Die Bf 109G-4 „Nesthäkchen“ wurde aus einer Wrackbergung in Russland wieder aufgebaut und befindet sich heute als Leihgabe der Wehrtechnischen Studiensammlung Koblenz im Technikmuseum Speyer (TMS).

Gottfried Holzschuh

Erhaltene Messerschmitt Bf 109 aus WNF-Produktion

Obwohl die Messerschmitt Bf 109 nach der Iljushin Il-2 Sturmovik das am meisten gebaute Flugzeug aller Zeiten darstellt, hat nur eine relativ bescheidene Anzahl überlebt. Durch die zahlreichen Hersteller und die Fortführung der Produktion auch noch nach dem Zweiten Weltkrieg ist die Gesamtanzahl nur schwer zu ermitteln. An „originalen“ Maschinen[1] sollen bis März 1945 30.573 Stück, davon mindestens 8.545 in Wiener Neustadt produziert worden sein.[2] Dazu kommen noch die bis 1958 in Spanien und der Tschechoslowakei gefertigten Lizenzbauten mit anderen Triebwerken.

Viele wurden von Finnland, der Schweiz, Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien, Tschechoslowakei und Israel noch bis in die 50er Jahre genutzt. Am längsten hatte Spanien den ab 1954 produzierten Lizenzbau HA-1112 Buchon im Einsatz. Mit dem Rolls-Royce Merlin-Triebwerk des Konkurrenzmusters Spitfire ausgerüstet, war diese Variante Star zahlreicher Film- und Fernsehproduktionen.[3] Im Jahr 1967 schließlich ausgemustert, übernahm sie die Hauptrolle im britischen Historienfilm „Luftschlacht um England“, der 1968 unter großem Aufwand gedreht wurde. Die Produktionsgesellschaft erwarb dafür 28 Ha-1112, von denen 18 noch flugfähig waren. Mit entsprechender Bemalung, verkürzten Tragflächenenden und abgestrebten Leitwerken agierten sie als Bf 109E. Danach gelangte sie in zahlreiche Museen und Sammlungen in aller Welt. Versuche, sie mit Daimler Benz-Motoren auf „Originale“ rückzurüsten, führten auf Grund der nicht immer vorhandenen, richtigen Motorenversion zu seltsamen „Hybridvarianten“.[4]

Spanische Buchons 1957 im Film „Stern von Afrika“.

Das Gros der Bf 109 aus deutscher Kriegsproduktion war aber nach der Kapitulation schnell zerstört und verschrottet – die Sieger wollten eine Wiederaufrüstung der ehemaligen Achsenmächte um jeden Preis verhindern. Gerade einmal ein Dutzend fand als „Beutemaschinen“ zu Evaluierungszwecke ihren Weg in die USA und nach Großbritannien, doch die meisten von ihnen wurden nicht mehr geflogen und ebenfalls abgewrackt.[5] Die wenigen übrigen sind, obwohl teilweise äußerst unsachgemäß „restauriert“, die kostbarsten, weil sie gegenüber den spanischen Lizenzbauten noch über eine Einsatzgeschichte im Zweiten Weltkrieg verfügen.

Seit dem Ende der achtziger Jahre hat der an sich geringe Bestand an „originalen 109ern“ massiven Zuwachs bekommen. Dieser rekrutiert sich aus der Bergung und Restaurierung von Flugzeugwracks, die hauptsächlich von Notlandungen in der abgelegenen Wildnis Skandinaviens und Russlands stammen. Mittlerweile hat sich daraus ein lukrativer Geschäftszweig entwickelt. Entscheidend dabei ist allerdings das Ausmaß der Originalsubstanz, die diese „Wiederaufbauten“ enthalten. Das Spektrum reicht von echten Restaurierungen mit mehr als 75 Prozent Originalsubstanz[6] bis zum Einbau von Einzelteilen aus Bodenfunden abgestürzter Maschinen in völlig neue Zellen, die bestenfalls als „Repliken mit Originalteilen“ bezeichnet werden können. Eben erst hat ein solcher Neuaufbau einer Bf 109 bei einer Auktion stolze € 165.000 erzielt.[7]

Für den Film “Battle of Britain“ adaptierte Buchons.

