

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

SPEZIAL
NO 2
2006

LUFTWAFFE

IM FOCUS

deutsch-english

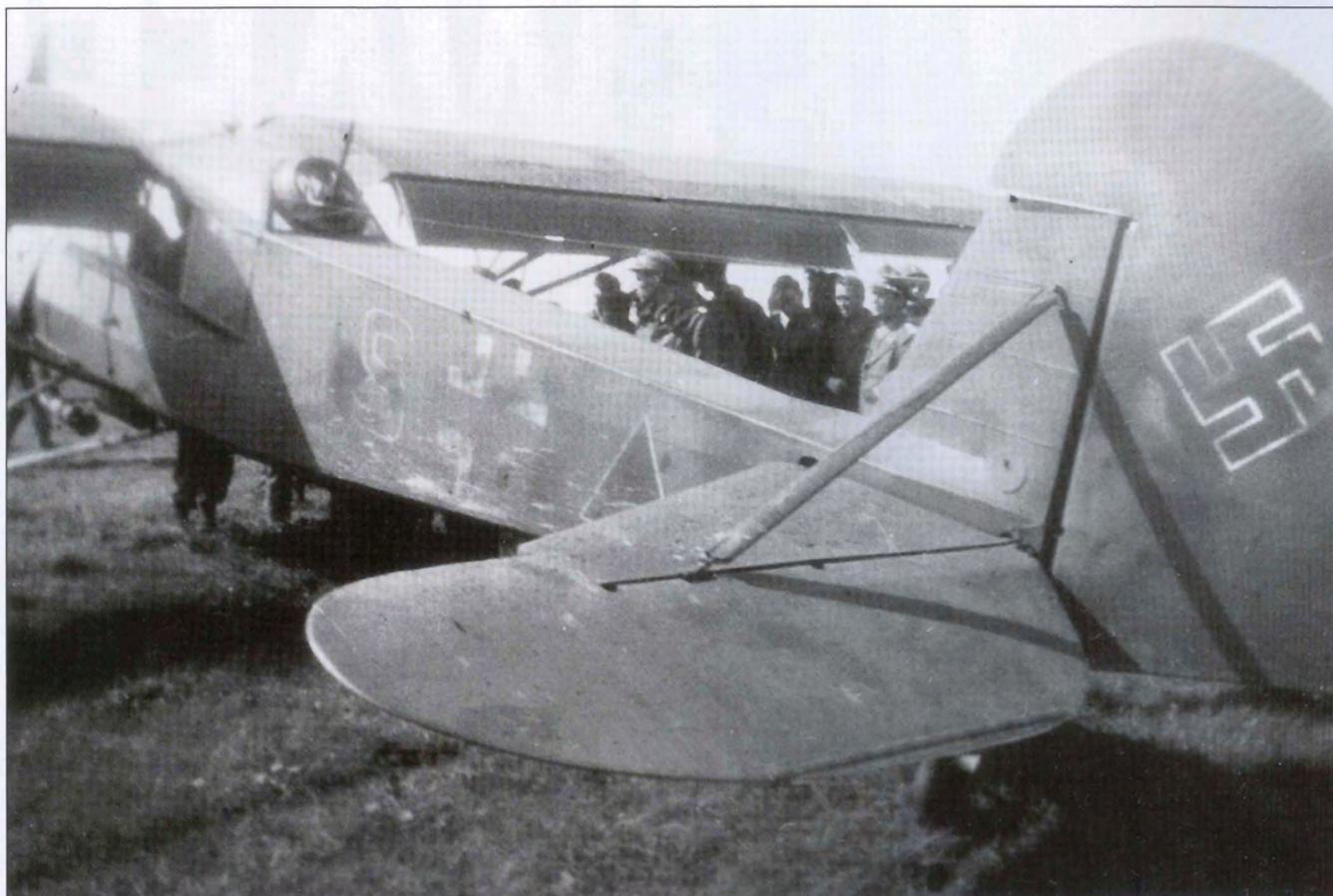


1945

Die letzten Monate der Luftwaffe

LUFTFAHRTVERLAG
START

LUFTFAHRTHISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
AVIATION HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS



Foto/Photo 1

Foto/Photo 2



IMPRESSUM

Herausgeber und Chefredakteur:

Axel Urbanke · Heckenkamp 24 · 26160 Bad Zwischenahn
 Fax: 04403/63396
 e-mail: Axel-Urbanke@Luftfahrtverlag-Start.de

1. Redaktionsassistent: Markus Richter, Cloppenburg
 2. Redaktionsassistent: Olaf Krabbenhöft, Hamburg

Fachmitarbeiter:

Kjetil Aakra, Storsteinnes/Norwegen
 Leonhard Beitler, Beilngries
 Patrizio Bazzani, Mailand/Italien
 Denes Bernad, Toronto/Canada
 Andreas Brekken, Aurskog/Norwegen
 Sven Carlsen, Hamburg
 Sven Hüneke, Rendsburg
 Heinz Jirousek, Bad Hönningen
 Christian Kirsch, Berlin
 Enrico Leproni, Mailand/Italien
 John Manrho, Hardenberg/Niederlande
 Walter Matthiesen, Minden
 Christian Möller, Schulenburg
 Werner Oeltjebruns, Wardenburg
 Jochen Prien, Hamburg
 Hans Ring, Übersee
 Georg Schlaug
 Mark Scheppard, Faringdon/England
 Karlheinz Schürmann, Mühlheim
 Alexander Steenbeck, Lübeck

Übersetzung:

David Johnston, Goose Bay/Kanada (Englisch)
 Jean Noel Dusoulier, Belgien (Französisch)

Druck: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück
 Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn · Inh. Axel Urbanke · 2006

ISBN 3-9811042-0-X · 978-3-9811042-0-2

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzung – auch auszugsweise – sowie Verbreitung durch Film Funk und Fernsehen, durch fotomechanische Wiedergabe und Datenverarbeitungssysteme jeder Art bzw. die Nutzung der Fotos für Erstellung von Decals, nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung des Herausgebers bzw. der vermerkten Bildeigentümer.

Foto 1

Dieser Fieseler Storch wurde im April 1945 durch US-Truppen bei der Einnahme des Platzes Langensalza in Thüringen erbeutet. Das Verbandskennzeichen S + ▲ weist die Maschine als Verbindungsflugzeug einer Schlachtfliegerereinheit aus. Die Verwendung des in den früheren Kriegsjahren häufig verwendeten Schlachtfliegerdreiecks war im Frühjahr 1945 sehr ungewöhnlich. Möglicherweise handelt es sich um ein Flugzeug des SG 151.

Sammlung Richter

Foto 2

Einen seltenen Vogel zeigt diese Aufnahme. Es handelt sich um eine Fw 44 „Stieglitz“ Verbindungsmaschine des Geschwaderstabs JG 301. Das Flugzeug wurde zusammen mit Ta 152 und Me 262 des JG 7 von US Truppen auf einem Flugplatz im Raum Magdeburg entdeckt. Die Maschine trägt das gelb/rote Reichsverteidigungsrumpfband des JG 301 und darauf einen blauen Vertikalbalken, als Erkennungszeichen für den Geschwaderstab. Beim JG 301 führten alle Gruppen einen Horizontalbalken in unterschiedlicher Farbe. Die Fw 44 trägt einen dunkelgrünen Anstrich ohne Stammkennzeichen. Das Balkenkreuz ist herausgeschnitten worden.

Sammlung Hüneke

INHALT content

Seite/page

Verbindungsmaschinen /courir aircraft

Fi 156, Schlachtgeschwader, 1945 UII
 Fw 44, Stab JG 301, 1945 UII

Porträt /portrait

Er flog bis zum Schluß,- Lt. Alfred Heckmann, 3./JG 26 4

Jäger /fighters

Fw 190 A-8, III./JG 54, 1945
 Bf 109 G-10 oder G-14, I./JG 27, 1945 2/3
 Fw 190 D-9,- der Jäger der letzten Stunde 7
 Fotos mit Geschichte/pictures with a story
 Das Ende beim JG 5 in Herdla 14

Strahler /jet planes

Me 262 - Fotos aus letzter Stunde 16

Maschine im Focus/planes in focus

Die Kommandeurs-Me 262 von Major Sinner, Stab III./JG 7 22
 Neues vom „Zirkus Rosarius“ 36

Fotos mit Geschichte/pictures with a story

Beinahe ein Wunder, - die „grüne 5“ der 2./EJG 2 in Farbe 26
 Gossen, - die III./JG 5 kapituliert 28
 8. Mai 1945: Ziel Kurland,- der letzte Großseinsatz der Luftwaffe 43

Farbfotos/colorphotos

Bf 109 G-10, Fw 190 F-8, 1945 34
 Fw 190 F-8, 1945 35
 He 219 A-7, 1945 35

Aufklärer + Mistel/reconnaissance + mistel

Ju 188 F-1, 1945 UIV
 Mistel S2 Ju 88 G-1 und Fw 190 A-8, 1945 UIV

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, electrical, chemical, mechanical, optical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of the publisher. This includes using the pictures for the production of decals. All enquiries should be addressed to the publisher.

