihre Erfahrung mit den Hurrikans und Spitfires in Frankreich etwas erschüttert waren, fliegen die Zerstörergruppen hier ihren ersten Luftangriff auf englisches Territorium. Sie sind über den Ausgang dieser Luftschlacht zuversichtlich; die RAF sollte vernichtet und England zerschlagen werden.

Bei Tagesangriff des 12. August, einem Montag, war der Himmel hell und klar. Sonderangriffe und Probeflüge hatten erwiesen, daß die britischen Jägerkräfte von einem gut funktionierenden britischen Radarsystem geführt wurden. Deswegen erhielt die Lehr- und Versuchs-Jabo-Einheit, E. Gr. 210, den Auftrag, alle bekanntgewordenen Radarstellungen zwischen Portland und Thames Estuary anzugreifen und zu zerstören. Mit 250 Kilo-Bomben, die unter dem Leitwerk montiert worden waren, führte Hauptmann Walter Rubensdörfer seine Staffeln, wovon die 1. und die 2. Staffel mit Bf 110 C-4/B und die dritte Staffel mit der Bf 109 E-4/B ausgerüstet war, zur englischen Kanalküste. Sie trennten sich dort, um ihre befohlenen Ziele anzugreifen. Obwohl alle Angriffe hervorragend gelangen, konnten alle Radarstationen, bis auf eine, innerhalb weniger Stunden wieder einsatzbereit gemacht werden. Nachdem die E. Gr. 210 zurückgekehrt war und ihren Erfolg gemeldet hatte, startete eine Luftstreitmacht von 100 Ju 88 des KG 51, denen 120 Bf 110 des ZG 2 und ZG 76 und 25 Bf 109 E des JG 53 Begleitschutz flogen. Da die deutschen Flugzeuge erst ganz kurz vor ihren Zielen von den Radargeräten erfaßt wurden, gelang es ihnen, Portsmouth und Ventnor und die Isle of Wright schwer zu bombardieren. Bei diesem Angriff wurden zehn Ju 88 Opfer der britischen Jäger.

Kurz nach dem Luftangriff des KG 51 fegte die E. Gr. 210 über den Fliegerhorst von Manston, beschoß ihn erst mit Bordwaffen und bombardierte ihn anschließend. Der Luftangriff dauerte nur wenige Minuten. Die Angreifer drehten von dem britischen Flugplatz weg und glaubten, einen Trümmerhaufen brennender Flugzeugwracks hinterlassen zu haben. Tatsächlich waren die Spitfires der 65. Staffel nur leicht beschädigt und eine der angreifenden Bf 110 konnte von einer Spitfire der 54. Staffel abgeschossen werden. Insgesamt gingen an diesem Tag fünf Bf 110 verloren.

15. August – Schwarzer Donnerstag

An diesem Tag griffen Bf 110 C-4/B des E. Gr. 210 erneut den Flugplatz in Manston an und verloren zwei Flugzeuge durch Flakfeuer. Nach dem Fiasko am "Adlertag" und einem relativ ruhigen Tag am 14. wurden die Zerstörer in heftige Kämpfe am 15. August verwickelt. Im Norden startete die Luftflotte 5 einen breit angelegten Angriff von Norwegen bis Dänemark. Vierundzwanzig auf "Däckelbauch"-Zusatztanks umgerüstete Bf 110 D-1/R-1 des I./ZG 76 starteten von Aalborg und 70 He 111 der I. und II./KG 26 hoben von Stavanger ab, um sich über der Nordsee zu treffen. In der Hoffnung, daß die schweren Luftangriffe im Süden alle vorhandenen Jagdflugzeuge der RAF binden würden, sollten die Fliegerhorste in Dishforth und Linton-On-Ouse angegriffen werden. Dem deutschen Geheimdienst war nicht bekannt, daß eine große Anzahl von Jagdflugzeugen im Norden für einen solchen Luftangriff in Reserve gehalten wurde. Um 13.45 Uhr, als die Bombenflugzeuge noch ungefähr 50 km vor der Küste waren, griffen radargeführte Spitfire der 72. Staffel aus der Sonne an. Das erste Flugzeug, das angegriffen und getroffen wurde, war die Maschine des Gruppenkommandeurs des ZG 76, Hauptmann Restemeyer, dessen Maschine explodierte, als der nicht abgeworfene Zusatztank "Däckelbauch" getroffen wurde. Sekunden später wurde die Maschine des Adjutanten getroffen. Sie ging, wie die Maschine vorher, in die Tiefe. Ein wildes Getümmel vereinzelter Luftkämpfe entbrannte, als die eingesetzten Langstreckenzerstörer vergeblich versuchten, die Bomber vor Angriffen zu schützen und sich dabei mit den Jägern um ihre Existenz schlügen. Minuten später stürzten die Hurrikane der 605. Staffel zum Angriff herunter. Nachdem sie beinahe ein Drittel ihrer Maschinen verloren hatten, war die I./ZG 76 gezwungen, den Kampf aufzugeben. Sie floh nach Dänemark. Nachdem die Luftflotte 5 einen so überschweren Verlust zu verzeichnen hatte, bekam man nie wieder eine Luftkampfflotte dieser Größe zusammen. Im September zog man die I./ZG 76 aus der Luftschlacht heraus und hielt sie als Spezialeinheit für den Nachkampf zur Verfügung.

Unterdessen griffen im Süden 16 Bf 110 und Bf 109 der E. Gr. 210 Martlesham in einem Tiefflugangriff an und setzten diesen Fliegerhorst für beinahe zwei Tage außer Gefecht. Ungefähr um 17.30 Uhr wurden 40 Bf 110 des Zerstörergeschwaders 2, die den Auftrag hatten, 60 Ju 88 des LG 1 zu begleiten, von vier Staffeln britischer Jäger angegriffen. Nachdem eine Bf 110 abgeschossen war, konnten die Jäger sich ihren Weg zu dem Bomberverband bahnen und schossen acht von ihnen vom Himmel. Um 18.20 Uhr leitete Rubensdörfer erneut seine E. Gr. 210 zum Angriff

gegen den RAF-Fliegerhorst Kenley. Nachdem man den Begleitschutz aus Bf 109 nicht in der Luft treffen konnte, wurde der Angriff in jedem Fall verfehlt, denn die Einheit griff auf Grund eines Navigationsfehlers den RAF-Flugplatz Croydon an. Wie vorher, unter dem Kommando von Rubensdörfer, war der Luftangriff ein voller Erfolg; man konnte eine größere Anzahl von Einrichtungen und eine Werft, in der Hurrikane instandgesetzt wurden, zerstören. Ehe die Maschinen des E. Gr. 210 ihren Angriff auf das Flugfeld beendet hatten, stürzten sich Hurrikane auf sie. Nachdem man anfangs einen Verteidigungsring in der Luft geformt hatte, drehten die Bf 110 plötzlich in die schützenden Wolken ab. Im Abdrehen wurde der Stabsschwarm angegriffen und Rubensdörfers Maschine ging schwarz qualmend zu Boden. Neben ihrem Kommandeur verlor E. Gr. 210 sechs Bf 110 und eine Bf 109. Bei weiteren Luftangriffen über der englischen Küste verlor die II./ZG 76 "Haifischgruppe" acht Bf 110 und die III./ZG 76 drei Bf 110. Von den 83 Flugzeugen, die die Luftwaffe an diesem Tag verlor, waren 26 (31 Prozent) von den Zerstörergruppen. Freitag, den 16., mußten die Zerstörergruppen erneut Blutzoll zahlen: zusätzliche acht Maschinen, die Hälfte davon gehörten zum ZG 76, gingen verloren. Trotz guten Wetters wurden am 17. so gut wie keine Angriffe geflogen. Am 18. August jedoch wurde die Luftwaffe wieder zum Angriff befohlen. Dieses Mal war es das Zerstörergeschwader 26, das am meisten blutete. Es verlor 14 Maschinen an einem einzigen Tag. Von nun an war es unübersehbar, daß die Bf 110 nicht mehr in der Lage war, sich selbst im Kampf zu halten und geschweige denn, sich mit den einsitzigen britischen Jägern erfolgreich zu schlagen. Bei einer Einsatzbesprechung am 19. August ließ Hermann Göring jedoch keine Kritik an seiner Bf 110 gelten. Im Gegenteil. Er klagte die mangelnde Führungsfähigkeit einiger Staffelkapitäne oder die Unfähigkeit der Piloten an. Göring befahl, daß ab sofort Bf 109 eingesetzt werden sollten, um den Jagdschutz für die Zerstörergruppen zu fliegen. Trotz dieses Befehls nahmen die Bf 110 ab dem 25. August wieder am Luftkampf teil und flogen mit der I. und der II./ZG 2 und V(Z)/LG 1 Begleitschutz in einem Großangriff gegen Portland, Weymouth und Warmwell für die II./KG 51 und II./KG 54. Trotz der Anwesenheit der Bf 109 vom Geschwader "Pik-As" verlor das ZG 2 sechs und die V(Z)/LG 1 zwei Flugzeuge. Am 26. August dagegen wurden nur zwei Maschinen abgeschossen, obwohl über 100 Bf 100 zum Einsatz über England befohlen waren. Am 28. wurden 60 Bf 110 über England eingesetzt. Sie brauchten keinen Verlust hinzunehmen. Der Begleitschutz durch die Bf 109 zahlte sich aus. Am Nachmittag des 29. August begleiteten 500 Bf 109 und 150 Bf 110 eine kleine Anzahl von Bombern, in der Hoffnung, das britische Jägerkommando zum Kampf herausfordern zu können. Der Einsatz brachte aber nicht den gewünschten Erfolg.

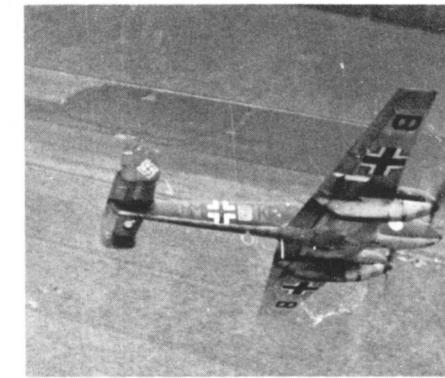
Am Montag, dem 2. September, verlor die deutsche Luftwaffe neun ihrer Zerstörer: vier Bf 110 vom ZG 2, drei vom ZG 26 und zwei vom ZG 76. Am 3. September flogen 80 Bf 110 vom ZG 2 und ZG 26 Begleitschutz für 45 Dorniers des KG 2, die den britischen Luftwaffenstützpunkt in North Weald angreifen sollten. Obwohl sie sehr spät reagierten, alarmierten die britischen Jägerleitoffiziere die 1., 17., 19., 46., 249., 257., 310. und Teile der 603. Staffel und befahlen den Angriff auf die deutschen Flugzeuge, als sie von ihrem Ziel wegfliegen. Zäh und verbissen kämpfend, gelang es den Bf 110, ihre Bomber zu beschützen; die britischen Jäger konnten nur eine Do 17 Z abschießen. Aber das ZG 2 verlor fünf und das ZG 26 vier ihrer Zerstörer. Am nächsten Tag flogen die Zerstörergruppen etliche Tiefflugangriffe mit einer Staffel C-4/10 Jagdbomber, die von ihren eigenen zweimotorigen Jägern in der Luft geschützt wurden. Sechzehn Bf 110, einschließlich einer Bf 110 von E. Gr. 210, das seinen zweiten Gruppenkommandeur, Hauptmann von Boltenstern, verlor, wurden von Hurrikans der 601. Staffel abgeschossen. Der Kampftag am 5. September brachte keine Verluste, doch verlor die Luftwaffe am 6. vier Bf 110.