WNF-Werknummernblöcke (Übersicht)

Werknummern	*Baumuster*	*Anmerkung*
?	Bf 109E-1	ab 06.39
5001-5259	E-3	1939/40
5260-5300	E-4	1940
5326-5400	E-4	1940
5559-5600	E-4	1940
5791-5823	E-4/B	1940
5891-5919	E-4/B	1940
5920-5985	E-7	1940
6501-6523	E-7 (E-7/N, NZ)	1940
6601-6650	F-1	11.40-01.41
6651-6822	F-2	01.41-04.41
4780-4799	F-3	10.40-01.41
6999-7660	F-4	05.41-12.41
13001-13391	F-4 (F-4Z, F-4/R1)	12.41-04.42
13401-14000	G-2 (G-2/R1)	05.42-10.42
14501-14850	G-2 (R-2/R3)	10.42-12.42
14851-15000	G-4 (G-4/R3)	12.42-02.43
19093-19999	G-4, G-6	02.43-06.43
20000-20800	G-6 (G-6/R3, U4)	06.43-08.43
140000-140400	G-6	
200000-200800	G-8 (G-8/R5)	10.43-45
201000-201900	G-8 (G-8/R5)	44/45
202000-202200	G-8 (G-8/R5)	44/45
230000-230900	G-6 (G-6/R2)	44/45
440000-442100	G-6 (G-6/U4)	zugewiesene Blöcke,
510200-510300	G-6	nicht alle Maschinen
510600-511000	G-6, G-14	gebaut
511000-512700	G-14 (G-14/U4)	44/45
610300-610600	G-10 (G-10/U4)	10.44-45
610750-611100	G-10 (G-10/U4)	44/45
611900-612000	G-10 (G-10/U4)	1945
710000-710300	G-8 (G-8/R5)	44/45
770000-770400	G-10 (G-10/R2)	nicht alle gebaut
770900-771200	G-10	44/45

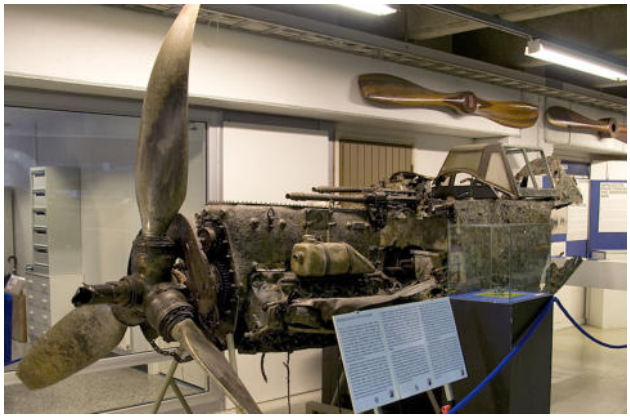
Nicht zu vergessen sind die heute noch fliegenden Exemplare in den USA, Großbritannien[8] und Deutschland, die sämtlich spanische Buchons oder aus diesen aufgebaut worden sind. Stars dieses Dutzends sind zweifellos die Bf 109G-6 *D-FMBB*, Bf 109G-4 *D-FWME* „Rote 7“ und Bf 109G-10 *D-FDME* „Schwarze 2“ der EADS Heritage Flight, die alle auf den Daimler Benz DB 605A/D umgerüstet werden konnten. Einzig die Messerschmitt Bf 109E-4 *CF-EML* (W.Nr 3579) in kanadischem Privatbesitz ist als „Battle of Britain-Veteran“ das letzte noch fliegende Original aus deutscher Kriegsproduktion.

Soweit Werknummern der erhaltenen Maschinen bekannt sind, können diese auch einzelnen Herstellern zugeordnet werden. Im Folgenden finden Sie alle Maschinen aus der Produktion der Wiener Neustädter Flugzeugwerke, die zumindest in Teilen noch vorhanden sind (Stand Oktober 2010).

Die F-4/Trop „31010“ ist vielleicht eine WNF-Maschine.

E-7, W.Nr. *5975*, **Mighty Eighth Air Force Museum**, Pooler, Savannah, Georgia, USA. Diese Maschine wurde 1940 von den WNF gebaut, sie scheint die einzige heute noch erhaltene E-7 zu sein. Am 10. Mai 1942 als *„Gelbe 4“* der 6./JG 5 im Raum Murmansk (Ura-Guba) von sowjetischen Streitkräften abgeschossen, Uffz. Heinz Bausch wurde als vermisst gemeldet. Im Winter 1994 von Warbird Recovery geborgen, wobei der Jäger mit Hilfe eines auf einem LKW montierten Jettriebwerkes aus dem Eis eines Sees, in dem er gefunden worden war, heraus geschmolzen werden musste. Das Wrack wurde nach Broomfield, Colorado verschifft, konserviert und später dem Mighty Eighth Air Force Museum geschenkt. Der Rumpfmittelteil mit dem Cockpit stammt von einer Bf 109G-2, derzeit gelagert.