Photo 1

American troops captured this Fieseler Storch when they occupied Langensalza airfield in Thuringia in April 1945. The code S + ▲ suggests that the machine was used as a liaison aircraft by a close-support unit. Common during the first half of the war, by 1945 the close-support triangle marking was extremely rare. The Storch may have been attached to SG 151.

Richter Collection

Photo 2

This photo depicts a rare bird. It is a Fw 44 Stieglitz (Goldfinch) liaison aircraft of the Geschwader headquarters of JG 301. American troops discovered it on an airfield in the Magdeburg area along with Ta 152s (JG 301) and Me 262s of JG 7. The aircraft wears the yellow and red Defense of the Reich band on its fuselage with a superimposed vertical blue bar to indicate the Geschwader headquarters. All Gruppen of JG 301 used a vertical bar marking in a different colour. The Fw 44 wears a dark green finish with no manufacturer's code. The swastika has been removed, probably by souvenir hunters.

Hüneke Collection

Liebe Leser,

mit dieser Ausgabe zum Kriegsende 1945 legen wir Ihnen unseren zweiten Spezialband vor. Diese Edition war bereits seit längerem geplant, doch gestaltete sich die Materialbeschaffung schwieriger als gedacht. Nachkriegsaufnahmen aus alliierten Quellen zu erhalten ist relativ leicht, doch unveröffentlichte Fotos von deutscher Seite zu finden ist inzwischen recht schwierig. Die meisten Fotografien aus dem Frühjahr 1945 sind, gerade aufgrund ihrer Seltenheit, über die Jahre z.T. bereits mehrfach veröffentlicht worden. Neues Bildmaterial taucht nur selten auf und ist oft ohne jegliche Informationen, so daß man häufig nur spekulieren kann bei welcher Einheit und wann die Fotos entstanden. Wir haben für Sie in dieser Spezial-Edition Aufnahmen zusammengestellt, zu denen wir Ihnen die gewohnt umfangreichen Informationen liefern können. Darunter befinden sich Bilder, die bestimmt viele von Ihnen überraschen werden und wieder Stoff für weitere Diskussionen liefern. Natürlich konnten auch wir nicht völlig auf Nachkriegsaufnahmen verzichten, aber wir haben versucht, die Anzahl dieser Fotos auf ein Minimum zu reduzieren.

Einen längeren Textteil finden Sie im hinteren Teil des Heftes, mit dem Bericht über die Evakuierungsflüge nach Kurland am 8. Mai 1945. Dieser Artikel, für den die Autoren Georg Schlaug und Sven Carlsen umfangreiche Recherchen durchführten, liefert erstmals einen kompakten und ausführlichen Überblick über diese Flüge und schließt somit eine Lücke in der Dokumentation der letzten Luftwaffeneinsätze.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen dieses Heftes und hoffe, daß wir wieder Ihren Geschmack getroffen haben.

Ihr Axel Urbanke
Herausgeber

Dear reader,

I am pleased to present our second special issue, this time dealing with the final year of the war. This project has been in the planning stage for some time, however procuring the necessary material has proved more difficult than anticipated. Postwar photographs from the Allied side are relatively easy to come by, but finding unpublished photos from the German side has proved most difficult. Photographs taken in early 1945 are very scarce, and most have already been published, in some cases repeatedly. New photos surface only rarely, often with no supporting documentation, and frequently one must resort to speculation when identifying and dating the photos. As usual, we have assembled a selection of photos with extensive supporting documentation. Among them are some that will surprise many and generate further discussion. Of course we have been unable to dispense completely with postwar photos, however we have kept their number to a minimum.

The final chapter in this issue is an account of the air evacuation flights to Courland on 8 May 1945. This article, the result of extensive research by Georg Schlaug and Sven Carlsen, is the first detailed account of these flights and fills a gap in the documentation of the Luftwaffe's final days.

I hope that you will find this issue both enjoyable and informative.

Axel Urbanke
Editor

Foto 3

Eine seltene Aufnahme der Bf 109 G-10, „weiße 1“ des Staffelpitäns der I./JG 27, Oblt. Max Winkler, aufgenommen im Frühjahr 1945 wahrscheinlich auf dem Platz Rheine/Hopsten. Der Einbau eines DB 605 D-Motors ist anhand der veränderten Verkleidung der Motorhaubenunterseite ersichtlich. Diese weist im vorderen Teil eine sogenannte Kinnbeule auf, die für die 4 Ölrückförderpumpen des D-Motors erforderlich wurde. Die Maschine ist mit einem Flettner-Seitenruder ausgestattet. Deutlich sind auf dem Foto die bei diesem Rudertyp oben und unten befindlichen Trimmkanten zu erkennen. Generell unterschieden sich Bf 109 G-6/AS und G-10 bzw. G-14 kaum. Ein sehr markantes Unterscheidungsmerkmal, welches Bf 109 G-10 bzw. G-14 identifiziert, ist jedoch ein dreieckiger Kasten auf dem sogenannten Höcker hinter dem Sitz des Flugzeugführers. Dieser Kasten, bei der „weißen 1“ schwach zu sehen, enthielt die Zünderbatterien für die Bombenfunktion (Rüstsatz). Die Batterien wurden im Zuge des Einbaus der MW 50 Anlage an dieser Stelle plaziert. Beachte an der Maschine ferner die Erlahaube, das schwach erkennbare grüne Reichsverteidigungsrumppband des JG 27 sowie das lediglich durch eine weiße Rahmung dargestellte Hakenkreuz.

Foto 4

Am 7. Februar 1945 wurde vom Führungsstab OKL die Umwandlung der mit Fw 190 D-9 ausgerüsteten III./JG 54 in IV./JG 26 befohlen. Gleichzeitig erfolgte der Befehl zur Bildung einer neuen III./JG 54 (9.-12. Staffel), durch Umbenennung der II./ZG 76. Der Vollzug sollte zum 10.3.1945 gemeldet werden. Tatsächlich war die Umbenennung bereits am 18. Februar abgeschlossen. Es gab also für einen Zeitraum von 7 Tagen zwei III./JG 54, bis die III./JG 54 (alt) in IV./JG 26 umbenannt wurde. In den Quartiermeistermeldungen taucht die III./JG 54 (neu) sogar bereits ab 16.2.1945 unter der Bezeichnung „III./JG 54 (II./ZG 76)“ auf. Kein Wunder, das es zu einem allgemeinen Durcheinander kam, obwohl die Einheiten an sich nicht zu verwechseln waren. Die III./JG 54 (alt) flog Fw 190 D-9 und unterstand dem Luftwaffenkommando West, während die III./JG 54 (neu) der Luftflotte 6 an der Ostfront unterstellt war. Sie flog Fw 190 A-8. In der Literatur wurde die III./JG 54 (neu) in der Vergangenheit immer wieder als IV./JG 54 bezeichnet. Dies ist definitiv falsch.

Photo 3

A rare photograph of "White 1", a Bf 109 G-10 flown by Oblt. Max Winkler, commander of I./JG 27, taken in the spring of 1945, probably at Rheine/Hopsten. The aircraft is equipped with a DB 605 D engine, as evidenced by the revised lower cowling section with its so-called "chin bulges". These bulges were made necessary by the DB 605 D's four oil return pumps. The aircraft is equipped with a Flettner rudder with trim tabs top and bottom. In general there was little difference between the Bf 109 G-6/AS and the G-10 or G-14. One prominent feature of the Bf 109 G-10 and G-14, however, was the triangular box on the so-called "hunch" behind the pilot's seat. This box, which may just be seen in this photo of "White 1", housed the batteries for the bomb-dropping system (equipment set). This placement resulted from the installation of the MW 50 system in the fuselage. Also note the Erla hood, the slightly visible JG 27's green Defense of the Reich band, and the white outline style of swastika.