Am 7. September übernahm Hermann Göring persönlich die Führung und befahl einen Großangriff auf London mit 348 Bombenflugzeugen, für die über 600 Jäger Begleitschutz flogen. Der einzige Teilnehmer von den Zerstörergruppen an diesem Angriff war das ZG 2. In einem riesigen Ausmaß, das etliche Quadratkilometer bedeckte, flog diese Luftstreitmacht entlang der Themse nach London. Als die Armada sich in der Luft London näherte, stürzten sich 21 Staffeln der britischen Jäger in den Kampf. Um 17.45 Uhr richtete die erste Bomberwelle ihren Kurs auf das Festland zurück. Um 20.10 Uhr begann die zweite Bomberwelle ihren Angriff. Die Schlacht um Großbritannien hatte sich nun von den Plätzen der RAF nach London verlagert. Die Schlacht von England war verloren und die Schlacht um London hatte begonnen. Für einen solch riesigen Luftangriff waren die Verluste der Zerstörer nur sehr gering. Man hatte beim ZG 2 nur sieben Bf 110 verloren. Der zweite Tag des Luftangriffs auf London ging vorbei, ohne daß an diesem Tag ein Zerstörer abgeschossen wurde. Nachtangriffe, die bereits vor einiger Zeit begonnen hatten, wurden jetzt immer wichtiger. Sie gewannen gegenüber den Luftangriffen am Tage an Bedeutung. Am 9. September wurden vier Bf 110 des ZG 76 in vereinzelten Luftangriffen abgeschossen. Am 10. September wurden keine Verluste verzeichnet. Im Westen wurde verstärkt der Luftangriff am Tage wieder aufgenommen. Er kostete die Zerstörergruppen neun Bf 110. Während des 12., 13. und 14. September wurden am Tag wenig Luftangriffe geflogen und es kam zu keinen Verlusten unter den Zerstörergruppen.



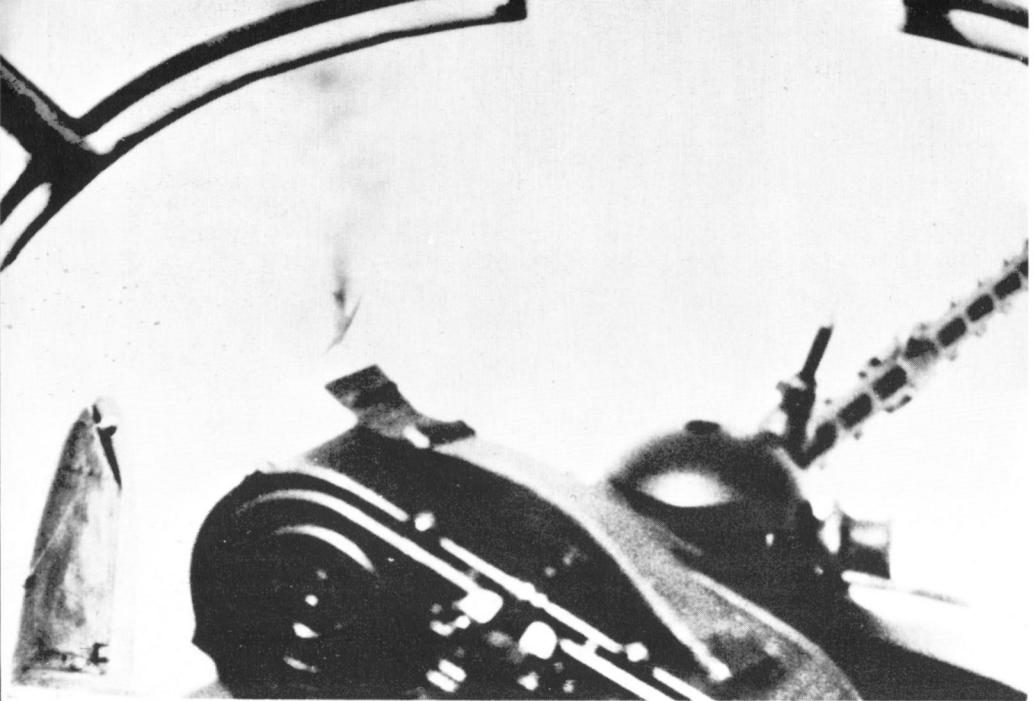
Der Kommodore des ZG 26, der einen Holzfuß hatte, war Oberleutnant Joachim Huth. Die I. Gruppe des Verbandes war in Yurencz, die II. Gruppe in Crecy und die III. Gruppe in Barleg stationiert.

Am 11. August hatten 61 Bf 110 der I. und II./ZG 2 den Auftrag, für Ju 88 des KG 54 und He 111 des KG 27 Begleitschutz zu einem Luftangriff gegen Portland zu fliegen. Zusätzlichen Jagdschutz flogen die Bf 109 des JG 2. Ein heftiger Luftkampf zwischen ihnen und Hurrikans entbrannte, in dem 16 Hurrikans, sechs Bf 110, fünf Ju 88, eine He 111 und sechs Bf 109 abgeschossen wurden. Einer, der bei diesem Luftkampf fiel, war Major Ott, Kommandeur der I./ZG 2.



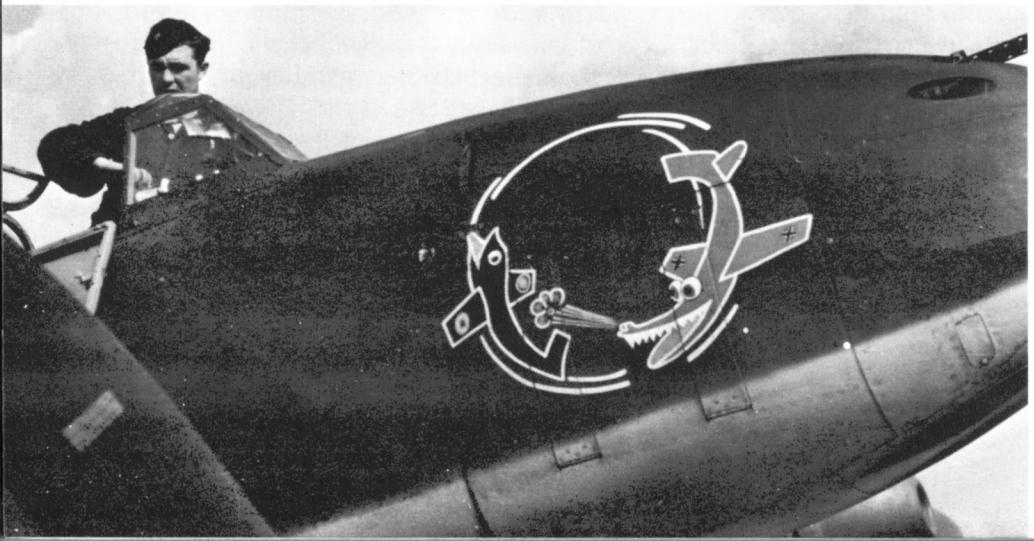
Über Tonbridge, Kent, fliegt die 5./ZG 26 am 2. September 1940 Tiefflugangriffe. Die 3 U + GN mit Oberfeldwebel Rochel als Flugzeugführer und Unteroffizier Schözler als Heckschütze wurden an diesem Tag von britischen Jägern abgeschossen. Sie gelten seitdem als vermisst.





Ein äußerst seltenes Foto, das von einem schnell reagierenden Heckschützen aufgenommen wurde, der gerade eine RAF Spitfire abgeschossen hat und danach nach seiner Kamera griff.

Die I. Staffel des ZG 26 "Horst Wessel" trug "den Ringelpietz" als Staffelabzeichen. Dies bestand aus einem roten, weiß umrahmten, deutschen Krokodil, das einen schwarz umrahmten, weißen britischen Fisch jagt. Beide geöffnete Mäuler sind rot gemalt.



Das Lehrgeschwader 1 (LG 1) war ein Lehr- und Versuchsverband, der aus früheren Fluglehrern und technischem Personal der technischen Entwicklungsstaffel der Vorkriegszeit entstanden war und im Einsatz dem VIII. Fliegerkorps unterstand. V(Z)/LG 1 setzte ihre Bf 110 von Caen aus ein, trug das Verbandabzeichen L 1 und einen Wolfskopf an der Flugzeugnase. Im Oktober wurde dieser Verband in eine Nachtkampfgruppe umgegliedert und erhielt den neuen Namen I./NJG 3.

Nach schweren Verlusten wurde im Herbst 1940 das ZG 52 aufgelöst. Teile des verbliebenen Personals und der Flugzeuge wurden vom ZG 26 aufgenommen, wie das obige Foto beweist. Auf der mittleren Maschine sieht man durch die abwaschbare Farbe an der Flugzeugnase und auf dem etwas helleren Farbband auf dem Flugzeugrumpf noch das Geschwaderabzeichen des ZG 52.



Der Balkan und Griechenland

Als sich während des Monats Oktober die Luftschlacht um England abspielte, beschloß Mussolini, angestachelt durch Hitlers militärische Erfolge, auf dem europäischen Kriegsschauplatz seinen eigenen Krieg zu starten und übermittelte Ultimaten an Griechenland. Als diese Ultimaten zurückgewiesen wurden, begannen die Italiener über Albanien ihren Einmarsch am 28. Oktober 1940 in Griechenland. Nach einigen anfänglichen Erfolgen wurden die italienischen Angriffe blutig zurückgeschlagen und ab dem 22. November begann die griechische Armee, die Italiener zurückzuwerfen. Nach einem Winter, der mit harten Gefechten ausgefüllt war, war beinahe die Hälfte Albaniens in griechischer Hand. Nachdem Hitler fürchtete, die Briten würden sich in diesen Kriegsschauplatz einschalten, entschloß er sich, seinem südlichen Alliierten, Mussolini, zu Hilfe zu eilen und griff Griechenland über Jugoslawien und Bulgarien an, nachdem er von diesen Ländern freien Durchgang erhalten hatte. Ein Aufstand in Jugoslawien vereitelte diese Pläne. Deshalb entschloß man sich, Jugoslawien und Griechenland zu besetzen und niederzuwerfen.

Am 6. April 1941 begann die deutsche Wehrmacht ihren Angriff mit 33 Divisionen, unterstützt von starken Luftwaffenkräften. Die Zerstörergruppen I. und II./ZG 26 und II./ZG 76 wurden zu den Helden am Himmel, nachdem ihnen wenige feindliche Jäger entgegentrat. Sie waren dadurch in der Lage, hilfreich in die Kämpfe am Boden einzugreifen. Nach nur elf Tagen kapitulierte die jugoslawische Regierung. Am 26. April war Griechenland überrollt. Obwohl die RAF und britische Landstreitkräfte in die Kämpfe verwickelt waren, konnten sie es nicht verhindern, daß die Wehrmacht Griechenland überrannte. Es gelang den Briten, 43.000 Mann nach Kreta zu evakuieren. Trotz aller Anstrengungen mußte jedoch alles schwere Gerät und weitere 11.000 Mann zurückgelassen werden. Nachdem klar geworden war, daß Kreta eine strategische Schlüsselstellung zukam, kam der Befehl, die Insel zu besetzen. Zur ersten Angriffswelle gehörte eine Luftlande- und eine Fallschirmjägerdivision. Am Morgen des 20. Mai 1941 begann der Angriff. Beide Gruppen des ZG 26 und die II./ZG 76 waren an der Invasion von Kreta beteiligt. Sie flogen dabei Begleitschutz und Luftbodenangriffe während aller Kampfhandlungen. Die starken und wirkungsvollen Bordwaffen der Bf 110 wurden als Artillerieunterstützung aus der Luft eingesetzt, um die Fallschirmjäger zu unterstützen, die sich nach dem Absprung am Boden eingruben. Trotz schwerer Verluste gelang es den Deutschen schnell, die Insel zu besetzen. Die britischen Streitkräfte mußten 15.000 Soldaten evakuieren und verloren während des Kampfes um die Insel 18.000 Kriegsgefangene.