F-4, W.Nr. *7108*, **Keski-Suomen Ilmailumuseo** Tikkakoski. Finnland, WNF-Stammkennzeichen *NE+ML (TI+LA?)*, schon bei der Überführung am 9. November 1942 zur 9./JG 5 nach Kirkenes im Schneesturm bei Petsamo verloren gegangen. Der Pilot Uffz. Klaus Betz verirrte sich nach der Notlandung und konnte erst 1949 bei Tshiengalasjärvi tot aufgefunden werden. Die Maschine ist seit der Bergung im Jahr 1949 eingelagert.



Das auf dem Flugplatz Helsinki-Vantaa ausgestellte Fragment wurde 1999 aus dem Meer geholt (J. Sipila).

F-4, W.Nr. *7485*, **Charleston Aviation Services,** Colchester, UK, *„Schwarze 1“* der 9./JG 5 in Petsamo, am 28. September 1943 Notlandung durch UO Hans Link, der in russische Gefangenschaft geriet. Wrackbergung, Wiederaufbau durch Legendary Aircraft in Györ/Ungarn.

F-4/Z, W.Nr. *7504*, *„Weiße 10“* der 7./JG 3, am 28. März 1943 Notlandung durch Fw Rudolf Berg in Russland, Wrackbergung, Wiederaufbau geplant.

F-4/Trop., W.Nr. *„31010“*, **South African National Museum of Military History**, Johannesburg, Südafrika, *„Weiße 6“* der I./JG 27, die wahre Identität ist unbekannt, sie hat die falsche Werknummer *31010*. Sollte es sich um die W.Nr. *13010* handeln, so wäre sie ebenfalls eine von den WNF produzierten Maschinen. 1942 wurde sie auf einem Feldflugplatz bei „Marble Arch“ in Nordafrika von der 7. Squadron der SAAF erbeutet. Sie stand jahrelang in einem Freiluftlager, wo Souvenirjäger sie gründlich ausplündern konnten. Es fehlen u.a. die Fahrwerksabdeckungen, die gesamte Cockpiteinrichtung sowie das Typenschild; die Maschine ist derzeit ausgestellt.

G-2, W.Nr. *13427*, *„Gelbe 2“* der 9./JG 5, Wrackbergung in Russland, Wiederaufbau geplant.

G-2/R1, W.Nr. *13470*, **Norsk Luftfartsmuseum**, Bodö, Norwegen, WNF-Stammkennzeichen *CI+KS,* *„Weiße 4“* der 8./JG 5, Wrackbergung, ohne Flügel, in Restaurierung.

G-2, W.Nr. *13500*, **USA**, WNF-Stammkennzeichen *DL+HA, „Rote 4“* der II./JG ?, Wrackbergung.

G-2, W.Nr. *13605*, **Deutschland**, *„Gelbe 12“*, am 21. 06. 1943 in Russland abgestürzt, Wrackbergung.

G-2, W.Nr. *13916*, **Aircraft Restoration Group Ltd. (ARG),** Moskau, Russland, Wrackbergung, Wiederaufbau geplant.

G-2/R6, W.Nr. *13927*, **USA**, *„Gelbe 6“* der 6./JG 5, Wrackbergung, Vorderrumpf verbrannt.

G-2, W.Nr. *14658*, **Luftwaffenmuseum der Nordflotte**, Safonovo Luftwaffen-Basis, Severomorsk, Russland, WNF-Stammkennzeichen *KG+WF, „Gelbe 2“* der 6./JG 5, Vorderrumpf von Wrackbergung, ca. 40 % Original, ausgestellt.

G-2, W.Nr. *14743*, **Suomen Ilmailumuseo, Helsinki-Vantaa**, Finnland, Vorderrumpf mit Motor und Cockpit, WNF-Stammkennzeichen *RJ+SM.* Anfang 1943 an finnische Luftwaffe als *MT-208*, nach Startunfall von Serg. A. Lehtiö am 16.04.1943 mit Tragflächen der *MT-218* ausgestattet. Im Juni 1944 an

die Jägerstaffel HleLv 28, vier Luftsiege. Am 01.08.1946 bei Luftschießübung beschädigt und auf dem Meer vor Pori notgelandet, Lt. Väinö Pokela konnte unverletzt gerettet werden. Wrack von der Luftwaffe gehoben, aber bei dem Versuch, es in den Hafen von Pori zu schleppen, abermals gesunken. Am 10.09.1946 mit 199 Flugstunden und 5 Minuten abgeschrieben. Ende der achtziger Jahre Reste von Sporttauchern gefunden und am 23./24.08.1999 geborgen, ausgestellt.