Photo 4

On 7 February 1945 the OKL operations staff directed that III./JG 54, equipped with the Fw 190 D-9, be redesignated IV./JG 26. Simultaneously, orders were issued for the formation of a new III./JG 54 (9. – 12. Staffel), to be created by renaming II./ZG 76. The target date for this was 10 March 1945, but in fact the renaming was completed on 18 February. As a result, for a period of 7 days, until the old III./JG 54 was renamed IV./JG 26, there were two III./JG 54s. In fact, on 16 Feb. 1945 the new III./JG 54 began appearing in the quartermaster's reports under the title "III./JG 54 (II./ZG 76)". The resulting confusion is not surprising, although the two units in fact had little in common. The old III./JG 54 was attached to Luftwaffe Command West and flew Fw 190 D-9s, while the new III./JG 54 was attached to Air Fleet 6 on the Eastern Front and flew Fw 190 A-8s. In the literature the new III./JG 54 has often been called IV./JG 54. This is definitely wrong. Our photo, taken in early February 1945, shows a Fw 190 A-8 of II./ZG 76 taxi-

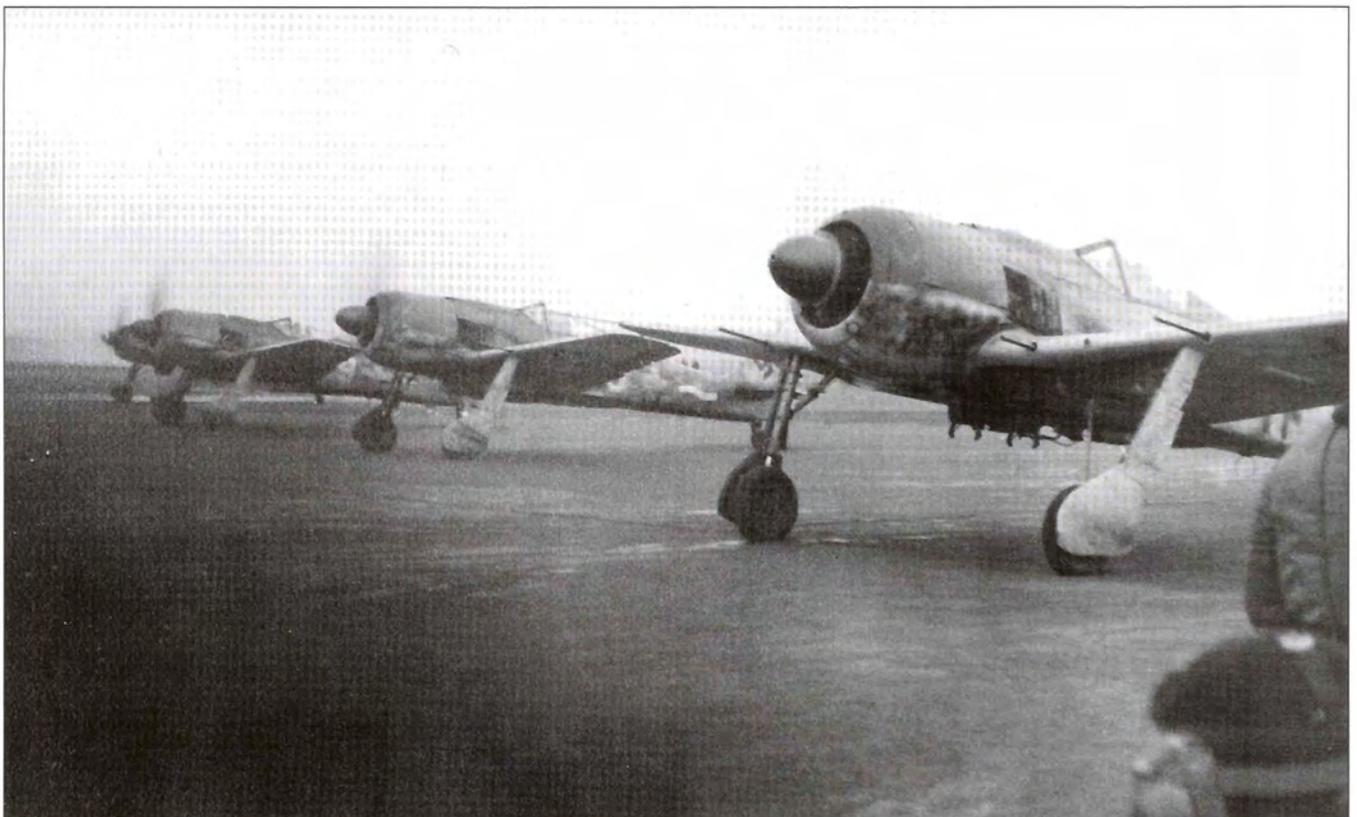


Foto/Photo 3

Unsere Aufnahme zeigt zum Start rollende Fw 190 A-8 der II./ZG 76, während der Umschulung auf Fw 190 Anfang Februar 1945 in Großenhain. Als zweite Maschine von links ist die Fw 190 A-8, „weiße 9“, Werknummer 960660 der 4. Staffel zu sehen. Mit dieser Maschine stürzte Fw. Erich Jess am 8. Februar bei Schadow im Raum Lübben durch Motorbrand tödlich ab. Beachte die bereits zu diesem Zeitpunkt an den Maschinen befindliche flache Welle als Gruppensymbol. An sich wurde diese flache Welle nur von IV. Gruppen geführt, aber bei der III./JG 54 (neu) hat es hier offensichtlich eine Abweichung von der Regel gegeben. Bemerkenswert ist die Tarnung der Motorverkleidungsunterseite. Ein größerer Bericht über die III./JG 54 (II./ZG 76) wird in einer der nächsten Editionen folgen.

ing for takeoff at Großenhain during the unit's conversion to the Fw 190. The second machine from the left, "White 9", is a Fw 190 A-8 (Wnr: 960660) of the 4. Staffel. On 8 February Fw. Erich Jess was killed in this aircraft when it crashed near Schadow in the area of Lübben after an engine fire. Note the shallow wavy line symbol on both aircraft. This marking normally identified the IV. Gruppe, but the new III./JG 54 was obviously an exception to the rule. An in-depth article on III./JG 54 (II./ZG 76) will appear in a coming edition.

Foto/Photo 4





Foto/Photo 5

Er flog bis zum Schluß – Lt. Alfred Heckmann, 3./JG 26

He Flew To the End – Lt. Alfred Heckmann, 3./JG 26

von Axel Urbanke

Schaut man sich die Ritterkreuzträger der Jagdflieger an, fällt einem auf, daß viele dieser Flugzeugführer nur in einem gewissen Abschnitt des Krieges oder an einer bestimmten Front ihre Einsätze flogen und erfolgreich waren. Meist endeten die Abschlußerfolge, weil diese Männer irgendwann fielen, verwundet wurden oder abgeflogen waren und deshalb in Stabsstellen oder zu Schulen versetzt wurden. Sucht man nach Männern, die von Anfang des Krieges bis zur Kapitulation, mit normalen Unterbrechungen Einsätze flogen, bleiben nur wenige übrig. Einer dieser Flugzeugführer ist Alfred Heckmann, bei Kriegsende Oberleutnant und Staffelkapitän der 3./JG 26.

Heckmann wurde am 25.7.1914 in Bochum geboren. Nach seiner Flugzeugführerausbildung kam er als Unteroffizier vor Beginn des Westfeldzuges im Januar 1940 zur 5./JG 3. Am 6. Juni 1940 erzielte er bei Abbeville um 11.10 Uhr seinen ersten Abschluß (siehe Ausführungen zu Foto 7 auf S. 6), als er eine Morane 406 bezwang. Während der Einsätze gegen England zwischen August 1940 und Mai 1941 folgten zwei weitere Abschüsse am 16.8. und 20.9.1940, jeweils Spitfire. Am 30.9.1941 erhielt Heckmann nach drei Abschüssen das EK I. Im Juni 1941 verlegte er mit der II./JG 3 an die Ostfront und erzielte hier schnell weitere Erfolge. Nach 17 Luftsiegen erhielt er, inzwischen zum Oberfeldwebel befördert, bereits am 11.8.1941 den Ehrenpokal für besondere Leistungen im Luftkrieg. Anfang November wurde die II./JG 3 von der Ostfront abgezogen. Heckmann hatte bis zu diesem Zeitpunkt 27 Abschüsse auf seinem Konto. Ab Januar 1942 folgten von Sizilien aus Einsätze gegen Malta, die aber bereits Ende April endeten. Es ging für die II./JG 3 zurück an die Ostfront, wo Heckmann weitere Erfolge verbuchen konnte. Nach 50 Abschüssen erhielt er am 19.9.1942 als Oberfeldwebel das Ritterkreuz. Nach 53 Abschüssen erfolgte am 5.1.1943 seine Versetzung zur I./JG 26 (Fw 190), mit der er Anfang Februar erneut in den Osteinsatz ging. Nach seinem 57. Abschluß folgt von März bis zum 12.7.1943 eine Jagdlehrertätigkeit bei der 3./Jagdgruppe Ost. Anschließend kehrte er zur I./JG

If one examines the careers of fighter pilots who won the Knight's Cross, it quickly becomes apparent that many achieved their successes during one particular segment of the war or on a specific front. In most cases their run of success was ended by death, wounds, or exhaustion resulting in transfer to a staff position or school. Those who flew operationally from first to last with only normal interruptions were very few. One of these is Alfred Heckmann, at the end of the war an Oberleutnant and Staffel commander of 3./JG 26.