Für einige Zeit im Mai 1941 war die 4. Staffel des Zerstörergeschwaders 76 mit ihren Bf 110 D-3 mit irakischen Hoheitszeichen im Einsatz, um die Aufständischen im Irak aus der Luft zu unterstützen.



Das Landesinnere auf dem Balkan bot dem ZG 26 genügend Material, ihre abgestellten Flugzeuge zu tarnen. Als man aber feststellte, daß es kaum einen Gegner in der Luft gab, verzichtete man auf diese mühevollen Arbeiten.



Bf 110 des ZG 26 über dem gebirgigen Gebiet des Balkans. Da sie wenige feindliche Jäger antrafen, hielten die Zerstörer die Lufthoheit, führten ihre Luftangriffe durch und hatten mehr Verluste durch Unfälle als durch Feindeinwirkung.

Auf einem nahe der Front gelegenen Flugplatz in Griechenland stehen die Bf 110 D-3 der 4./ZG 76 aufgereiht und bieten als Heifischgruppe einen sehr gefährlichen Anblick. Die MG-Abdeckungen in der Flugzeugnase sind wie die Propellernaben weiß angestrichen.





Hans-Joachim Jabs kurvt mit seiner Maschine tief über Argus auf der griechischen Halbinsel. Bis zum 28. April konnten die Briten 43.000 Mann evakuieren, bevor die Deutschen den Hafen von Kalamata eroberten; sie mußten jedoch all ihr schweres Gerät und ca. 11.000 Mann zurücklassen.

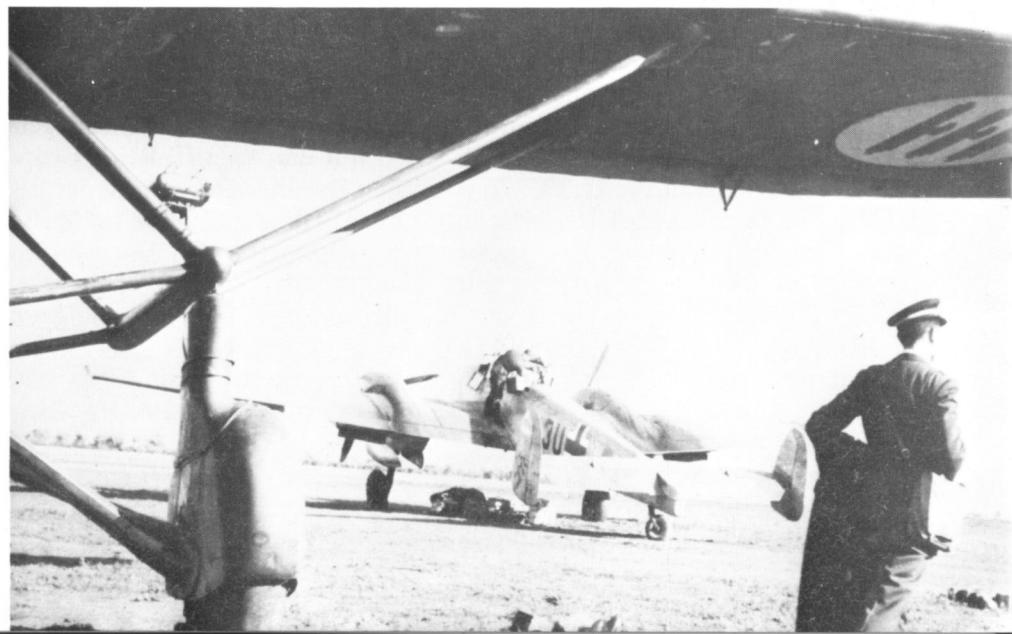
Während der Einsatzflüge über Griechenland benutzte die II./ZG 76 300 Liter Zusatztanks. Als das ZG 76 über Griechenland auftauchte, stellten sich dem Verband nur wenige Hurrikane und Gladiators, da die Masse der RAF bereits die Insel verlassen hatte. Sie waren schnell abgeschossen. Als die deutschen ihre Invasion auf Kreta begannen, konnte eine Unterstützung aus der Luft für die alliierten Truppen nur noch von Ägypten aus geflogen werden.

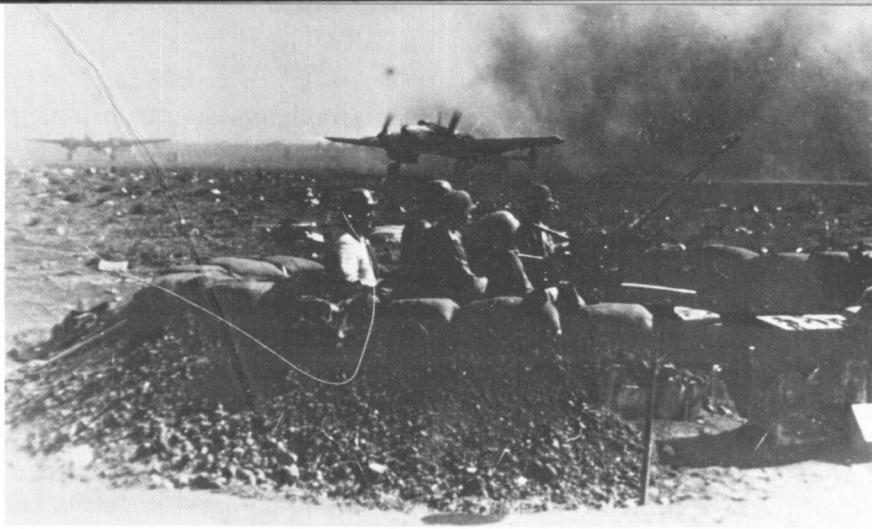


AFRIKA

In Nordafrika war die Szene auf dem Kriegsschauplatz sehr kritisch für die italienischen Streitkräfte, die sich auf dem Rückmarsch befanden, trotzdem sie nur von einer sehr geringen britischen Streitmacht verfolgt wurden. Die Vorherrschaft der Briten in Afrika vor Augen, entschloß sich Hitler in aller Eile, Mussolinis Truppen zu unterstützen, mindestens aber soviel Truppen zur Verfügung zu stellen, um ihn vor dem völligen Zusammenbruch in Nordafrika zu bewahren. Die ersten Einheiten, die zum Einsatz kamen, waren die III./ZG 26 durch die 2. Staffel mit ihren Bf 110, die am 30. Januar auf dem Kriegsschauplatz eintrafen und unmittelbar nach ihrer Ankunft die Flughäfen von Castel Benito, Sirte und Arco Philenorum angriffen und zerstörten. Schnell zum Einsatz übergehend, hatte die Zerstörereinheit bereits Ende Februar sechs Flugzeuge verloren, wohingegen sie nur zwei Feindmaschinen abschießen konnte. Ende März endlich tauchte Rommel im Kampfgeschehen auf und führte seine Truppen gegen die britischen Linien, überrannte sie und zwang die Engländer zu einem endlosen Rückzug, der nicht eher endete, bis Rommel mit seinen Truppen Ägypten bedrohte. Im Lufteinsatz gegen Hurrikane und Tomahawks über den offenen Flächen der Wüste war die Bf 110 ob ihrer Reichweite überlegen.

Die ersten Luftwaffeneinheiten, die nach Nordafrika verlegt wurden, waren die 2. und die III./ZG 26. Sie landeten am 30. Januar 1941 mit ihrem Gruppenkommandeur Major Karl Kaschka in Arco Philenorum Castel Benito und Sirte.





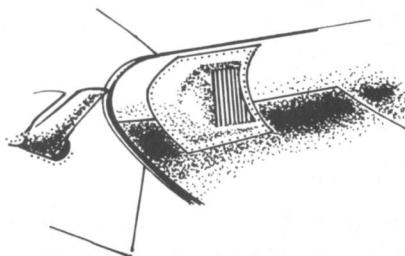
Oben: Eine Vorstellung von den Bedingungen beim Einsatz in der Wüste kann man sich machen, wenn man sieht, wie die von dem Propellerwind der Zerstörer aufgewirbelte riesige Staubwolke über dem Flugplatz hängt.



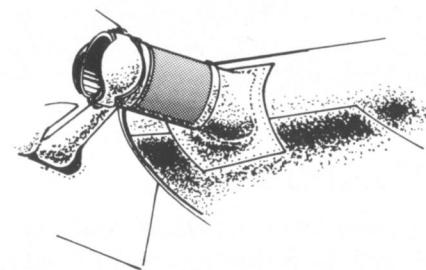
Kurz nach der Ankunft in Nordafrika trug die 9./ZG 26 für kurze Zeit als Staffelfarbe gelb auf den Motorhauben ihrer Flugzeuge. Das Gelb setzt sich bis zur Propellernabe fort und endet dann mit weißer Farbe in einem schwarzen Kreis.



Vergasereinlaßöffnung



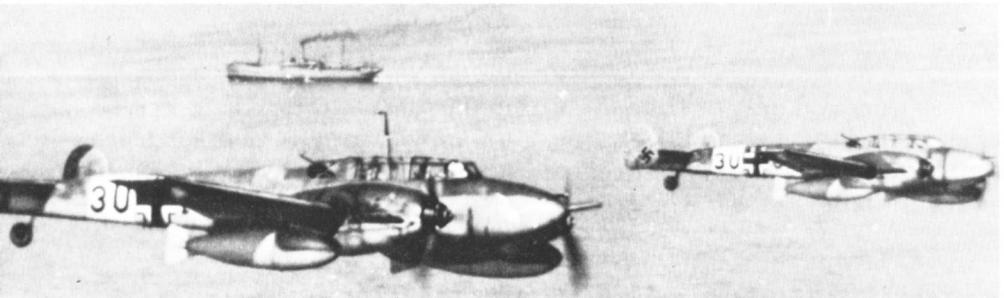
Stabufilter vor der Vergasereinlaßöffnung



Links: Viele Möglichkeiten von Gebieten mit fester Oberfläche erlaubten den Zerstörern, die zur Bodennahunterstützung eingesetzt waren, sehr nah hinter den Heerestruppen zu bleiben und auch kleine Flugplätze zu nutzen, die in einigen Stunden einsatzbereit gemacht werden konnten.



Oben: Diese Bf 110 D-3 der 7./ZG 26 ist auf einem Flugplatz in Sizilien gelandet, nachdem sie für Ju 52, die von Afrika zurückkamen, Begleitschutz geflogen hatte. Sie ist mit dem 900 Liter Langstrecken-Zusatztank ausgerüstet. Deutlich kann man das "N" auf der Außenseite der Motorhaube sehen, das darauf hinweist, daß diese Maschine mit dem DB 601 N-Motor ausgerüstet ist, der mit 96 Oktan C 3-Treibstoff geflogen werden mußte.



Begleitschutz aus der Luft für Konvois im Mittelmeer zu fliegen, war gewöhnlich ein langer und monotoner Auftrag. Bemerkenswert ist die scharfe Trennungslinie des Tarnanstrichs auf der Flugzeugnase des D-3 Zerstörers im Vordergrund des Bildes.