G-2/Trop., „W.Nr. *14753*“, **Luftfahrt-Museum Hannover-Laatzen-**, Deutschland, „*Weiße 3*“ der II./JG 27, im Herbst 1942 20 km vor Porto Carello, Sardinien abgeschossen, der Pilot konnte von Fischern gerettet werden. Im Sommer 1988 aus dem Mittelmeer geborgen. Die aufgemalte WNF-Werknummer ist fiktiv, da das Heck mit dem Typenschild bei der Bergung abbrach und nicht mehr gefunden werden konnte. Neuaufbau in der Museumswerkstatt, seit 1992 ausgestellt.

G-2/R3, W.Nr. *14792*, **Muzej Ratnog Vazduhoplovstva**, Surcin-Flugplatz, Belgrad, WNF-Stammkennzeichen *GJ+QJ*, ursprünglich an die bulgarische Luftwaffe geliefert. Nach Kriegsende gelangte sie im Tausch an die neu gegründete jugoslawische Luftwaffe, die sie noch bis Ende der vierziger Jahre in Verwendung hatte. Jugoslawische Seriennummer: *9663*, „*Weiße 63*“, ausgestellt.

G-2, W.Nr. *14798*, *(VH-EIN)*, **Christopher Kelly**, Seaforth, Australien, WNF-Stammkennzeichen *GJ+QP*, „*Schwarze 10*“ der 8./JG 5, um 1990 in Russland geborgen.

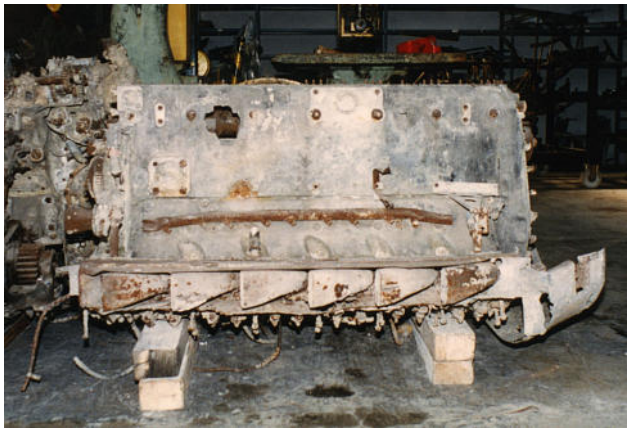
G-4, W.Nr. *19310*, Wehrtechnischen Studiensammlung, Koblenz, als Leihgabe im **Technikmuseum Speyer**, Deutschland, WNF-Stammkennzeichen *BH+XN*, Baujahr Februar 1943, „*Weiße 3, Nesthäkchen*“ der 4./JG 52 in Nikolayev, am 20. März 1943 von Gruppenadjudant Lt. Wolf Dietrich v. Coester (5 Luftsiege) nach Motorschaden auf dem Schwarzen Meer ca. 20 km SSO von Anapa im Planquadrat 7533 notgelandet. Der Pilot ertrank im kalten Wasser und wurde Tage später an der Küste angeschwemmt. Die Maschine wurde 1984 aus ca. 17 Metern Wassertiefe gehoben, nachdem sie Fischern wiederholt die Netze zerrissen hatte. Die Reste wurden im öffentlichen Park des Militär-Heimatmuseums der Provinzhauptstadt Krasnodar im Freien aufgestellt. 1994 von kanadischem Sammler erworben und nach Venegono, Italien zur Restaurierung gebracht. Mit zahlreichen Originalteilen von AREA, ehemaligen Aermacchi-Mitarbeitern, bis 1999 in 17.000 Arbeitsstunden wieder aufgerüstet, Tarnschema nach von den ÖFH zur Verfügung gestellten WNF-Fotos wiederhergestellt. Ein von den ÖFH initiiertes Leihansuchen, die Maschine im Aviaticum in Wiener Neustadt, nahe dem Ort ihrer Produktion auszustellen, scheiterte leider an den damit verbundenen Vertragsbedingungen. Seit 2001 im Technikmuseum Speyer als Leihgabe ausgestellt. 2003 im Tausch gegen zwei nicht flugfähige Rockwell OV-1OB Broncos von der Wehrtechnischen Studiensammlung in Koblenz erworben, weiterhin als Dauerleihgabe in Speyer.

Die G-2/Trop des Luftfahrt-Museums Hannover-Laatzen wurde mit großem Aufwand wiederhergestellt (LMHL).