Heckmann was born in Bochum on 25 July 1914. After completing flying training, in January 1940 he was assigned to 5./JG 3 as an Unteroffizier. On 6 June 1940 he achieved his first victory, shooting down a Morane 406 near Abbeville at 1110 hours (see caption for photo 7 on page 6). During the period from August 1940 to May 1941 Heckmann added two more victories in missions over England, claiming Spitfires on 16 August and 20 September. On 30 September 1940 he was awarded the Iron Cross, First Class. In June 1941 Heckmann and II./JG 3 were transferred to the Eastern Front, where he quickly added further victories. Following promotion to Oberfeldwebel, on 11 August 1941 he was awarded the Honor Goblet for Conspicuous Success in the Air War. His victory total then stood at 17. II./JG 3 was withdrawn from the Eastern Front in early November, by which time Heckmann's total stood at 27. In January 1942 the Gruppe began operating against Malta from Sicily, however this deployment was short-lived, lasting only until April. II./JG 3 then returned to the Eastern Front, where Heckmann continued to score. On 19 September 1942, after his 50th victory, Oberfeldwebel Heckmann was awarded the Knight's Cross. Following his 53rd victory, on 5 January 1943 he was transferred to I./JG 26 (Fw 190). In early February he returned to the Eastern Front with his new unit. After his 57th victory Heckmann was transferred to 3./Jagdgruppe Ost, where he served as an instructor from March until 12 July 1943. He subsequently returned to I./JG 26,



Foto/Photo 6

Foto 5

Vom 9.9. bis 20.10.1944 lag die I./JG 26 auf dem Feldflugplatz Krefeld-Linn. Wegen der ständigen Gefahr durch Tiefflieger nutzte die Gruppe die Waldungen eines nahegelegenen Golfplatzes zum getarnten Unterstellen der Maschinen. Die Fw 190 wurden dabei mit Tarnnetzen abgedeckt. Unser Foto zeigt Lt. Alfred Heckmann, Staffelfkapitän der 3./JG 26, bei der Vorbereitung zum Start in seiner Fw 190 A-8. Links neben der Maschine liegt ein stark verunreinigter 300 l Zusatztank.

Foto 6

Der BMW 801 der Staffelfkapitänsmaschine ist angesprungen. Die Unterseite der Motorverkleidung scheint gelb angebebelt zu sein. Bemerkenswert ist die Ausführung der Spirale auf der Propellerhaube.

26 zurück, wo er am 14.10.1943 mit einer B-17 seinen ersten Viermot-Abschuß erzielte. Um die Mittagszeit des 11.1.1944 rammte Heckmann bei einem Einsatz gegen einfliegende Viermotorige eine B-17 der 306 Bomber Group. Mit Glück konnte er sich unverletzt aus seiner abstürzenden Maschine befreien. Auch der US-Bomber ging in die Tiefe. Ab 23. Januar 1944 als Leutnant Staffelfkapitän der 3./JG 26, erzielt Alfred Heckmann 1944 insgesamt 11 Abschuße im Westen, davon alleine vier am 21. September, als er während der alliierten Luftlandung bei Arnheim 4 C-47 Transportflugzeuge abschoß. Im Dezember 1944 rüstete er, inzwischen Oberleutnant, auf Fw 190 D-9 um. Mit dieser neuen Maschine weiter im Westeinsatz, gelang ihm am 25. Februar 1945 sein 71. und letzter Luftsieg über eine Thunderbolt südöstlich Köln. Ab 29. März 1945 führte Alfred Heckmann als Staffelfkapitän die 5./JG 26, die vorwiegend Tiefangriffe und Jabojad in Nordwestdeutschland flog. Doch dieses war nicht seine letzte Station in diesem sich nun schnell dem Ende zuneigenden Krieg. Am 17. April 1945 fand noch seine Versetzung zum Jagdverband 44 statt. Dort scheint Heckmann jedoch nicht mehr eingetroffen zu sein. So überlebte Alfred Heckmann über 5 Jahre Kriegseinsatz mit ca. 450 Feindflügen an nahezu allen Fronten*. Ein Ausnahmefall angesichts der enormen Verluste der deutschen Jagdflieger.

*Die bisher angegebene Feindflugzahl von 600 kann nicht stimmen, denn am 11.7.1944 erhielt Heckmann die Frontflugschleife mit Einsatzzahl 400. Bis Kriegsende dürfte er höchstens noch ca. 50-100 weitere Feindflüge absolviert haben.

Photo 5

I./JG 26 was based at Krefeld-Linn, a secondary airfield, from 9 Sept. to 20 Oct. 1944. Because of the constant threat of air attack, the Gruppe set up dispersals hidden among the trees of a nearby golf course. The Fw 190s were covered with camouflage netting. Our photo shows Lt. Alfred Heckmann, Staffel commander of 3./JG 26, in the cockpit of a Fw 190 A-8 during preflight checks. On the ground to the left of the aircraft is a very dirty 300 l external fuel tank.

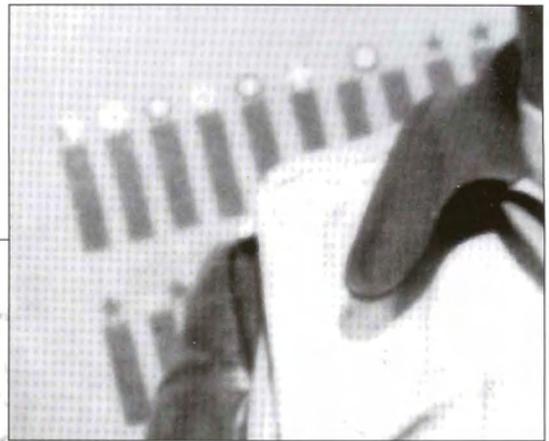
Photo 6

The Staffel commander's BMW 801 has started. The underside of the engine cowling appears to have been sprayed yellow. Note the style of spiral on the propeller spinner.

and on 14 Oct. 1943 he shot down a B-17, his first victory over an American-flown aircraft. At about noon on 11 Jan. 1944, during an intercept mission, Heckmann rammed a B-17 of the 306th Bomber Group. Luckily he was not injured and was able to parachute from his crippled machine. The American bomber also went down. Promoted to Leutnant, on 23 January 1944 Alfred Heckmann became Staffel commander of 3./JG 26. He recorded a total of 11 victories in the west in 1944. Four of these victories were scored in one day, 21 September, when Heckmann downed four C-47 transports taking part in the airborne landings at Arnhem. In December 1944, since promoted to Oberleutnant, he converted to the Fw 190 D-9. His first success with the new fighter came on 25 February 1945, when he shot down a Thunderbolt southeast of Cologne. It was Heckmann's 71st and last kill. On 29 March 1945 he became commander of 5./JG 26, which flew mainly ground support missions and fighter sweeps over northwestern Germany. Heckmann was reassigned once more before the end of the war, which was fast approaching. On 17 April 1945 he was transferred to Jagdverband 44, however it appears that he never reached the unit. Alfred Heckmann survived more than 5 years of war in which he flew approximately 450 combat missions over almost every front*. He was one of the few to survive from a corps of fighter pilots that suffered enormous losses.

*The previously-quoted figure of 600 combat missions cannot be correct, for on 11 July 1944 Heckmann was awarded the Operational Flying Clasp with the Number 400. At most he could have flown another 50 to 100 missions by the end of the war.

Foto/Photo 7



Foto/Photo 8

Foto 7 + 8

Die Ausführungen im Textteil bezüglich der Abschnisse von Alfred Heckmann stützen sich auf die schriftlichen Unterlagen sowie die im Bundesarchiv-Militärarchiv befindlichen Mikrofilme über die Abschußerfolge der deutschen Jagdverbände. Diese Filme weisen jedoch für die ersten Kriegssphase erhebliche Lücken auf (siehe „Der Bunte Vogel von Oblt. Mütherich“, Edition 9, Seite 23-26). Auch bei Alfred Heckmann scheinen die bisher veröffentlichten Abschußerfolge nicht korrekt zu sein. Unsere Aufnahme zeigt Heckmann im Herbst 1944 vor dem Seitenruder seiner Fw 190. Leider ist nur ein Teil der Abschußbalken am Seitenruder zu sehen, doch diese passen überhaupt nicht zu den bisher in der Literatur veröffentlichten Abschußangaben. Gemäß den Kokarden über den Abschußbalken (siehe Ausschnittfoto) erzielte Heckmann folgende Abschnisse:

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1. tschechisches Flugzeug | 2. französisches Flugzeug |
| 3. britisches Flugzeug | 4. französisches Flugzeug |
| 5. britisches Flugzeug | 6. schweizer Flugzeug |
| 7. + 8. zwei britisches Flugzeuge an einem Tag | 9. erstes russisches Flugzeug |

Nahezu vier Jahre nach dem er diese Abschnisse erzielt hatte, dürfte die Bilanz am Seitenruder im Herbst 1944 den tatsächlich anerkannten Abschnissen entsprechen haben. Demnach wäre die bisher publizierte Auflistung seiner Abschnisse mit gravierenden Fehlern behaftet.