Barbarossa

Am 22. Juni 1941 um 03.00 Uhr begann die deutsche Wehrmacht ihren Angriff auf die Sowjetunion. Er zeigte einen sofortigen, herausragenden Erfolg, als die deutschen Panzerdivisionen, unterstützt von einer starken deutschen Luftwaffe, die russischen Verteidigungslien durchbrachen und in einer Tiefe von mehr als 380 km während der ersten Woche Fuß fassen konnten. Die Hauptaufgabe der deutschen Luftwaffe war die Zerstörung der Roten Luftwaffe. Die erste Woche brachte der deutschen Luftwaffe unbeschreibbare Erfolge, da es ihr gelang, über 6.000 Feind-

flugzeuge zu zerstören. Obwohl diese Erfolgszahlen bis heute noch nicht direkt bestätigt sind, weiß man, daß der Oberbefehlshaber der russischen Luftwaffe, Generalleutnant Kopels, am zweiten Tag Selbstmord beging, als er bereits 600 eigene Flugzeuge verloren hatte und den Abschluß von nur zwölf deutschen Flugzeugen melden konnte. Da die meisten mit Bf 110-Zerstörern ausgerüsteten Gruppen, die die Schlacht um England überlebt hatten, entweder in Nordafrika im Einsatz mit Rommels Streitkräften waren, oder der Aufgabe des Nachtjägers nachkamen, um die sich schnell verstärkenden RAF-Nachtangriffe über Deutschland abzuwehren, wurden nur die mit Bf 110 ausgerüsteten Schnellkampfgeschwader 210 (SKG 210), früher E. Gr. 210, und die II./ZG 26 für das Unternehmen Barbarossa eingesetzt.

Der Luftflotte 2 unterstellt, die eine Heeresgruppe auf dem Gefechtsfeld unterstützte, wurden die Bf 110 ursprünglich nur in einer Stückzahl von 60 Flugzeugen beauftragt, sowjetische Fliegerhorste im Tiefflug anzugreifen und zu bombardieren. Über ihren Zielen angekommen, fanden die Bf 110-Zerstörer die russischen Flugplätze gut bestückt mit Flugzeugen, die in friedensmäßigen Formationen in Reihen und ohne Tarnung auf dem Flugfeld abgestellt waren. Die Zerstörer stießen auf die angewiesenen Ziele herunter, bombardierten und feuerten ihre Bordwaffen auf alles, was ihnen in Sicht kam und ließen brennende und zerstörte sowjetische Luftwaffeneinrichtungen zurück. Die Luftwaffe griff so 31 sowjetische Flugplätze in der ersten Welle an und es gelang ihr, Hunderte von feindlichen Maschinen auf dem Boden zu zerstören. Sie selbst verlor dabei nur zwei eigene Flugzeuge. Das Gemetzel ging weiter, Stunde für Stunde, Tag für Tag, komplette Staffeln wurden auf dem Boden zerstört und die ganz wenigen russischen Einsatzflugzeuge, die noch starten konnten, wurden blitzschnell vom Himmel gefegt. Da der größte Erfolg der Zerstörer bei Einrichtungen auf dem Boden lag, gingen dem Gegner verhältnismäßig wenig fliegende Besatzungen verloren. So behielten die Sowjets genügend Personal, um sich zu reorganisieren.

Nachdem in den ersten Wochen die sowjetische Luftwaffe nur ganz schwachen Widerstand bieten konnte, gingen die Bf 110 dazu über, ihre Rolle als Jagdbomber im Tiefflug auszuführen; sie flogen Bomben- und Bordwaffeneinsätze auf die gegnerischen Frontstellungen, bombardierten Straßen und Eisenbahnlinien. Am 31. Juli konnte das ZG 26 melden, daß es ihm gelungen war, 620 Feindflugzeuge durch Bomben- oder Bordwaffenangriff zu zerstören. Am 19. August wurde ZG 26 in einem Tagesbefehl gelobt, nachdem es zwei Tiefangriffe auf die sowjetischen Fliegerhorste von Nizino südlich von Leningrad geflogen hatte und dort 15 Maschinen zerstört und 30 in Brand gesetzt hatte. Drei feindliche Maschinen konnten in der Luft vernichtet werden. Damit erhöhte sich die Zahl der vernichteten feindlichen Flugzeuge auf 854, inklusive 191



Die wegen ihres Holzschuhabzeichens als "Clog-Gruppe" bekannte II./ZG 26 gehörte zu den ersten Teilen, die beim Unternehmen "Barbarossa" in die Sowjetunion einflogen. Das Geschwaderabzeichen findet man auf der Nase der Flugzeuge, das Gruppenabzeichen auf dem Leitwerk.



Oberleutnant Schalk, der Kommodore des ZG 26, führte die III./ZG 26 bis November 1940, um dann als Geschwaderkommodore das Geschwader ZG 26 zu übernehmen. Aus der Schlacht um England herausgelöst, führte Schalk sein Geschwader auf den Balkan und später nach Rußland.



Dieser Bordfunker steht neben den Abschussmarken, die auf dem Seitenruder seiner Maschine angebracht sind. Die Bf 110 E war das Flugzeug von Wilhelm Spies, der während des Herbstes 1941 an der Ostfront Kommandeur der I./ZG 26 war.



Mit der Bf 110 C-4/B Jagdbomber hatte die 7.(Z)/JG 5 den Auftrag, Tiefflugangriffe gegen russische Flugplätze im Nordabschnitt zu fliegen. Das Staffelabzeichen war ein Dachshund mit einer russischen I-16 "Rata" in seinem Maul.



Die LN + KR der 7.(Z)/JG 5 über finnischem Hoheitsgebiet an der Ostfront. Diese Aufnahme ist entweder mit sehr hoher Verschlußgeschwindigkeit gemacht worden, oder die Besatzung hatte eine Möglichkeit gefunden, während des Einsatzfluges Benzin zu sparen. (Die Propeller verharren im Stand).



Das Ende des Jahres 1941 brachte sehr früh Schnee und es folgte einer der härtesten und kältesten Winter, die in Rußland je verzeichnet worden sind.

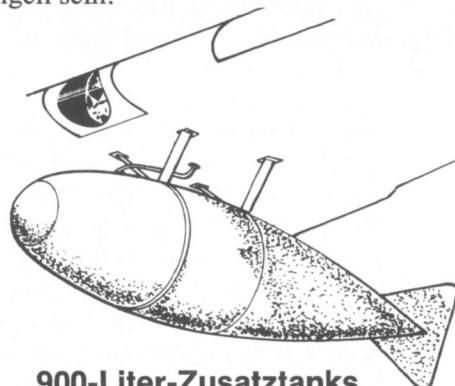
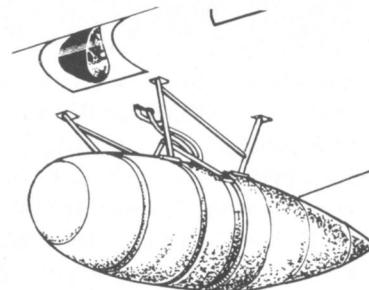


Als die 2. und 3. Staffel des ZG 1 zu Nachtjägern umgerüstet wurden, rüstete die 1./ZG 1 (Wespe) zur Jagdbomberversion der 2. Gruppe/SKG 210 um. Trotzdem behielt die Einheit ihr Abzeichen, die "Wespe" und flog mit ihren Bf 110 C-4/B während der Wintermonate 1941/42 Luftangriffe.



Obwohl die deutsche Luftwaffe fast absolute Luftüberlegenheit besaß und russische Jäger nur selten zu sehen bekam, war die russische Flak eine ständige Bedrohung. Leutnant N. Kulier, Chef einer sowjetischen Flak-Batterie, posiert für ein Foto neben einer im Frühjahr 1942 abgeschossenen Bf 110. Kulier sollen insgesamt acht Abschüsse gelungen sein.

300-Liter-Zusatztanks



900-Liter-Zusatztanks



Während der russische Winter die deutsche Armee unvorbereitet überraschte und einen schweren Blutzoll an Soldaten und Gerät forderte, hatte die deutsche Luftwaffe vorgesorgt und bessere Winterkleidung ausgegeben.

Feindflugzeuge, die im Luftkampf abgeschossen worden waren. Am 15. September unterstützte die II./ZG 26 aus der Luft die Operationen Beowulf I und II und die Invasionen von See auf die Ostseeinseln Muhu, Saaremaa und Hüumaa. Als fliegende Artillerie eingesetzt, flogen Bf 110 118 Einsätze und verloren dabei nur zwei Maschinen. Während der Einsätze vom 22. Juni bis zum 27. September bescheinigte man den Piloten des ZG 26, 96 Flugzeuge abgeschossen zu haben, 741 Flugzeuge auf dem Boden zerstört zu haben, 148 Panzer vernichtet zu haben, 166 Artilleriegeschütze ausgeschaltet zu haben, 3.280 Fahrzeuge, 49 Eisenbahnzüge, einen Panzerzug, 68 Lokomotiven und vier Brücken zerstört zu haben.

Im nördlichen Kampfabschnitt war ein Schwarm Bf 110 der II./ZG 76 und I./JG 76 unter dem Kommando der 5. Luftflotte in Oslo (Norwegen) eingesetzt. Wegen des schlechten Wetters konnten die Einsätze nicht vor dem 25. Juni beginnen. Dann aber wurden Angriffe auf die Fliegerhorste von Niva, Varlamova und Vaenga mit Zerstörern Bf 110 ausgeführt, wo die deutschen Flugzeuge die russischen Maschinen auf dem Boden angreifen konnten, die dort fein säuberlich Fläche an Fläche geparkt waren. Nach dem Angriff in Richtung Murmansk wurden Luftangriffe so oft ausgeführt, als Zeit und Wetterlage das erlaubten. Während dieser Zeit waren die Bf 110 ebenfalls als Begleitschutz für die Bomberflugzeuge eingesetzt. Am 12. Juli konnte Hauptmann G. Schaschke zwölf Abschüsse von russischen Flugzeugen melden. Am 4. August konnte er seinen 20. Abschuß verzeichnen, der ihm hinter den russischen Linien gelang. Als

Obwohl die Einsätze durch schlechtes Wetter und starke Stürme beeinträchtigt wurden, gelang es der deutschen Luftwaffe, die Einsatzbereitschaft ihrer Maschinen in hohem Maße zu gewährleisten.

der Herbst ins Land kam, wurden die wenigen Flugzeuge der II./ZG 76 von der Eismeerfront abgezogen, um dem Einsatztraining als Nachjäger zugeführt zu werden.

Im Süden flogen die I. und II./SKG 210 Angriffe auf den Feind am Boden, um die Operation Taifun zu unterstützen und in einem vorbereitenden Angriff mitzuhelfen, die Armeegruppe Timoschenko zu zerstören und den Weg nach Moskau zu öffnen. Das Zangenmanöver war am 7. Oktober gelungen, aber der Vormarsch nach Moskau wurde durch endlosen Regen und bodenlosen Schlamm beinahe zum Stehen gebracht.

Da die Produktion der Bf 110 bis Ende 1941 nachließ, wurden auch die Zerstörergruppen immer *seltener im Einsatzgeschehen erwähnt*. Im Februar 1942 jedoch wurde die Bf 110 wieder in Serienproduktion genommen. Die ausbleibende Produktion der Bf 110, verbunden mit einer vergrößerten Nachfrage der Nachjägerverbände nach dem zweimotorigen Jäger, bedeutete beinahe den Untergang der Zerstörereinheiten Ende 1941, so daß diese so gut wie absolut aus den Stärkemeldungen der deutschen Luftwaffe verschwunden waren. Von einer Stärke von 444 Flugzeugen am 10. August 1940 war ihre Anzahl auf 44 Maschinen zurückgegangen und davon waren am 13. Dezember 1941 noch ganze 28 Zerstörer einsatzbereit. Die Elite der Luftwaffe war nun ein Waisenkind geworden; ein Dornröschchen, dessen gute Fee die alliierte Bomberflotte während ihrer Einsätze 1943 werden sollte.