G-4, W.Nr. *19586*, **San Vito Lo Capo**, Sizilien, „*Rote 11*“ der 5./JG 27, am 18. Juni 1943 nach Motorschaden vor San Vito im Meer notgelandet, Uffz. Herbert Lotter vermisst, aus dem Mittelmeer geborgen, Wrack eingelagert.

Bf 109G-6, W.Nr. *441059*, **Privatbesitz**, USA. Die im Salzkammergut von Enthusiasten ausgegrabenen Trümmer einer abgestürzten Messerschmitt Bf 109G-6 wurden 1997 von Sandy Air Corp. in Zirl,

Die Bf 109G-2 in Belgrad hat die Motorhaube einer G-4 und die Tragflächen einer G-6 (B. Pivcic).



Die G-4 in Speyer lag 40 Jahre im Meer und weitere 10 Jahre in einem öffentlichen Park (M. Longoni).

Veredelte Replik aus Österreich (Hermann Historica).

Tirol in eine vorgefertigte, neue Zelle eingebaut. Laut Werknummer *441059* wurde die Maschine im April 1944 von den Wiener Neustädter Flugzeugwerken an die Luftwaffe ausgeliefert. Reste des Hecks mit der typisch dreieckigen Werknummernplakette wurden ebenfalls mit verbaut. Zahlreiche originale Großbauteile wie Motorhaube, Spinner, Fahrwerk und Komponenten der Cockpiteinrichtung kamen aus anderen Quellen, da viele Teile fehlten oder irreparabel beschädigt waren. Über die Einsatzgeschichte der Maschine ist bis jetzt nichts bekannt geworden. Man hat sich bei der Lackierung für die „Gelbe 1“ der 9./JG 3 entschieden, da der Abschusszeitpunkt Juni 1944 und Absturzort den Einsatz bei der dritten Gruppe des JG 3 aus Bad Wörishofen vermuten lassen. Wie bei allen von den WNF ausgelieferten Bf 109G-6 und G-10 sollte das Rumpfbalkenkreuz eigentlich nicht schwarz, sondern dunkelgrau sein, ein typisches Merkmal, das fertigungstechnisch bedingt war. Die Maschine wurde über das Münchner Auktionshaus „Hermann Historica“ zum Rufpreis von € 150.000,- angeboten. Bei der Auktion am 16. April 2010 konnten schließlich 165.000,- erzielt werden, sie ging an einen privaten Sammler in den USA.

G-10/U4, W.Nr. *610824*, *(N109MS)*, Evergreen Aviation Museum, McMinnville, Oregon/USA, als Leihgabe im **National Museum of the United States Air Force**, Wright Patterson Air Force Base, Dayton, Ohio, USA. Als „Schwarze 2“ der 5./JG 52 von den Amerikanern in Neubiberg erbeutet und mit anderen 1945 in die USA verschifft, Auf dem Wright-Field mit den Testmarkierungen *FE-124* und später *T2-124* versehen; nach Einlagerung in Freeman Field dem Georgia Institute of Technology in Atlanta überlassen, bis sie 1955 einen privaten Käufer fand. 1984 nach Großbritannien gebracht, aber wieder in die USA zurückgekehrt. Bei der jüngsten Restaurierung im USAF-Museum wurde sie aus unerfindlichen Gründen als *“Blaue 4”* des JG 300 lackiert. Letzter Kommodore dieses Jagdgeschwaders war Maj. Günther Rall, mit 275 Luftsiegen der dritte in der ewigen Rangliste der Jagdfliegerasse. Die Tragflächen sollen von einem tschechischen Avia-Nachkriegsbau stammen, ausgestellt.

G-10/U4, W.Nr. *610937, (N109EV)*, **American Heritage Museum,** Hudson, Massachusetts/USA. Diese Bf 109 hat eine sehr interessante Geschichte. 1944 von den WNF als G-14 gebaut, wurde sie im Dezember 1944 nachträglich zur G-10/U4 umgerüstet. Bei Kriegsende stand sie mit vielen anderen verlassen auf dem Flugfeld von Zeltweg. Sie war dort von einer deutschen oder ungarischen Luftwaffen-

Einheit, die nach Zeltweg verlegt hatte, zurückgelassen worden. Während die stark beschädigten oder von den abziehenden Truppen noch gesprengten Flugzeuge lange in Zeltweg lagen, wurden die brauchbaren bis August 1945 als Kriegstrophäen abtransportiert. Die *610937* wurde mit anderen Bf 109 von Einheiten des 6. Regiments der Bulgarischen Luftwaffe beschlagnahmt und mit Zwischenlandungen in Ungarn und Belgrad nach Karlovo in Südbulgarien überstellt. Über die Verwendung der Bf 109 in Bulgarien ist nur wenig bekannt geworden. Eingesetzt wurden sie als Trainingsflugzeuge von der 2. und 3. Gruppe des 6. Regiments, bis man sie durch Yak-9 ersetzte. Bis Ende 1950 waren alle außer Dienst gestellt und 1951 die letzte verschrottet.