Photo 7 + 8

The information in this article concerning Alfred Heckmann's victories is based on written records and lists of victories by German fighter units on microfilm held by the Federal-Military Archives. There are significant gaps in these microfilm records for the early war period (see Oblt. Mütherich's *Colourful Aircraft in Edition 9*, p. 23-26). The previously-published information about Alfred Heckmann's victories also appears to be wrong. Our photo shows Heckmann beside the tail of his Fw 190 in the autumn of 1944. Unfortunately only some of the victory bars on the rudder can be seen, but these definitely do not fit the information previously published. The cockades above the victory bars (see enlargement) reveal that the following were included among Heckmann's victories:

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Czechoslovakian aircraft | 2. French aircraft |
| 3. British aircraft | 4. French aircraft |
| 5. British aircraft | 6. Swiss aircraft |
| 7. and 8. two British aircraft in one day | 9. first Russian aircraft |

In autumn 1944, almost four years after the date they were claimed, the victories recorded on his aircraft's rudder must have been those that had received official confirmation. We can therefore conclude that the list of his victories published in the past contains serious errors.

Fw 190 D-9 – der Jäger der letzten Monate

Fw 190 D-9, The Late-War Fighter

von Axel Urbanke

Am 20. September 1944 erhielt die in Oldenburg/Norddeutschland in Aufrischung liegende III./JG 54 als erste Jagdeinheit der Luftwaffe eine Maschine, gegen welche die „Alten“ offene Ablehnung signalisiert hatten, die Fw 190 D-9. Diese verbesserte Fw 190 war mit einem Jumo 213 A-1 Motor anstelle des bisher verwendeten BMW 801 ausgerüstet. Um das Gewicht im Vorderteil auszugleichen mußte der Rumpf um 50 cm verlängert werden. Im Vergleich zur A-8 war damit ein großer „Vogel“ entstanden, der bei den Jagdfliegern auf gnadenlose Vorurteile stieß. Doch als sich der Gruppenkommandeur und die Staffelp kapitäne der III./JG 54 auf dem Flugzeug einfliegen, sah man entspannte und begeisterte Gesichter. Die trotz der Größe hervorragenden Kurveigenschaften, daß auf die breiten Holzpropeller zurückzuführende sehr gute Steigvermögen sowie die hohe Sturz- und Reisegeschwindigkeit, übertra-

In September 1944, III./JG 54 was sent to Oldenburg in northern Germany to rest and reequip. There, on 20 September, the Gruppe became the first fighter unit to receive the Fw 190 D-9. This improved Fw 190 was powered by a Jumo 213 A-1 engine instead of the BMW 801 used by all previous variants. To compensate the extra weight of the liquid-cooled engine, the aft fuselage had to be lengthened by 50 cm. The new "bird" was thus longer and heavier than the A-8, and it was initially received with hostility, especially by the veteran pilots. When the Gruppe and Staffel commanders of III./JG 54 test-flew the aircraft, however, their response was one of relief and enthusiasm. In spite of its size the D-9 could out-turn the A-8, it possessed a superior rate of climb thanks to its broad-bladed wooden propeller, and it was capable of higher diving and cruising speeds. The

Foto 9

Seit September 1944 lag die I./JG 2 auf dem Feldflugplatz Merzhausen, 27 Kilometer nordwestlich Frankfurt. Dort rüstete die Gruppe ab Mitte Dezember von Fw 190 A-8 auf Fw 190 D-9 um. Ende Dezember 1944 verfügte sie über 38 Fw 190 D-9, büßte aber bei der „Operation Bodenplatte“ am 1. Januar 1945 mit 14 Maschinen über 30% des Bestandes ein. Von Merzhausen aus flog die Gruppe vor allem Jabo-jagd im Raum Koblenz und westlich davon. Unsere im Januar 1945 entstandene Aufnahme zeigt Flugzeugführer der 1. Staffel auf der Nase einer am Waldrand getarnten D-9. Von rechts nach links: Fw. Otto Kleinert, Lt. Hans Eisen (Staffelführer I./JG 2), Uffz. Paul Gassmann (verw. 17.2.45 bei 3./JG 2, FSA Langenbach), Uffz. Franz Brejl (+ 2.3.1945 Mainz/Finthen), Uffz. Horst Buttgerit (+ 17.3.1945 bei Stab I./JG 2, Horn/Nidda), Ogefr. Manfred Ludwig (vermißt 9.3.1945, in den 60er Jahren bei Kalt geborgen), Uffz. Jähning (+ 23.3.45 bei 2./JG 2, Nidda) und Ofhr. Brand (+ 27.3.1945 bei 3./JG 2, Würzburg). Beachte die Spirale auf der Propellerhaube, die nicht die für das JG 2 übliche enge Form zeigt sowie die Ölerschmutzung an der kleinen Öffnung (wahrscheinlich Kurbelgehäuseentlüftung) rechts unterhalb des ersten Auspuffstutzens.

Photo 9

I./JG 2 moved to the forward airfield at Merzhausen, 27 km northwest of Frankfurt, in September 1944. There, in mid-December, the Gruppe converted from the Fw 190 A-8 to the D-9. At the end of the month the unit had 38 Fw 190 D-9s on strength, but on New Year's Day 1945 it lost 14 aircraft, equal to 30% of its complement, in Operation Bodenplatte. While based at Merzhausen I./JG 2 mainly flew fighter sweeps in the area around and west of Koblenz seeking enemy fighter-bombers. Taken in January 1945, our photo shows pilots of the 1. Staffel on the nose of a D-9 concealed at the edge of a wood. From right to left: Fw. Otto Kleinert, Lt. Hans Eisen (acting commander I./JG 2), Uffz. Paul Gassmann (WIA 17/2/45 with 3./JG 2, baled out over Langenbach), Uffz. Franz Brejl (KIA 2/3/45 over Mainz/Finthen), Uffz. Horst Buttgerit (KIA 17/3/45 with Stab I./JG 2, Horn/Nidda), Ogefr. Manfred Ludwig (MIA 9/3/45, body recovered in the 1960s near Kalt), Uffz. Jähning (KIA 23/3/45 with 2./JG 2, Nidda), and Ofhr. Brand (KIA 27/3/45 with 3./JG 2, Würzburg). Note the spiral on the propeller spinner, which is not the tight pattern normally seen on aircraft of JG 2, and the staining at the small oil drain screw right and behind the first exhaust stack.

Foto/Photo 9





Foto/Photo 10

fen die Leistungen der A-8 deutlich. Die erfahrenen Flugzeugführer merkten schnell, was für eine hervorragende Maschine Prof. Tank da entwickelt hatte.

Den ersten Abschuss mit einer D-9 erzielte Hptm. Robert Weiß, der Gruppenkommandeur der III./JG 54, acht Tage nach Erhalt der neuen Maschine. Weiß schoß am 28. September um 16.07 Uhr südwestlich Bremen in großer Höhe eine Fotoaufklärer Spitfire der 541. Squadron ab. In der Folge bewährte sich die Fw 190 D-9 nicht nur bei der III./JG 54, sondern auch bei der I., II. und III./JG 2, der IV./JG 3, der I., II. und III./JG 26, der I. und II./JG 301 sowie der II./EJG 1, die vollständig auf die neue Maschine umrüsteten. Andere Einheiten wie u. a. die JGr 10, die II./JG 6, die III./JG 11 und die III./SG 1, erhielten ebenfalls die D-9, flogen aber weiterhin auch andere Maschinenmuster.

Waren die im Westen eingesetzten Gruppen des JG 2 und JG 26 sowie der III./JG 54 (ab 25.2.1945 IV./JG 26) bis Mitte/Ende März 1945 vorwiegend im Einsatz gegen Bomber, Jäger und Jabos, änderte sich dies ab diesem Zeitpunkt. Von nun an dominierten Einsätze mit Bomben- und Bordwaffen gegen die über die westliche Reichsgrenze vorstoßenden alliierten Truppen. Die letzten fünf Wochen des Krieges sahen die D-9 im Westen mehr als Schlachtflugzeug denn als Jäger im Einsatz.

