

## Info's zur Messerschmitt Me (Bf) 110

Die ersten Einsätze hatten bereits gezeigt, wie kampfstark zu diesem Zeitpunkt die Bf 110 war. Die Produktion dieses Typs erhielt somit Vorrang, so dass bis Ende 1939 315 Flugzeuge ausgeliefert werden konnten. Die Produktionsrate lag während des Jahres 1940 bei durchschnittlich 102 Exemplare pro Monat; 1940 stieß die Bf 110 jedoch erstmals auf wendige und schnelle Gegner, wie den einmotorigen Jäger Hawker Hurricane oder auf die Supermarine Spitfire, mit denen sie nicht mehr mithalten konnte. Mit nur einem einzigen rückwärts feuernenden MG konnte sich die Bf 110 nicht ausreichend verteidigen. So erlitten die Bf 110 bei der Schlacht um England schwerste Verluste. Der Typ wurde zeitweilig als Bomber oder als Aufklärer eingesetzt, fand aber im Winter 1940/41 jedoch seine beste Einsatzmöglichkeit als Nachtjäger. Zunächst hatte der Bf110 Nachtjäger keine besondere Ausstattung und die Besatzungen verließen sich beim Abfangen feindlicher Bomber auf ihre guten Augen.

Ein frühes Hilfsmittel in der Luft war ein an Bord der Bf 110 D-1/U-1 mit geführter Infrarotsensor, der jedoch nicht zuverlässig funktionierte. Aber ab Mitte 1941 wurde der Abfangjäger vom Boden aus geleitet, und bereits kurz darauf erzielten die Bf110-Nachtjägereinheiten nennenswerte Erfolge. Zwölf Monate später wurden die Flugzeuge mit Lichtenstein-Radar ausgerüstet, und bis zum Herbst 1942 hatten die meisten Nachtjäger der Luftwaffe dieses Hilfsmittel an Bord. Mitte 1943 bekämpfte die RAF diese Ausrüstung mit sogenannten Düppel, Streifen aus Aluminiumfolie, die das Radar störten, und waren so rund sechs Monate lang im Vorteil, bis die Bf 110 mit fortschrittlicherem Radar ausgerüstet wurden, das nicht auf diese Störungen reagierte. Anfang 1944 erreichte die deutsche Nachtjagdwaaffe den Höhepunkt ihrer Leistungsfähigkeit. Rund 320 Bf 110 waren in dieser Funktion eingesetzt, was etwa 60 Prozent des gesamten Nachtjäger-Kontingents entsprach, das für die damalige deutsche Reichsverteidigung zur Verfügung stand. Ein Jahr später wurden fortschrittlichere Nachtjäger in Dienst gestellt und es blieben dann nur noch 150 Bf 110 bei den Nachtjäger-Einheiten im Einsatz, die aber weiter an Wirkung verloren, je mehr die deutsche Treibstoffversorgung in Schwierigkeiten geriet.

Von der in vielen Varianten produzierten Bf 110 waren bis zur Einstellung der Fertigung im März 1945 ca. 6.050 Exemplare gebaut worden. Es gab zahllose Unterversionen und bei den nachfolgenden Varianten werden nur die wichtigsten Typen aufgelistet.

#### Varianten:

Bf 110A-0: Bezeichnung für vier Vorserien-Flugzeuge mit Junkers Jumo 210B Motoren.

Bf 110B: erste Serienversion mit den Untervarianten Bf 110B-0 bis Bf 110B-2; die Bf 110B-3 war ein umgebautes älteres Flugzeug.

Bf 110C: Serienversion mit zwei 1.100 PS (820 kW) Daimler-Benz DB 601A Motoren mit Treibstoffeinspritzung; gebaut in den Untervarianten Bf 110C-0 bis Bf 110C-7; die Bf 110C-4 zeigte sich als Nachtjäger und die Bf 110C-5 als Aufklärer erfolgreich.

Bf 110D: Serienversion mit den Untervarianten Bf 110D-0 bis Bf 110D-3; hierzu gehörte auch der Langstrecken-Zerstörer Bf 110D-2 und die Konvoi-Begleitmaschine Bf 110D-3.

Bf 110E: Serienversion mit den Untervarianten Bf 110E-0 bis -3; die Bf 110E-1 und die Bf 110E-2 waren Jagdbomber oder Nachtjäger, und die Bf 110E-3 diente als Fernaufklärer.

Bf 110F: Serienversion, glich generell der Bf 110E, wurde aber als Neuerung den 1.350 PS (1.007 kW) starken DB 601F-Motor ausgerüstet; gebaut in Untervarianten bis zur Bf 110F-4.

Bf 110G: Serienversion mit neuen 1.475 PS (1.100 kW) DB 601B-1 Motoren; gebaut in Untervarianten bis zur Bf 110G-4.

Bf 110H: letzte Serienversion; glich im Grunde der Bf 110G; gebaut in Untervarianten bis zur Bf 110 H-4.

#### Quelle

-Aero – Das illustrierte Sammelwerk der Luftfahrt, Nr 113, Marshall Cavendish International Ltd. London, 1984