Nach den Friedensverhandlungen von Paris 1947, die die Größe der Bulgarischen Luftwaffe limitierte, wurden 59 nun überschüssig gewordene Bf 109 im Rahmen von militärischen Tauschgeschäften mit Jugoslawien an Belgrad abgegeben. Die *610937* gelangte im Tausch für Rümpfe und Leitwerke von Il-2 Sturmoviks mit der Bahn nach Zagreb, wo sie mit anderen wieder flugklar gemacht wurde. Sie bekam die jugoslawische Seriennummer *9644* und die Nummer *„Weiße 44“* auf dem Rumpf aufgemalt. Die Maschinen wurden dann von der 83. Staffel des 172. Jagdgeschwaders auf dem Flugplatz von Cerklje (heute Nordslowenien) stationiert und beim Konflikt um Triest zu Aufklärungsflügen entlang der italienischen Grenze eingesetzt. Der letzte Flug der *„Weißen 44“* ist mit 17. Oktober 1950 überliefert, insgesamt hatte die Maschine nur 35 Flugstunden und 15 Minuten auf der Zelle.

Die Maschine wurde bis 1953 eingelagert, dann ausgemustert und einer technischen Schule in Belgrad überlassen. Diese verwendete sie als Lehrmodell, bis sie 1979 auf Grund der Rarität dem Luftfahrtmuseum in Belgrad übergeben wurde. Dort wanderte sie wieder ins Depot, nachdem die besser erhaltene Bf 109G-2 mit der Werknummer *14792* (ebenfalls eine WNF-Maschine!) für die Schausammlung vorgesehen war. Am Anfang der achtziger Jahre, als das Museum nicht einmal mehr seine Rechnung für die Heizung bezahlen konnte, wurde sie an Doug Arnold mit seiner Sammlung „Warbirds of Great Britain“ verkauft. 1989 erwarb sie Evergreen Ventures in den USA und gab sie 1991 der Vintage Aircraft Restorations Ltd. in Fort Collins, Colorado zur Restaurierung. Dort fiel die fatale Entscheidung, sie wieder flugtüchtig zu machen. Bei der folgenden fünfjährigen „Restaurierung“ wurde keinerlei Wert auf Originalität gelegt. Ihr fiel die komplette Rumpf-

Der Anstrich der *„Blauen 4“* des US Air Force Museums ist fiktiv (USAF Museum).

beplankung zum Opfer und diese wurde entsorgt, ohne dass man sich die Mühe gemacht hätte, die jugoslawischen und rumänischen Farben abzubeizen, um ihre frühere Kriegs-Identität und damit ihre Einsatzgeschichte ans Tageslicht zu bringen. Auch die Tragflächen wurden von irgendeinem Vorbesitzer verschrottet, denn die heute angebauten dürften von einem spanischen Lizenzbau aus der Sammlung von Dave Tallichet stammen.

Trotz aller Anstrengungen ist die Maschine bis heute nicht geflogen und sie wird es aller Voraussicht nach auch nicht mehr tun. Heute trägt sie die Farben der „Usch“, eine von Erich Hartmann, dem erfolgreichsten Jagdlieger der Welt mit 352 erzielten Luftsiegen, geflogene Maschine. Hartmann hat beim JG 52 tatsächlich einige WNF-Maschinen geflogen, u.a. als Leutnant die G-4/R6, W.Nr. 14997, *„Weiße 2“* (Stammkennzeichen *KJ+GU*) bei der 7. Staffel, die am 28. Mai 1943 verloren ging und die G-6, W.Nr. 20499 *„Gelbe 1“* bei der 9./JG 52. Die *N109EV* ist heute in der „Battle for Berlin“-Abteilung des American Heritage Museums in Hudson, 01749 Massachusetts ausgestellt.

Die Bf 109G-10/U4, ehemals im Evergreen Aviation Museum, stammt aus Zeltweg (EAM).

Die “Gelbe 13” in Chino (Ph. Cano).