Ähnlich war die Einsatzfähigkeit bei den im östlichen Reichsgebiet eingesetzten D-9 Gruppen der I. und II./JG 301, IV./JG 3 und III./JG 11. Auch hier ging man erst in den letzten Kriegswochen zum Angriff auf russische Vormarschbewegungen über, nachdem Bodenziele zuvor keine Rolle gespielt hatten. Die D-9 Gruppe, die am frühesten in die Bodenkämpfe eingriff, war die II./JG 6. Eigentlich gar nicht zur Umrüstung auf D-9 vorgesehen, organisierte sich die Gruppe nach der Verlegung auf den inzwischen frontnahen Platz Sorau (24. Januar 1945), aus dem dortigen Focke-Wulf Werk eine größere Anzahl an D-9, mit den Blocknummern 210xxx, 212xxx und 213xxx. Mit diesen flog die Gruppe schon ab Ende Januar in Schlesien Unterstützungseinsätze für die hart ringenden Bodentruppen.

Die D-9 bewährte sich in den letzten 7 Monaten des Krieges in jeder Hinsicht, sowohl als Jäger im Kampf gegen gegnerische Bomber und Jäger jeden Typs, als auch als Jagdbomber im Einsatz gegen Bodenziele. Die D-9 war werkseitig mit dem ETC 504 ausgestattet, welches wesentlich leichter und strömungsgünstiger war als das an der A-8 verwendete ETC 501. Die Masse der Tiefangriffe führte die D-9 mit 250 kg

Foto/Photo 11



Foto 10 + 11

So sah das Ende aus. Eine Fw 190 D-9 der I./JG 2, aufgenommen nach der Einnahme eines Feldflugplatzes durch US-Truppen. Auf dem Foto rechts ist an der Maschine gut das gelb/weiß/gelbe Reichsverteidigungsrumpfband des JG 2 zu erkennen. Die Werknummer ist leider nicht lesbar. Beachte die für das JG 2 typische enge Spirale auf der Propellerhaube. Die Auflösung der I./JG 2 erfolgte Ende April 1945 in Siegharting bei Prien am Chiemsee, nachdem die Gruppe nach Einsätzen in der Tschechoslowakei ins Reichsgebiet zurück verlegt hatte. Letzter Einsatzplatz in Bayern war Holzkirchen. Gut möglich das unsere Aufnahmen auf diesem Platz entstanden, belegbar ist dies jedoch nicht.

Bemerkenswert auf Foto 11 ist ferner die ungewöhnlich getarnte Ju 88 C-6 mit FuG 212 Lichtenstein C-1. Dieses Radargerät ließ sich vom FuG 202 Lichtenstein BC, an den tropfenförmigen „Spitzen“ der Antennen unterscheiden. Die Maschine ist mit den bis unter die Flächennase verlängerten Abgasflammvernichtern ausgerüstet. Die Maschine verfügt über eine Bewaffnung aus 3 x MG 17 und 1 x MG 151/20 in der Nase sowie 2 x MG FF in der Bolla und Standard Abwehrbewaffnung. Ungewöhnlich an der Tarnung ist, daß auch die Propellerblätter mit der Mäandertarnung versehen sind. Die Bedeutung des schmalen gelben Rumpfbandes konnten wir bisher nicht klären.

Sammlung Hüneke

veteran pilots quickly realized that Prof. Tank had produced an outstanding machine. Hptm. Robert Weiß, commander of III./JG 54, scored the first victory with the D-9 just eight days after the arrival of the new aircraft. At 1607 hours on 28 September, Weiß intercepted and shot down a high-flying Spitfire reconnaissance aircraft of No. 541 Squadron southwest of Bremen. The Fw 190 D-9 went on to equip I., II. and III./JG 2, IV./JG 3, I., II. and III./JG 26, I. and II./JG 301 and II./JG 1. Other units, such as JGr 10, II./JG 6, III./JG 11 and III./SG 1, operated numbers of D-9s alongside other types.

Until mid to late March 1945, the Gruppen of JG 2 and JG 26 deployed in the west, plus III./JG 54 (IV./JG 26 as of 25 Feb. 1945), operated mainly in the air superiority role. For the last five weeks of the war, however, the fighter-bomber role pre-

Photo 10 + 11

A scene from the end. A Fw 190 D-9 of I./JG 2, photographed after the capture of the airfield by American troops. JG 2's yellow-white-yellow Reich Defense band may be clearly seen on the aircraft's fuselage. Unfortunately the Werknummer cannot be made out. Note the tight spiral on the spinner, typically seen on aircraft of JG 2. I./JG 2 was disbanded at Siegharting, Bavaria at the end of April 1945 after returning to the Reich from operations in Czechoslovakia. Its last operational airfield in Bavaria was Holzkirchen. It is quite likely that our photo was taken there, but this cannot be proved.

Also of interest in the photo 11 is the unusually-camouflaged Ju 88 C-6 with FuG 212 Lichtenstein C-1 radar. The most obvious difference between this radar system and the FuG 202 Lichtenstein BC was the 212's teardrop-shaped antenna "tips". The aircraft is equipped with flame-dampers which extended back to the leading edge of the wing. It was armed with 3 MG 17s and 1 MG 151/20 in the nose, 2 MG FF in the ventral bay and standard defensive weaponry. The camouflage is unusual in that the "squiggle" pattern also covers the propeller blades. We have as yet been unable to explain the significance of the narrow yellow fuselage band.

Hüneke Collection

dominated, with the D-9s striking at Allied forces advancing across Germany's western frontier.

Operations by the D-9 Gruppen deployed in the eastern part of the Reich (I. and II./JG 301, IV./JG 3 and III./JG 11) followed a similar pattern. Not until the final weeks of the war did the fighters switch from the air superiority role to ground attacks against advancing Russian forces.

The first D-9 Gruppe to switch to the ground attack role was II./JG 6. This unit was not in fact scheduled for conversion to the D-9, but after moving to Sorau, which had become a front-line airfield (24 January 1945), II./JG 6 procured a number of Fw 190 D-9s from the Focke-Wulf factory there (Werknummer blocks 210xxx, 212xxx and 213xxx). With these, in late January the Gruppe be-





Foto/Photo 12

Foto 12

Eine Fw 190 D-9 der III./JG 2 wird auf dem Platz Babenhausen von amerikanischen GIs begutachtet. Deutlich ist das gelb/weiß/gelbe Reichsverteidigungsrumplband sowie ein dunkler Vertikalbalken der III. Gruppe erkennbar. Ob dieser blau oder schwarz war lässt sich nicht mit Sicherheit sagen. Bei „blau“ handelte es sich um die Staffelfarbe der 2. Staffel, bei „schwarz“ um jene der 4. Staffel. Andere Fotos der Maschine, die in dem in Kürze erscheinenden Buch von Jerry Crandall zu sehen sein werden, zeigen das die Maschine die Werknr. 400271 und die taktische Zahl „schwarze 1“ oder „blaue 1“ trägt.

Bomben oder Abwurfbehältern (AB) 250 für SD Splitterbomben durch. Aus den Flugbüchern verschiedener Flugzeugführer (JG 2 und JG 26) lassen sich aber ab Ende März auch Angriffe mit AB 500 belegen, die mit 1 kg oder 10 kg Splitterbomben gefüllt waren. An Sonderbewaffnung lässt sich bei der II./JG 26 die Ausrüstung einiger Maschinen mit R4M-Raketen nachweisen. Vermutlich erhielt auch das JG 301 einige derartig ausgestattete D-9, mit jeweils 13 Raketen unter jeder Fläche.

Für den Kampf mit gegnerischen Jägern wurden bereits im Herbst 1944 bei der III./JG 54 80 Maschinen bei der Truppe mit einem sogenannten „Ladedrucksteigerungs-Rüstsatz“ nachgerüstet. Die Leistung der D-9 konnte damit von 1.750 PS auf 1.900 PS erhöht werden. Auf diese Art und Weise rüstete man seitens der Junkerswerke bis Ende 1944 auch beim JG 2 und JG 26 die D-9 nach, insgesamt 103 Flugzeuge. Ab Januar 1945 wurden der Truppe dann D-9 mit werkseitig eingebauter MW 50-Sondernotleistung zugeführt. Damit war die Leistung kurzfristig sogar auf 2.100 PS zu steigern.

Wie viele D-9 letztlich produziert wurden, wird sich wohl nie ganz klären lassen. Die Zahlen schwanken zwischen 1.000 und 1.800. Viele der mitgezählten Maschinen befanden sich am Tage der Kapitulation noch in den Produktionswerken, in mehr oder weniger vollständig montiertem Zustand. Die Anzahl der tatsächlich ausgelieferten „Langnasen“ dürfte irgendwo dazwischen liegen.