Bf 110 E

Trotzdem die Serienproduktion der Bf 110 wegen der Ablösung dieses Modells durch die Me 210 in den Stückzahlen erheblich verringert wurde, wurden zwei weitere Versionen Mitte 1941 noch einmal voll in die Produktion gebracht. Es handelt sich um die Typen Bf 110 E und Bf 110 F. Der erste dieser Flugzeugtypen, die Bf 110 E, rollte im Frühjahr von den Fließbändern. Außer Verbesserungen an den Panzerungen für die Besatzung und Verstärkungen an der Zelle war kein äußerer Unterschied zu den früheren Modellen erkennbar. Um höhere Bombenzuladungen zu ermöglichen, war das Fahrwerk erheblich verstärkt worden. Der Kampfbomber konnte vier ETC 50 Bombenauflagevorrichtungen aufnehmen oder zwei 300 Liter-Abwerftanks unter den Tragflächen mit sich führen. Zusätzlich hatte er eine Bombenauflagevorrichtung unter dem Rumpf der Maschine.

Bf 110 E-1

Zerstörer - ursprünglich mit dem Motor DB 601 A ausgerüstet, wurde dieses Modell jetzt schnell auf dem Motor DB 601 N umgerüstet.

- dieses Modell erhielt einen Sitz für ein drittes Besatzungsmitglied.

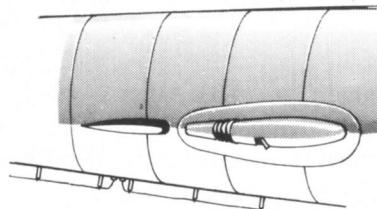
Bf 110 E-1/U2

- dieses Modell hatte ein verlängertes Heckteil, um ein Gummischlauchboot aufnehmen zu können.

Bf 110 E-3

Aufklärer - dieses Modell war mit neuen MG-FF ausgestattet, die Bombenauflage am Rumpf der Maschine war entfernt und eine Kamera im Boden der Maschine installiert. Außerdem konnten entweder zwei 300-Liter oder zwei 900 Liter-Zusatztanks montiert werden.

Zusätzliche rückwärtsfeuernde MG 17 bei einigen Bf 110 E-3-Modellen



Da das SKG 210 dauernd den Auftrag hatte, Tiefflugangriffe gegen sowjetische Truppen zu fliegen, war die vergrößerte Bombenzuladefähigkeit willkommen.



Durch einen hydraulischen, von Hand zu bedienenden Bombenheber konnten die Zerstörer-Jagdbomber schnell bewaffnet werden. Ohne diesen Bombenheber hätten die Waffenwarte ihren Auftrag, die Maschinen möglichst schnell wieder einsatzklar zu bekommen, nicht erfüllen können.



Oben: Wie an der Ostfront war auch in dem westlichen Wüstenabschnitt in Nordafrika die erhöhte Bombenzuladefähigkeit willkommen. Überraschungsangriffe brachten dabei große Erfolge. Die automatischen Vorflügel von Handley Page sieht man hier in ausgefahrener Position.



Die meisten der in den Wüstengebieten von Nordafrika eingesetzten Zerstörer wurden schnell mit einem aufgesetzten Staubfilter ausgerüstet, wie man das bei dieser Bf 110 E der 7./ZG 26 sieht.

Unten: Eine Bf 110 der 8./ZG 26 fliegt Begleitschutz für Ju 52 über dem westlichen Wüstenkriegsschauplatz. Da sich die Entferungen schnell vergrößert hatten, wurden viele der Nachschubgüter zu den Einheiten an der Front geflogen.



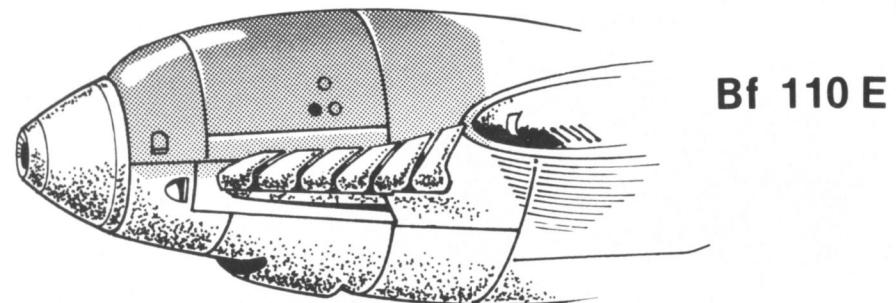
Bf 110 F

Kurz nach den E-Serien-Modellen eingeführt, war das Modell Bf 110 F mit 1.350 PS DB 601 F-Motoren ausgerüstet. Der einzige äußerliche Unterschied zeigte eine Vergrößerung der Motorenkanzel, die in die Ölkuhler eingebaut wurde. Der Einbau einer 57 mm starken Panzerglassscheibe für das Cockpit (diese Scheibe wurde auch nachträglich in die D- und E-Modelle eingebaut) war serienmäßig. In die Bf 110 wurden laufend neue Geräte eingebaut, so daß ein andauernder Zuwachs des Einsatzgewichtes zu verzeichnen war; aber da die Motorenleistungen konstant blieben, sank die eigentliche Leistung des Modells. Die Erweiterung der Motorenleistung durch die neuen DB 601 F-Motorenausführung verbesserte die Einsatzleistung dieser Typen und erlaubte neue Einsatzvarianten.

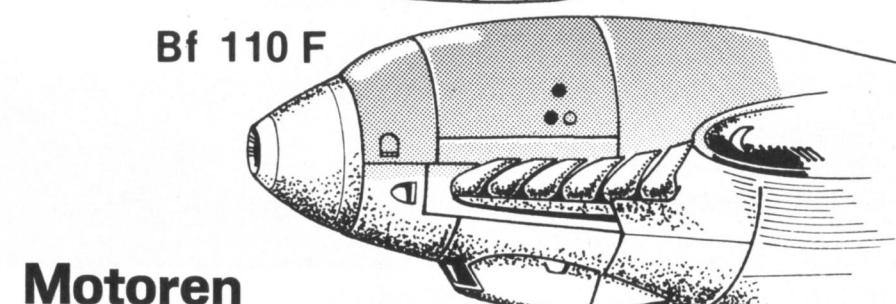
Bf 110 F-1 - dieser Jagdbomber war mit einer ETC 500 Bombenauflagevorrichtung unter dem Rumpf der Maschine ausgerüstet, an der man entweder zwei 250 Kilo SC 250 Bomben oder zwei SC 500 Bomben oder einen AB 500 Behälter montieren konnte. Die vier Bombenauflagevorrichtungen ETC 50 unter den Tragflächen konnten mit 50 Kilo Bomben SC 50, SD 50 oder einem AB Behälter bestückt werden.

Bf 110 F-2 Zerstörer - dieses Modell war die Standardjäberversion, die die gleiche Bewaffnung wie frühere Modelle trug. Später wurden unter den Tragflächen WGr-21 Raketenabschußbehälter angebaut.

Bf 110 F-3 Aufklärungsmodell - wie in dem E-3 Modell wurden die Zwillingskanone MG-FF ausgebaut und eine Kamera am Boden der Flugzeugführerkanzel angebracht.



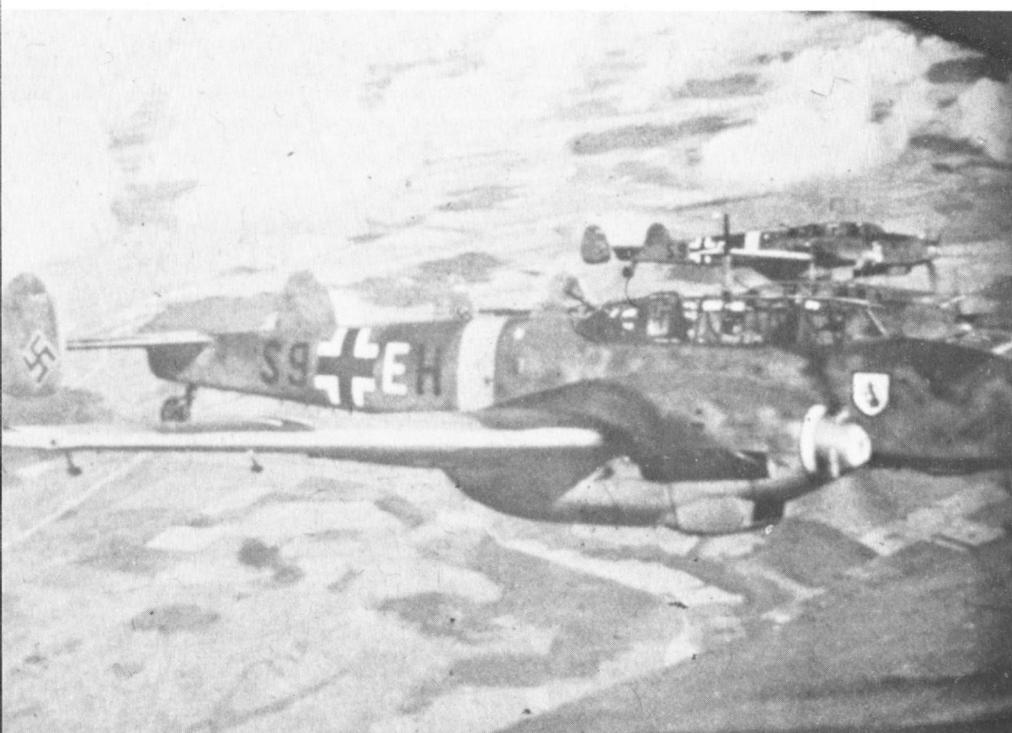
Bf 110 E



Bf 110 F



Das Geschwaderabzeichen des ZG 26 "Horst Wessel" auf der Flugzeugnase und den Holzschuh als Symbol der II. Gruppe, fliegt diese Bf 110 F-1 1942 einen Einsatz über der Ostfront, kurz bevor dieser Flugzeugtyp ausgemustert wurde.



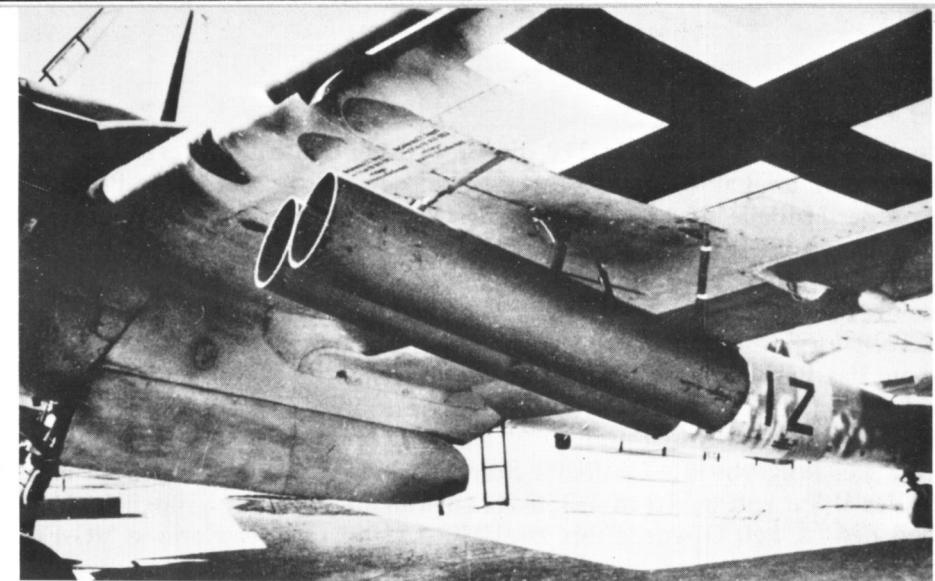
Bf 110 F-1 der I./SKG 210 über Rußland, 1942.