G-10/U4, W.Nr. *611943*, **Planes of Fame Museum**, Valle, Arizona, USA. Diese Bf 109 wurde im Mai 1945 von den Amerikanern in Neubiberg erbeutet. Sie stand mit vielen anderen auf dem Flugfeld und stammte von der 3. Staffel des ungarischen „101. Puma-Geschwaders“, das zusammen mit der II./JG 52 kurz vor Kriegsende noch in den Westen verlegt hatte. Sie wurde in die USA verschifft und auf dem Wright Field als *FE-122* und *T2-122* Tests unterzogen. In den fünfziger Jahren wurde sie als Überschuss abgestoßen und gelangte über die University of Kansas in Lawrence in Privatbesitz. 1959 erwarb sie Ed Maloney, der Begründer des Planes of Fame Museums, und stellte sie zunächst in Claremont, Kalifornien aus. Heute ist sie als *„Gelbe 13“* einer der Eckpfeiler dieser Warbird-Sammlung und zweifelsohne die authentischste aller derzeit in den USA ausgestellten Bf 109. Schön wäre natürlich, ihr an Stelle der gegenwärtigen Hochglanzlackierung die ungarischen Markierungen wiederzugeben.

Bf 109G, *WNF*, **Technikmuseum Speyer**, Deutschland. Seitenruder mit 202 Abschuss-Markierungen von Obst. Hermann Graf, dem letzten Kommodore des JG 52. Nach seinem 202. Luftsieg erhielt Graf von Reichsmarschall Göring Flugverbot und nahm das Ruder als Erinnerung mit nach Hause. Dauerleihgabe der Familie Graf, ausgestellt.

Das Seitenruder von Obst. Graf stammt eindeutig von einer WNF-Maschine (P. Cronauer).

Nach 150 Abschüssen gab es zum Ritterkreuz mit Eichenlaub die Schwerter (P. Cronauer).

G-14/AS, W.Nr. *784993*, **Aviaticum**, Wiener Neustadt, Österreich, Regensburger Produktion! *„Weiße 13“* der 13./JG 53, am 01.01.1945 beim Unternehmen „Bodenplatte“ durch Flak abgeschossen und in einem Obstgarten bei Oberfelsberg/Saarlouis notgelandet. Uffz. Herbert Maxis wurde beim Verlassen der Maschine kurzerhand von amerikanischen GI’s erschossen. Das Wrack wurde ausgeplündert und nach Kriegsende in einen Panzergraben geschoben und verscharrt. 1987 konnten Rumpfmittelteil und Tragflächen geborgen werden. Sie dienten als Vorlage für einige Neuanfertigungen. Ab 1995 von Ing. Kurt Steiner aus Berndorf mit zahlreichen Originalteilen wieder aufgebaut. Das komplette Leitwerk inklusive der Ruder stammt von einer Bf 109G-6 aus WNF-Produktion. Die Maschine war seit dem 10. November 2006 im Aviaticum als Dauerleihgabe ausgestellt. Leider ist die Maschine derzeit nicht zugänglich, da das Museum geschlossen wurde. □

Anmerkungen:

[1] Die Bf 109 wurde von Messerschmitt Regensburg, den Wiener Neustädter Flugzeugwerken, Erla Maschinenwerke in Leipzig sowie von Arado in Warnemünde (nur bis 1941) hergestellt. 1942 kam noch eine Lizenzfertigung in Györ/Ungarn und 1944 Verlagerungsbetriebe in Tischnowitz bei Brünn hinzu.

[2] Die Angaben in der Literatur gehen auseinander, bei den angeführten Zahlen handelt es sich um die konservativsten Berechnungen, siehe: Markus Reisner, Bomben auf Wiener Neustadt, Eigenverlag Wiener Neustadt, 2006, S. 1035; von der Il-2/Il-10 sollen es insgesamt 42.330 Stück gewesen sein.

[3] U.a. Stern von Afrika (1957), Luftschlacht um England (1969), Hanover Street (1979), Piece of Cake (1988), Memphis Belle (1990), The Tuskegee Airmen (1995).