Photo 12

American GIs examine one of III./JG 2's Fw 190 D-9s at Babenhausen airfield. The yellow-white-yellow Defense of the Reich band and a dark vertical bar indicating the III. Gruppe are clearly visible. It is impossible to say with certainty whether this was blue or black. Blue would indicate the 2. Staffel, black the 4. Staffel. Other photos of this machine, which will appear in a soon-to-be-released book by Jerry Crandall, show that the aircraft bore the Werknummer 400271 and the tactical number "black 1" or "blue 1".

gan flying ground attack missions in support of hard-pressed German forces in Silesia. In the final seven months of the war the D-9 proved itself in every respect, both in the air superiority role against every type of enemy fighter and bomber and as a fighter-bomber. The D-9 was delivered with the ETC 504, which was significantly lighter and more streamlined than the ETC 501 used by the A-8. The most commonly-used stores were 250-kg bombs and AB 250 bomb dispensers for fragmentation bombs. Logbooks of various pilots (JG 2 and JG 26) confirm, however, that AB 500 bomb dispensers loaded with 1- or 10-kg fragmentation bombs were also used from the end of March. A number of II./JG 26's aircraft are known to have been armed with R4M rockets. It is likely that JG 301 also received D-9s equipped in this way, with a rack beneath each wing for 13 rockets.

In autumn 1944 a modification was introduced to improve the aircraft's performance in the air-to-air role. Eighty of III./JG 54's aircraft were modified at the unit level through the installation of a so-called "Increased Boost Pressure Equipment Set", which raised the D-9's engine output from 1,750 to 1,900 b.p. With the assistance of Junkers, by the end of 1944 an additional 103 D-9s of JG 2 and JG 26 had been modified. Deliveries of D-9s with factory-installed MW50 power boosting began in January 1945. This increased power to 2,100 b.p. for a short period.

The total number of D-9s completed will probably never be known. Estimates vary between 1,000 and 1,800. Many of the aircraft included in these totals were still



Foto/Photo 13

Foto 13

Ein fröhliches Gespann, Uffz. Leo Dombrowa und der erste Wart seiner D-9 Uffz. Schmidt, aufgenommen im Februar 1945 bei der 2./JG 26 auf dem Feldflugplatz Fürstenau. Im Hintergrund Dombrowas getarnte „schwarze 5“. Der 20-jährige Dombrowa gehörte seit 20. August 1944 der Staffel von Lt. Söffing an und galt als guter Flugzeugführer. In einer Beurteilung aus dem Herbst 1944 heißt es: „[...] gute fliegerische Anlagen, hält gut Position und reagiert schnell, fliegt mit Schneid, Überlegung und Umsicht.“ Doch im Frühjahr bewahrten derartige Fähigkeiten kaum noch einen deutschen Jagdflieger davor, das Opfer der alliierten Luftüberlegenheit zu werden. So sah auch das Schicksal von Uffz. Dombrowa aus. Am 1. März startet er um 8.35 Uhr als Rottenführer im Verband der I. Gruppe zur „Freien Jagd und Jabo-Bekämpfung im Raum München-Gladbach“. Die I. Gruppe brachte hierzu 24 Maschinen in die Luft, von denen 8 Flugzeuge den Einsatz vorzeitig abbrachen. Die übrigen 16 Maschinen vereinigten sich mit der II. und IV./JG 26 in Kampfformation. Von 9.15-9.35 Uhr bekam die I. Gruppe dann im Pl.Q. MN Feindberührung mit 40 Mustangs und Thunderbolts, ohne das die anderen Gruppen dies bemerkten. Seit diesem Luftkampf fehlt von Uffz. Leo Dombrowa jegliche Spur. 12 Feindflüge hatte der junge Schlesier bis zu diesem Zeitpunkt absolviert.

Photo 13

A cheerful pair, Uffz. Leo Dombrowa and Uffz. Schmidt, the crew chief responsible for his D-9, photographed at Fürstenau forward airfield in February 1945 while serving with 2./JG 26. In the background is Dombrowa's camouflaged "Black 5". The 20-year-old Dombrowa had been a member of Lt. Söffing's Staffel since 20 August 1944 and was considered a good pilot. An assessment from autumn 1944 declared: "[...] good natural piloting skills, maintains position well and reacts quickly, is aggressive, deliberate and prudent in the air". In the spring of 1945, however, such skills were not always enough to prevent German fighter pilots from falling victim to the Allies' command of the air. Such was Uffz. Dombrowa's fate. At 0835 hours on 1 March he took off as an element leader in a formation of I. Gruppe aircraft. The mission order was "patrol and engage fighter-bombers in the München-Gladbach area". The I. Gruppe put 24 machines into the air, however 8 of these aborted. The remainder joined up with II. and IV./JG 26. Between 0915 and 0935 hours the I. Gruppe engaged 40 Mustangs and Thunderbolts, unnoticed by the other Gruppen. Uffz. Leo Dombrowa failed to return from this action and has been missing since. The young Silesian had flown 12 combat missions.

Die an der Front befindlichen D-9 flogen bis zum letzten Kriegstag und waren für russische wie alliierte Jäger ein gefürchteter Gegner. Den letzten Abschluß mit einer Fw 190 D-9 dürfte Lt. Guhl von der 2./JG 26 am 1. Mai 1945 erzielt haben, als er am Vormittag dieses Tages südöstlich Hamburg, bei Schwarzenbek, im Luftkampf eine Spitfire bezwang. Am 3. Mai wurde Hamburg kampfflos übergeben und keine 48 Stunden später, am Morgen des 5. Mai, kapitulieren die deutschen Truppen in Nordwestdeutschland, Holland und Dänemark. Für viele mit D-9 ausgerüstete Gruppen war der Krieg damit vorüber. Die restlichen Verbände streckten am 8. Mai die Waffen. Damit endete auch an der Ostfront der „Langnasen“-Einsatz.

Foto 14

Fotos von bei Kriegsende durch die Alliierten aufgefundenen Fw 190 D-9 existieren zu Hauf. Am Leitwerk vieler Maschinen ist dabei deutlich die Werknummer zu erkennen, doch nur wenige D-9 lassen sich über diese Nummer einer Einheit oder einem Ort zuordnen. In der Regel handelt es sich um frisch aus der Produktion kommende Maschinen ohne Vorgeschichte oder, sofern es sich um Einsatzmaschinen handelt, um D-9 deren Werknummern vorher nie dokumentiert wurden. Nur selten gibt es den Fall, daß die Maschine zuvor beschädigt und damit in schriftlichen Unterlagen wie den General Quartiermeister Meldungen mit Werknummer festgehalten wurde. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, daß die Werknummer in Flugbüchern vermerkt wurde und sich die Einheit und die Herkunft der Maschine auf diesem Wege klären läßt. Bei dem vorliegenden Foto sind wir in der glücklichen Lage das Flugzeug identifizieren zu können.

Der hier am Leitwerk einer D-9 mit der Werknummer 600654 posierende polnische Soldat der britischen Streitkräfte, wurde zweifelsfrei auf dem Flugplatz Varrelbusch fotografiert. Nicht nur die Rückseite des Fotos nennt diesen Ort, sondern auch aus den Verlustunterlagen der auf diesem Platz vor Kriegsende stationierten IV./JG 26 kann man entnehmen, daß die Werknummer 600654 am 10. März 1945 in Varrelbusch einen Rrollschaden von 30% machte. Offensichtlich setzte man die Maschine anschließend nicht wieder in Stand, sondern nutzte sie als Ersatzteilsender.