Im Frühjahr und Sommer 1942 traf der Zerstörer Bf 110 F-2 auf den Kriegsschauplätzen in Nordafrika ein. Die erhöhte Motorleistung der F-Modelle war sehr willkommen, da sie den Auftrag hatte, Rommels Vormarsch nach El Alamein zu unterstützen. Dieser Bf 110 F-2 Zerstörer, der zum ZG 26 gehört, ist mit Wüsten-Staubfiltern und zwei ETC 50 Bombenaufhängevorrichtungen unter jeder Tragfläche ausgerüstet.



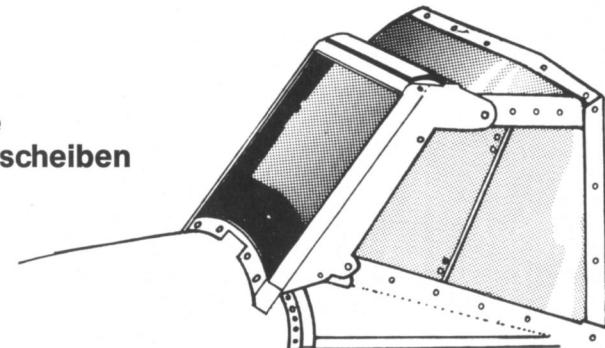
Diese Bf 110 F-1 Jagdbomberversion war mit zwei ETC 500 Bombenaufhängevorrichtungen neben dem Flugzeugrumpf ausgerüstet. Sie konnte dort zwei 250 kg SC 500 Sprengbomben oder SD 250 Splitterbomben, zwei 500 kg SC 500 Bomben oder einen Behälter AB 500, der seine kleinen Brand- und Splitterbomben durch einen Sprengsatz in der Luft freisetzte, unterbringen. Die offene Fläche des Geländes gibt einen Eindruck von den Einsatzbedingungen der deutschen Luftwaffe in Nordafrika.



Diese Bf 110 F-2 wurde als Testmaschine für den Anbau eines Werfers genutzt, der eine 21 cm Werfer-Rakete im Lufteinsatz verschießen sollte. Diese Einrichtung sollte es den Jägern gestatten, Bomberverbände außerhalb ihrer Bordwaffenreichweite anzugreifen. In Tarnowitz getestet, brachte diese neue Waffe einen sofortigen Erfolg und man entschloß sich, dieses System in die Serienproduktion der geplanten "G"-Serien einzubauen.



Gepanzerte Windschutzscheiben



Links oben: Mehr wie ein Beduine aussehend, startet dieser Wart den linken Motor einer F-3. Bei einem Blick auf die Unterseite des Rumpfes entdeckt man hinter der Flügelwurzel die Kameravorrichtung dieser mit Tigerstreifen bemalten Maschine. Die Öffnungen für die 20 mm MG-FF Maschinenkanonen sind schwarz ausgemalt.

Links: Die kugelsichere 5,7 cm Windschutzscheibe, die bei den F-Modellen zur Standardausrüstung gehörte, wurde später in alle früheren Modelle nachträglich eingebaut. Einfache Rüstsätze wurden an die Techniker geliefert, die die Umrüstung schnell und einfach gestalteten.

Bf 110 G

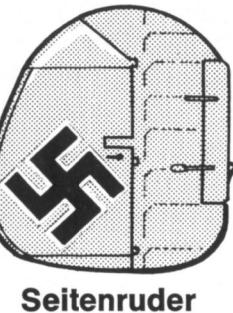
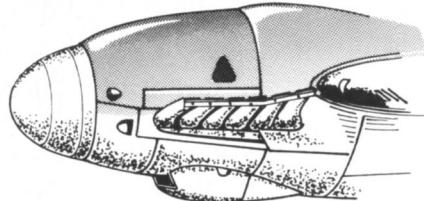
In Erwartung, daß die Me 210 die Bf 110 bei den Einsatzverbänden an der Front im Laufe des Jahres 1941 ablösen würde, wurde die Produktion der Modelle Bf 110 beendet. Im Oktober wurde die Produktion bei MIAG und im Dezember bei GWF eingestellt. Es stellte sich aber heraus, daß die Produktion der Me 210 ein "abgrundtiefer Fehler" war. So wurde die Produktion der Bf 110 im Februar 1942 wieder aufgenommen.

Bereits im Sommer 1941 hatte man die ersten Anstrengungen unternommen, das Basismuster gründlich zu verbessern. Unter der Produktionsbezeichnung Bf 110 G-O wurde das Leitwerk aerodynamisch überarbeitet. Dieses Modell wurde durch zwei DB 601 F Motoren angetrieben, die eine Leistung von 1.475 PS für Starts und Notlandungen brachten und in der Höhe von 6.510 m 1.355 PS entwickelten. Das ursprüngliche Modell der Bf 110 G wurde mit zwei MG 151 anstatt der Kanone MG-FF ausgerüstet, außerdem verzichtete man auf die ETC-Bombenaufhängevorrichtung. Dieses G-1-Modell wurde jedoch niemals gebaut. Statt dessen entwarf man das G-2-Modell, das durch die Möglichkeiten der verschiedensten Rüstsätze sowohl als Zerstörer als auch als Jagdbomber genutzt werden konnte. Diese Rüstsätze machten die G-Serie zu dem am meisten flexibel gestalteten Modell, seitdem die Bf 110 in Produktion gegangen war. Die erste Bf 110 G-2 wurde im Mai 1942 in Dienst gestellt.

Bf 110 G-2 - in dieses Modell wurden die überarbeiteten und vergrößerten Heckbauteile des F-4 Nachtkampftyps eingebaut. Die Bewaffnung für den Feuerkampf nach vorne bestand aus vier 7,9 MG 17 und zwei 20 mm MG 151 Kanonen. Die bei diesem Modell vorhandenen ETC 500 Bombenaufhängevorrichtungen gehörten zur Standardausrüstung, konnten aber durch Waffenbehälter, die zwei MG 151 enthielten, ersetzt werden. Die zwei 300 Liter Außentanks konnten gegen vier ETC 50 Bombenaufhängevorrichtungen ausgetauscht werden.

Bf 110 G-3 Langstreckenaufklärungsversion - dieses Modell war mit einer Rd 50/30 und einer Rb 70/30 Kamera ausgerüstet. Wie bei früheren Modellen war in dieser G 3 Version die Bewaffnung im Bugteil der Maschine auf vier MG 17 beschränkt, obwohl bei wieder anderen Typen die MG 17 durch zwei MK 108 ersetzt worden waren (Rüstsatz 3).

Bf 110 G-Motor



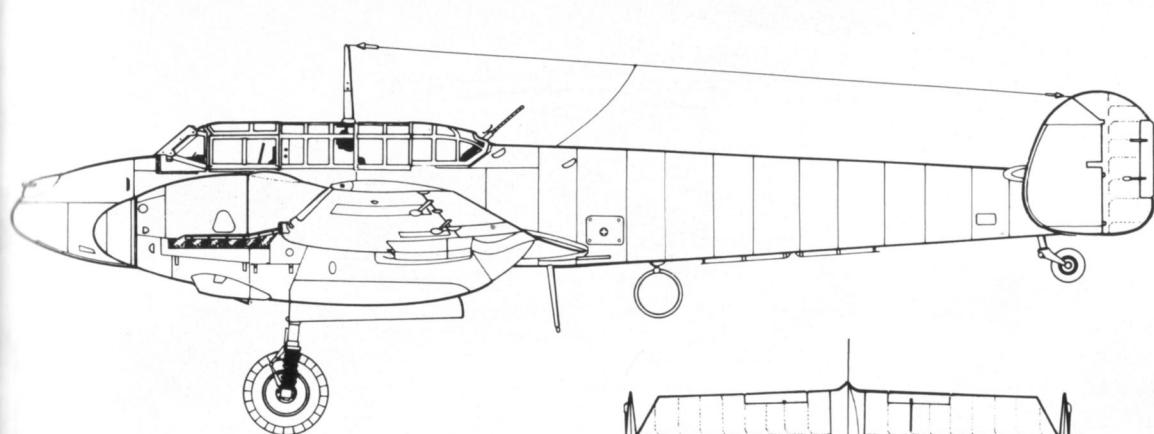
Seitenruder



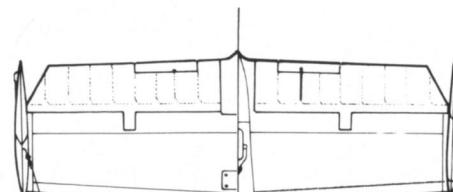
Frühe Modelle der Bf 110 G-2 vom Stab der I./SKG 210 im Einsatz über Russland im Juli 1942. Sie zeigen noch die früheren vertikalen Heckpartien und ein rückwärts feuerndes MG 15. Es ist möglich, daß diese Maschinen Vorserienmodelle der G-O-Serie sind.

Bf 110 G-2 begann im Mai 1942 von den Fließbändern zu laufen und konnte durch den Anbau der verschiedensten Rüstsätze entweder als Zerstörer oder als schwerer Jagdbomber zum Einsatz gebracht werden.