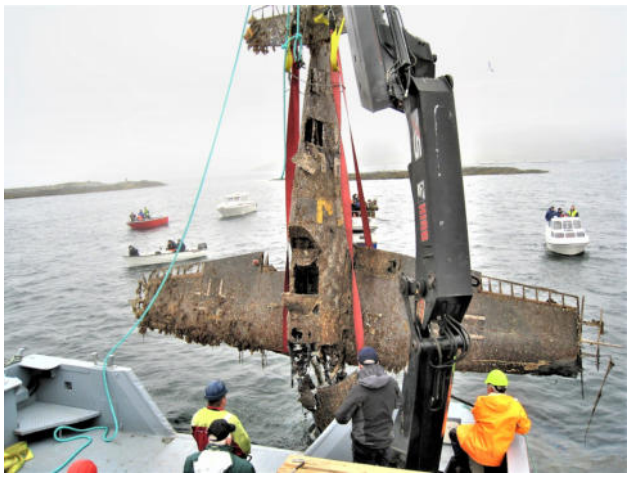
[4] HA-1112-M1L mit DB 601 zu „Bf 109E“ rückgerüstet: c/n 186 im Museum of Flight in Seattle oder c/n 178, die im Victory Air Museum ausgestellt war.

[5] Phil Butler, Beuteflugzeuge aus dem Zweiten Weltkrieg, Königswinter 2008, S. 60ff und 112f.
[6] Z.B. die Bf 109G-4, W.Nr. *19310* der Wehrtechnischen Studiensammlung Koblenz, die in Italien restauriert und in Speyer ausgestellt wurde.
[7] Sandy Air Corp. in Zirl, Tirol hat sich auf diese mit Originalteilen „veredelte" Repliken spezialisiert.
[8] Die HA-1112-M1L *G-BWUE* in Duxford hat unlängst ihren Anstrich aus dem Film „Luftschlacht um England" wieder erhalten.

Literatur: Phil Butler, Beuteflugzeuge aus dem Zweiten Weltkrieg, Königswinter 2008; Peter W. Cohausz, Deutsche Oldtimer Flugzeuge, Planegg 1991, S. 136ff; Gottfried Holzschuh, Zur Authentizität und Geschichte der "Weißen 3", in: ÖFH Nachrichten 3/01, S. 24f; ders., "Weiße 3" nach Österreich? in: ÖFH Nachrichten 3/01, S. 26; ders., Neu im Aviaticum: Messerschmitt Bf 109G, in: ÖFH Nachrichten 4/06, S. 4ff; ders., Unternehmen Bodenplatte: Uffz. Herbert Maxis, in: ÖFH Nachrichten 2/07, S. 8ff; ders., Bf 109G-6 versteigert, in: ÖFH Nachrichten 2/10, S. 34; Maurizio Longoni, Die Geschichte der "Weißen 3", in: ÖFH Nachrichten 3/01, S. 19ff; Aleš Janda, Tomáš Poruba, Messerschmitt Bf 109G-10/U4, Production & Operational Service, Hradec Králové 2004; Bob Ogden, Aviation Museums and Collections of North America, Air Britain 2007; ders., Aviation Museums and Collections of the Rest of the World, Air Britain 2008; ders., Aviation Museums and Collections of Mainland Europe, 2. Auflage, Air Britain 2009; Jochen Prien, Peter Rodeike, Messerschmitt Bf 109F, G & K Series, An Illustrated Study, Atglen 1993; Markus Reisner, Bomben auf Wiener Neustadt, Eigenverlag Wiener Neustadt, 2006; Lynn Ritger, The Messerschmitt Bf 109 - A comprehensive Guide for the Modeller, Part 1: Prototype to E Variants, Modellers Datafile 9, SAM Publications, 2005.
Quellen: http://109lair.hobbyvista.com/index 1024.htm und diverse Luftfahrtmuseum-Homepages, Stand Oktober 2010.

Steiners Bf 109G-14 im Aviaticum (G. Holzschuh).

Das Leitwerk stammt von einer WNF/G-6 (G. Holzschuh).

Die *BH-XO* war die Schwesternmaschine der *BH-XN*, WNr. 19310, die sich heute als „Nesthäkchen" restauriert im Technikmuseum Speyer befindet (Smlg. Haberfellner).

Nachtrag: G-2/R-6, W.Nr. *14649*, **Norsk Luftfartsmuseum**, Bodø, Norwegen. Ehemals *„Gelbe 3“*, Stab IV./JG 5, wurde im Jahr 2010 bei Trondheim in Norwegen aus dem Meer geborgen. Am 24. März 1943 musste Uffz. Günther Seraphim wegen Motorschadens bei Nærøy, Nord-Trøndelag im Meer notlanden, er konnte unverletzt gerettet werden. Die Maschine wurde am 22. Mai 2010 aus 60 Metern Tiefe gehoben, wobei sie in zwei Teile zerbrach. Im Norsk Luftfartsmuseum in Bodø restauriert. Den hinteren Rumpf ließ man in Deutschland Instand setzen, während die Tragflächen und das Heck in Ungarn widerhergestellt wurden. Sie ist seit 2020 im Museum ausgestellt.