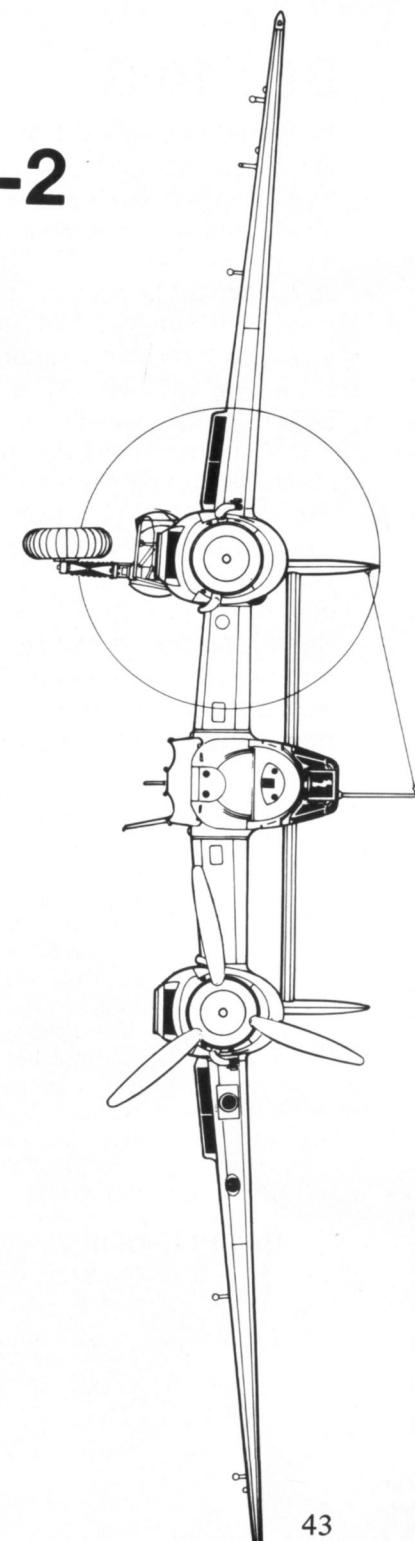
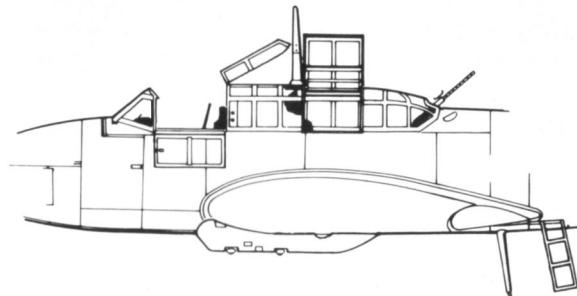
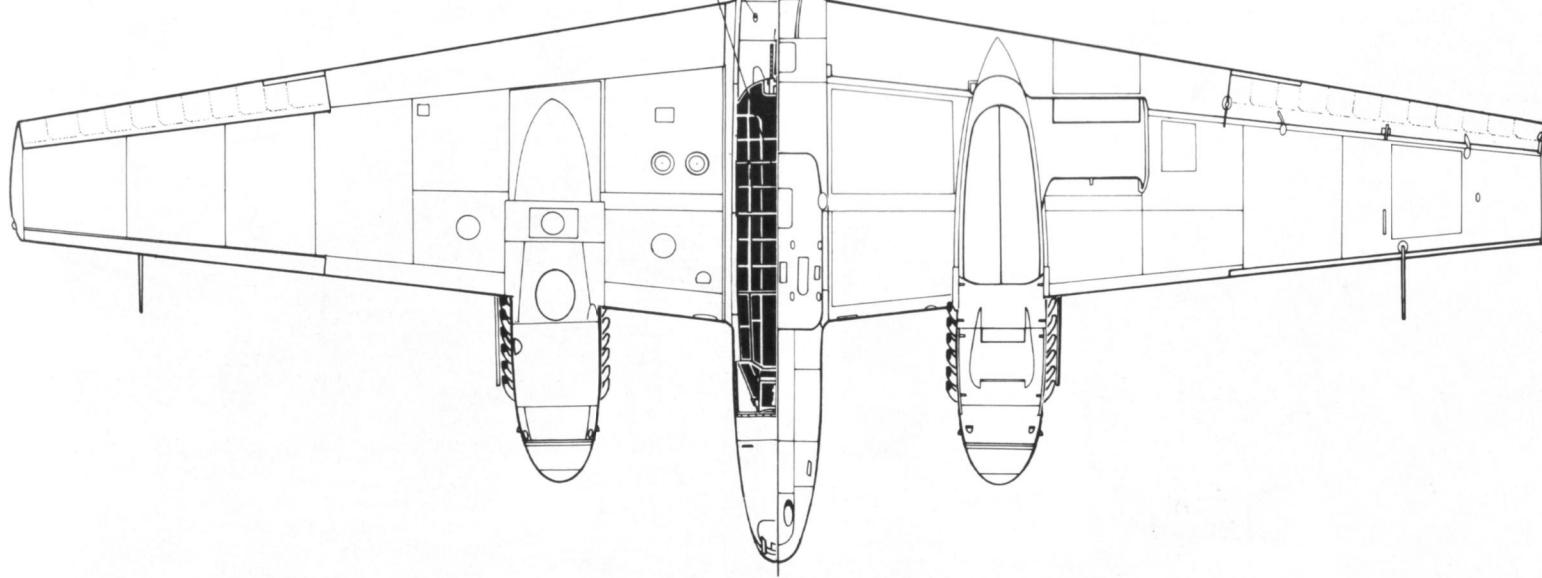


Bf 110 G-2



Technische Daten:

Spannweite: 16,34 m, Länge: 12,07 m, Höhe: 4,17 m; Motoren: zwei DB 605 B-1 12 Zylinder-Motoren; Bewaffnung: zwei 30 mm MK 108 Kanonen mit je 135 Schuß, zwei 20 mm MG 151 mit je 300 - 350 Schuß, ein 7,92 mm Zwillings-MG 81 Z mit je 800 Schuß; Geschwindigkeit: 633,38 km/h in 7.000 m; Reichweite: 1.037 km bei einer Geschwindigkeit von 402 km/h (Reichweite: 2.417 km/h mit zwei 900 Liter Zusatztanks).

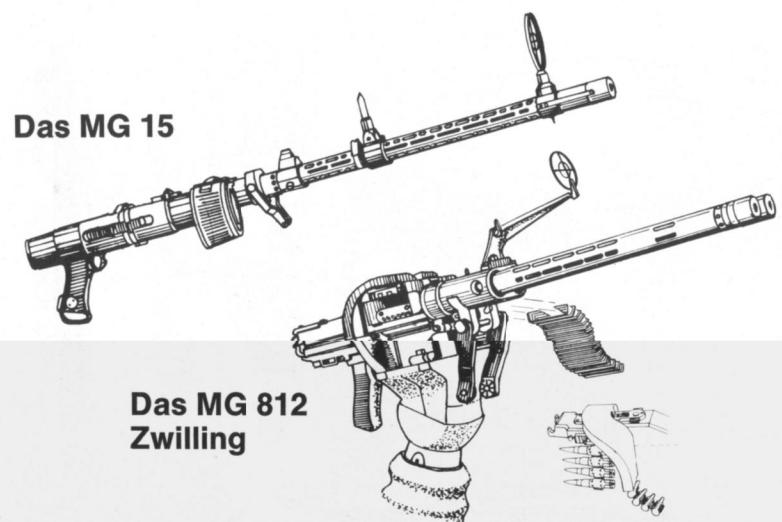


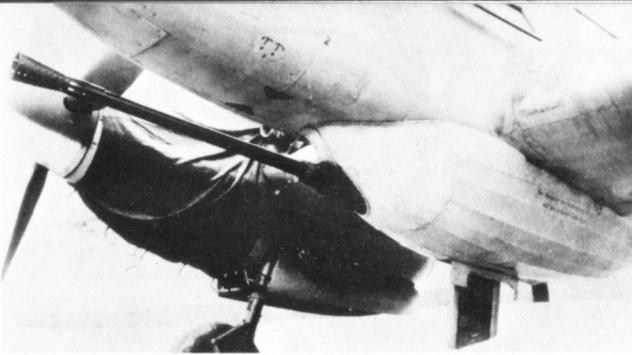


Da sie unter den widerlichsten winterlichen Einschränkungen fliegen mußten, hatte die 7. (Z)/JG 5 gelernt, ihre Flugzeuge trotz der bitteren Kälte einsatzbereit zu halten. Bemerkenswert sind die montierten ETC 50 Bombenauflagevorrichtungen, während die Maschine gleichzeitig 300 Liter Außentanks mit sich führt.

Links oben: Einer der wenigen Verbände, die im Winter 1942/43 noch den Zerstörer flogen, waren die Staffeln des JG 5. Die gesteigerten Leistungen des "G"-Modells erlaubten noch gute Erfolge.

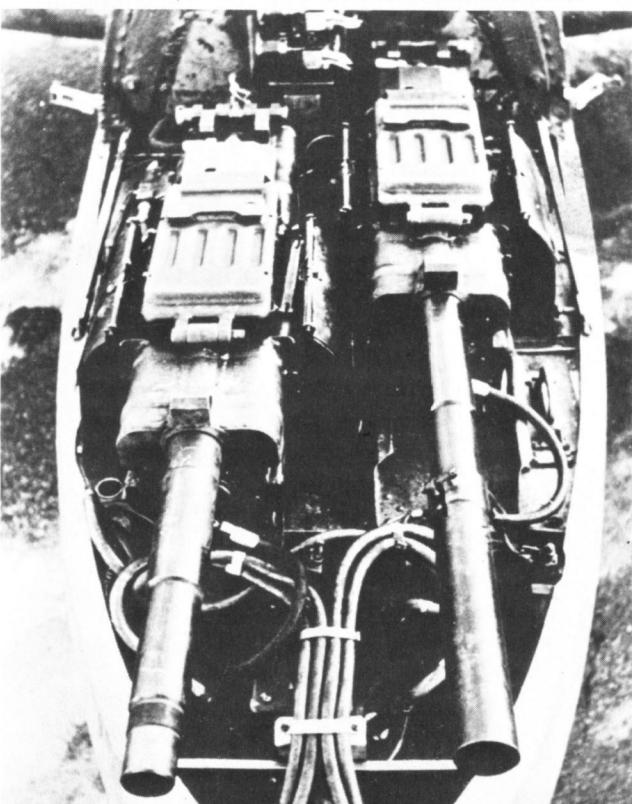
Links: Der Staffelkapitän der 10. (Z)/JG 5, Oberleutnant Felix Brandis, und sein Funker, Feldwebel Baus, sind hier neben dem Leitwerk einer Bf 110 während des zweiten Winters an der Ostfront abgebildet. Brandis erzielte 18 Luftsiege.





Oben: Der Rüstsatz R-1 enthielt eine 3,7 cm Bk 3,7 (Flak 18) Kanone in einem bespannten Sperrholzbehälter unter dem Flugzeugrumpf. Mit einer extrem hohen VO war diese Kanone in der Lage, eine B-17 mit einem Treffer außer Gefecht zu setzen. Der Nachteil dieses Rüstsatzes war, daß er die Bf 110 schwerfällig und schwer manövriert machte.

Das Quartett von 7,9 mm MG 17 Maschinengewehren, das seit 1936 zur Standardausrüstung der Bf 110 gehörte, wurde durch den Rüstsatz 3 ersetzt, der aus zwei 3,0 cm MK 108 Kanonen bestand.



Rüstsätze

R1

3,7 cm Bk 3,7 (Flak 18) Kanone (erfordert den Ausbau der unteren Mg 151),



R2

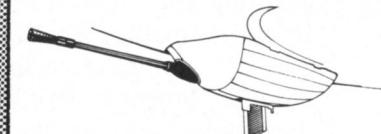
GM 1 Leistungssteigernde Salpeteroxydeinspritzvorrichtung.



Das Gewicht dieses Systems machte den Ausbau der Frontbewaffnung erforderlich.

R4

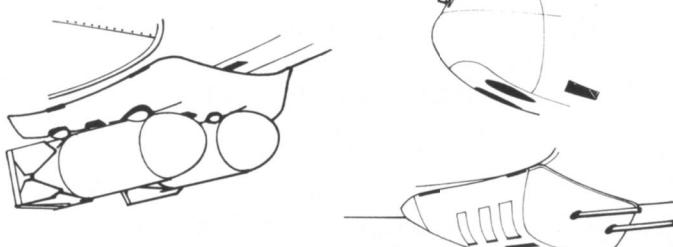
beinhaltet beide Rüstsätze 1 und 3.



Eine 3,7 cm Bk 3,7 (Flak 18) und
zwei 3,0 cm Mk 108.

R3

Zwei 3,0 cm Mk 108 ersetzten die vier 7,9 mm MG 17 Maschinengewehre.



Die ETC 500 Bombenaufhängevorrichtung war austauschbar gegen einen unter dem Rumpf angebrachten Waffenbehälter für zwei MG 151.

R5

beinhaltet die Rüstsätze 1, 2, 3
GM 1 Salpeteroxydeinspritzvorrichtung und die 3,7 cm Bk 3,7 (Flak 18) oder



ETC 500 Bombenaufhängevorrichtung oder



einen Zwillings-MG 151 im Unterrumpfbehälter.

R6

beinhaltet Rüstsatz 2 und 3 GM 1 Salpeteroxydeinspritzvorrichtung



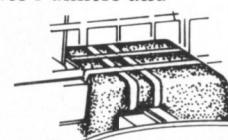
Zwillings MG 151 Unterrumpfbehälter oder



ETC 500 Bombenaufhängevorrichtung.

R7

565 Liter Zusatztank im Cockpit des Funkers und

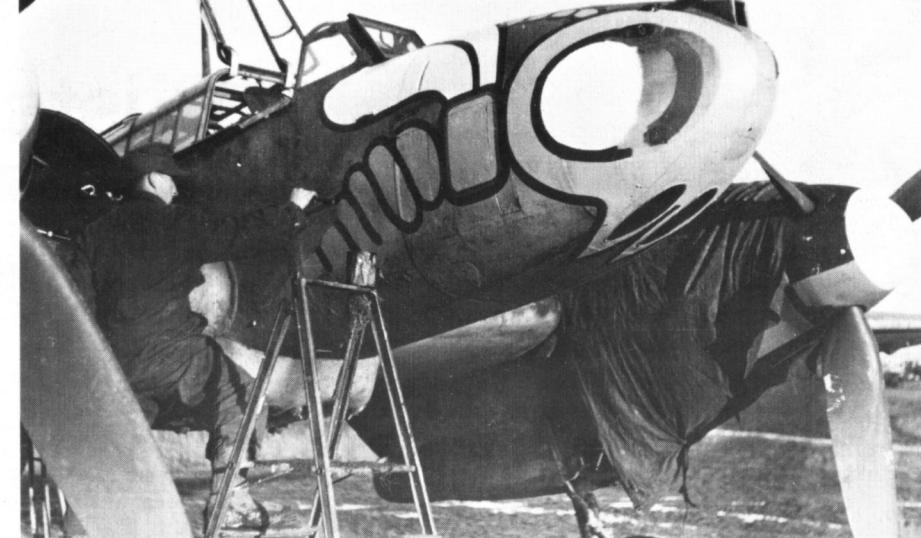


R 3 3,0 cm Mk 108.

Die Reichsluftverteidigung

Zum Glück für die alliierten Bomber hatte bis jetzt meistens das schlechte Wetter die Zerstörer und die amerikanischen Bomber getrennt, bis am 11. Januar 1944 650 schwere Bomber tief nach Deutschland eindrangen, um Flugzeugfabriken in der Gegend von Braunschweig zu bombardieren. In einem massierten Einsatz von Bf 110 feuerten die Zerstörergruppen ihre 240 mm Raketen in den eng im Formationsverband fliegenden Bomberpulk, brachten damit die schützenden Bomberformationen auseinander, trafen sich mit den Bf 109 Jägern und brachten 41 feindliche Bomber zum Absturz. Am 16. 3. 1944 gelang es 43 Bf 110, an einem Tag 18 B-17 abzuschießen. Danach wurden die Bomber immer durch Jäger begleitet. In den nun tobenden Luftkämpfen wurden 26 (60 Prozent) der eingesetzten Zerstörer abgeschossen. Nach diesen äußerst schweren Verlusten löste das ZG 76 seine III. Gruppe auf. Der Ergänzung der Zerstörergruppen durch die Me 109 wurde höchste Priorität gegeben. Im Juni 1944 waren nur noch die II./ZG 1 mit Bf 110 einsatzbereit. Immer weiter und weiter ostwärts von den amerikanischen Begleitjägern gejagt, war der letzte Tagessatz der Zerstörer die Luftschlacht über Budapest, wo die II./ZG 1 zusammen mit der I./ZG 76 (Me 410) und II./JG 77 (Bf 109) 45 alliierte Flugzeuge vom Himmel schießen konnten. Kurz nach diesem Luftkampf tauschte die II./ZG 1 ihre Bf 110 gegen Bf 109 G aus und wurde in das II./JG 76 umgegliedert. So endete die bunte Laufbahn eines der umstrittensten Jäger, die im Zweiten Weltkrieg zum Einsatz gekommen waren.

Dieser Bf 110 G-2 schwere Jagdbomber mit dem taktischen Zeichen Q 1 + VB, in Südrussland eingesetzt, fängt Feuer, als die Warte den rechten DB 605 Motor starten wollen. Die skelettartige Abbildung auf der Flugzeugnase ist von besonderem Interesse, konnte aber bisher nicht identifiziert werden.



1942 wurde II./SKG 210 in II./ZG 1 umbenannt und kurz darauf nach Italien verlegt. Diese Einheit hatte jetzt ihren ursprünglichen Namen wieder erhalten. Nach der Aufstellung war sie die 1. Staffel des ZG 1. Als die 2. und 3. Staffel als Nachtjäger eingesetzt wurden, bildete sie den Kern der E. Gr. 210. 1941 wurde die Einheit wieder in II./SKG 210 umgetauft und nahm am Einmarsch in Russland teil. Während der Geschichte hatte sie ihr Verbandsabzeichen, "die Wespe", erhalten und wurde jetzt wieder mit einer Zerstörerrolle beauftragt, obwohl man anzweifeln kann, ob einer der früheren Piloten aus der Einheit noch dort Dienst tat.

Im Sommer 1943 kam die II./ZG 1 mit ihren Bf G-2 im Zerstörereinsatz über dem italienischen Kriegsschauplatz zum Einsatz.





Die Zwillings MK 108 Kanonen wurden ausgebaut, solange die 21 cm Werfer mitgeführt wurden. Damit die Bf 110 G-2/R-3 aber nicht an Feuerkraft verlor, tauschte man die ETC 500 Bombenauflagevorrichtung gegen den Unterrumpfbehälter mit dem Zwillings MG 151 aus.

Als die 8. US-Luftflotte im Sommer 1943 ihre Tagesbombenangriffe verstärkte, rief die deutsche Luftwaffe ihre Zerstörergruppen wieder zum Einsatz. Die I. und II./ZG 1 und III./ZG 26 wurden verlegt, um das Reich zu verteidigen. Die I./ZG 1 wurde zur I./ZG 26 und die II./ZG 26 wurde umgebildet, um das Geschwader "Horst Wessel" auf volle Einsatzstärke zu bringen. Im Oktober wurde das ZG 76 wieder neu aufgestellt.



Nach dem Start stiegen die mit den Raketen bestückten Flugzeuge, bis sie die Höhe der Bomberpulks erreicht hatten. Die Raketen konnten von einer Kampfentfernung (über 1,8 km) abgefeuert werden, wobei 50 Prozent immer noch in einem Trefferradius von 30 m lagen, während sich der Rest im 60 m-Radius befand. Im Einsatz hatte man die Zünder auf eine Entfernung von 600 - 1.200 m eingestellt. Mit einem Gesamtgewicht von 112,3 kg und einem Gefechtskopf von 40,7 kg hatte diese Waffe am Anfang großen Erfolg. Sie konnte so die eng zusammenfliegenden B 17-Bomber-Formationen knacken. Nachdem die Bomberformationen aufgebrochen waren, hatten die Zerstörer und einmotorigen Jagdflugzeuge bessere Gelegenheiten, die Bomber erfolgreich einzeln anzugreifen.

Am 16. März 1944 griffen 43 Bf 110 G vom ZG 76 einen amerikanischen Bomberverband bei seinem Anflug auf Augsburg an. Am Anfang waren die zweimotorigen Zerstörer erfolgreich. Bevor sie aber einen dritten Angriff fliegen konnten, stürzten sich die P-51 Mustangs der 354. Jagd-Staffel auf sie. Während der nächsten Minuten wurden 26 Bf 110 von den Mustangs vom Himmel geschossen. Innerhalb weniger Wochen war die III./ZG 76 aufgerieben.



I/ZG 76



Bf 110 D-1/R-1 der I./ZG 76 während der Schlacht um England.



EGr 210



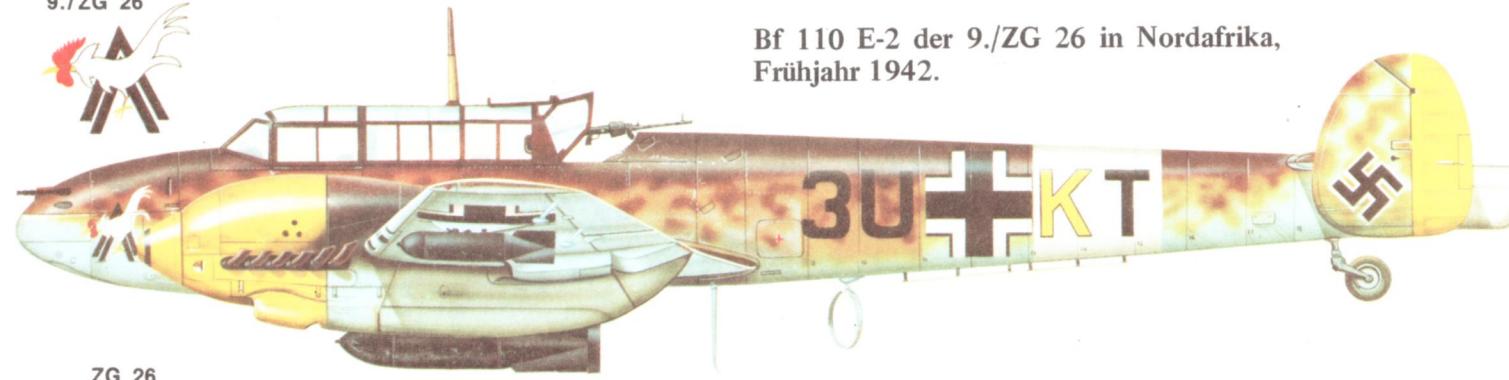
Bf 110 C-4/B der 2./E. Gr. 210 während der Schlacht um England.



9./ZG 26



Bf 110 E-2 der 9./ZG 26 in Nordafrika, Frühjahr 1942.



ZG 26



II/ZG 26



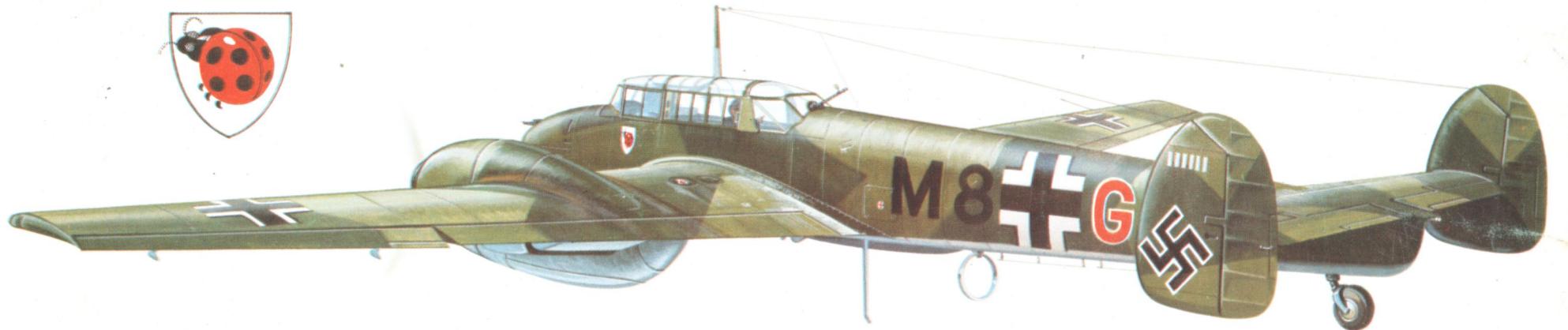
Bf 110 F-1 der II./ZG 26 an der Ostfront kurz bevor das Modell 1942 aus dem Einsatz genommen wurde.



Bf 110 G-2/R-3 der II./ZG 76 (2. Formation) als Teil der "Reichsluftverteidigung"



ZG 76



Die Bf 110 C-1 der 2./ZG 76, die vom Staffelkapitän Wolfgang Falck geflogen wurde, kurz nach der "Schlacht über der Bucht von Helgoland".

Unten: Eine Bf 110 G-2 der II./ZG 1
"Wespe" in Italien 1943.