Foto/Photo 14

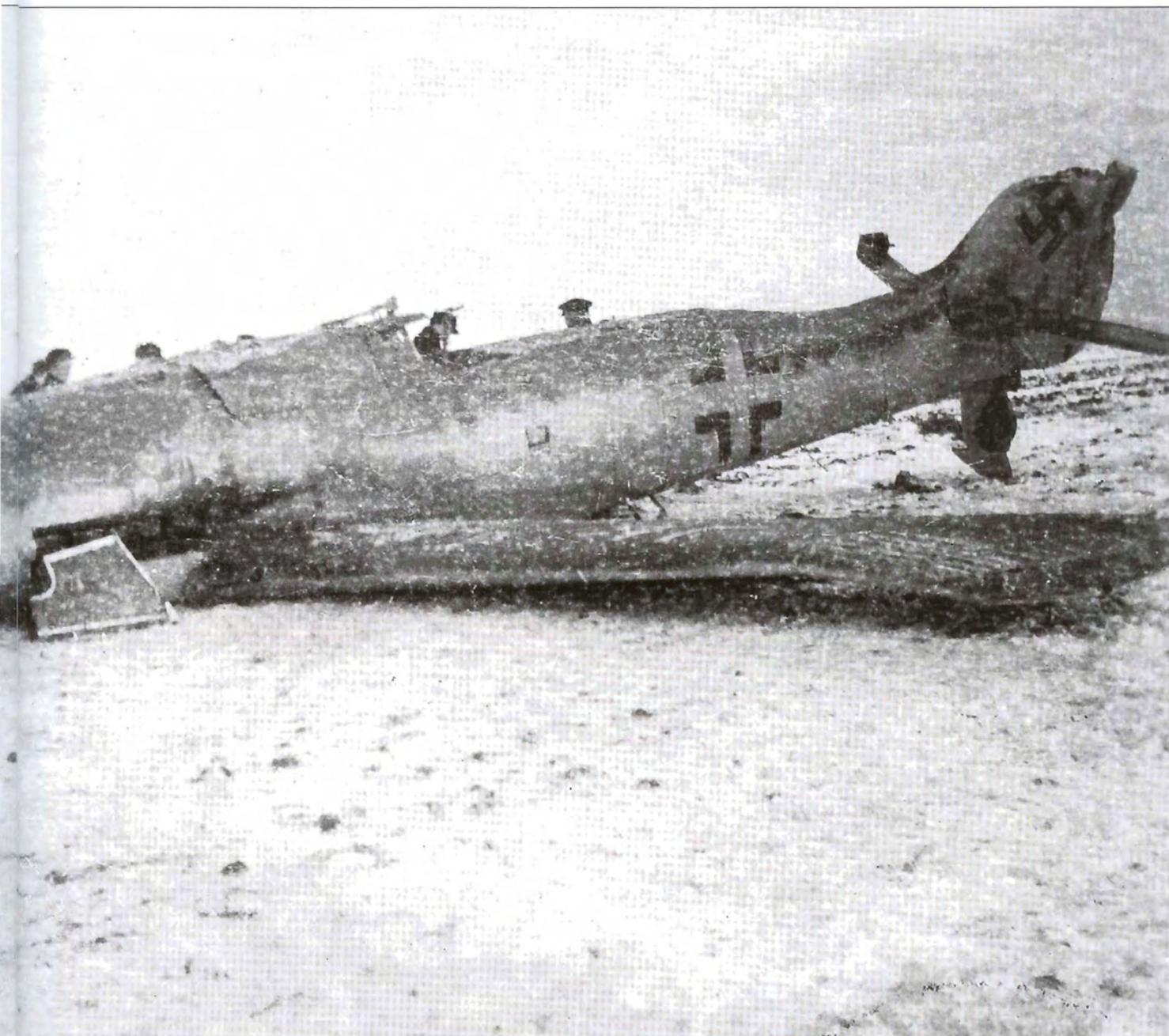


Foto/Photo 15

Photo 14

Photos of Fw 190 D-9s found by the Allies at the end of the war are plentiful. In many cases the aircraft's Werknummer is visible on the tail, however this is rarely sufficient to identify the D-9's unit or location. As a rule they are brand-new aircraft with no history or, if they are operational machines, they are D-9s whose serial number has never been documented. Only rarely is the subject an aircraft that was previously damaged and thus had its identity recorded in the Quartermaster-General's reports. Sometimes a Werknummer is recorded in a logbook, allowing the machine's unit and origins to be identified that way. In the case of this photo, we are in the fortunate position of being able to identify the aircraft.

Here we see a Polish soldier serving with the British forces posing by the tail of a D-9 with the Werknummer 600654. This picture was undoubtedly taken at Varrelbusch, as the location is recorded on the back of the photo. As well, the loss records of IV./JG 26, which was based there at the end of the war, document that WerkNr: 600654 sustained 30% damage in a taxiing accident at Varrelbusch on 10 March 1945. The aircraft was obviously not repaired and was subsequently used as a source of spare parts.



in the factories on the day of the surrender, in more or less completed condition. The number of "long-noses" actually delivered must lie somewhere between the two figures.

The Fw 190 D-9s at the front flew until the final day of the war and were an opponent to be feared by both the Western Allies and the Russians. The last victory by a Fw 190 D-9 was probably scored by Lt. Gubl of 2./JG 26. On the morning of 1 May 1945 Gubl brought down a Spitfire near Schwarzenbek, southeast of Hamburg. Hamburg was surrendered without a fight on 3 May, and less than 48 hours later, on the morning of 5 May, the German forces in northwestern Germany, Holland and Denmark surrendered. This ended the war for many of the Gruppen equipped with the D-9. The remaining units laid down their arms on 8 May. This ended operations by the "long-noses" on the Eastern Front.

Foto 15

Eine nicht näher identifizierbare Fw 190 D-9 nach einer Bauchlandung. Die leicht verschneite Landschaft deutet auf einen Absturz im Dezember 1944 oder Januar/Februar 1945 hin. Möglicherweise handelt es sich um eine beim „Unternehmen Bodenplatte“ notgelandete Maschine. An der D-9 lässt sich keine taktische Zahl erkennen.

Sammlung Bazzani

Photo 15

An unidentified Fw 190 D-9 after a belly landing. The dusting of snow on the surrounding landscape suggests that the crash took place in December 1944 or January-February 1945. Perhaps the aircraft made a forced landing during Operation Bodenplatte. No tactical number is visible on the D-9.

Bazzani Collection

Das Ende beim JG 5 in Herdla

The End for JG 5 in Herdla

von Andreas Brekken

Die deutschen Truppen, die im Frühjahr 1945 am wenigsten von dem herannahenden Kriegsende spürten, waren mit Sicherheit jene in Norwegen. So wie für die übrigen Truppen, blieb auch für die Luftwaffe alles wie in den Kriegsjahren zuvor. Und trotzdem stand das Ende vor der Tür.

Der Inselflugplatz Herdla vor Bergen wurde seit Sommer 1940 von der Luftwaffe genutzt und auch dort spürte man nur wenig von den Ereignissen im Reich. Anfang Mai 1945 lagen dort der Stab der neu aufgestellten II./JG 5, entstanden aus Stab IV./ZG 26 (Kdr. Hptm. Herbert Treppe, vorher 13.(Z)/JG 5), die 5./JG 5 unter Lt. Karl Heinz Koch (durch Umbenennung aus 12./JG 5 entstanden) sowie die zur III./JG 5 gehörende 9. Staffel unter Oblt. Werner Gayko. Wie Unterlagen des Ia des Komm.Gen.d.Dt.Lw.i. Norwegen andeuten, war die 9. Staffel in Herdla der II. Gruppe unterstellt. Zur II./JG 5 gehörte ferner die 6./JG 5 (frühere 16./JG 5) und 7./JG 5, die in Rygge bzw. Stavanger-Sola lagen. Die Aufstellungen der neuen II. Gruppe und die Umbenennung der Staffel erfolgte erst kurz vor Kriegsende. So ist aus Papieren von Angehörigen der 16./JG 5 zu entnehmen, daß diese erst unter dem Datum 1. Mai 1945 als neue Dienststelle die 6./JG 5 nennen. Es ist daher wahrscheinlich, daß viele Flugzeugführer diese Umbenennung gar nicht mehr wahrnahmen. Als am 8. Mai 1945 die Kapitulation in Kraft trat, gab es auf dem Platz Herdla keine abrupten Änderungen, alles verlief ruhig und geordnet. Die fliegenden Verbände erhielten den Befehl sich selbst zu entwaffnen. Als einzige Maßnahme wurden daraufhin von den Maschinen die Luftschrauben abgenommen. Das Chaos, das es sonst an allen Fronten gab, blieb in Herdla, wie in ganz Norwegen, aus. Wenige Tage nach der Kapitulation verließen die Angehörigen des JG 5 die Insel mit einem Dampfer und begaben sich mit allen Waffen in ein vom Komm.Gen.d.Dt.Lw.i. Norwegen festgelegtes Gebiet am Hardanger-Fjord. Endstation war der unbelegte Flugplatz Boemoon, der an einen norwegischen Truppenübungsplatz angrenzte. Letzlich von Norwegern bewacht, begannen bereits im August 1945 die Entlassungen und die JG 5 Männer kehrten nach Deutschland zurück.

In early 1945, the German forces least affected by coming end of the war were surely those stationed in Norway. For the Luftwaffe and the other branches of the armed forces based there, everything remained as it had been earlier in the war. Nevertheless, the end was in sight.

Located off Bergen, the island airfield of Herdla had been in use by the Luftwaffe since 1940, and the personnel there were scarcely affected by events in the Reich. Based at Herdla at the beginning of May 1945 were the headquarters of the newly-formed II./JG 5, created from Stab IV./ZG 26 (C.O. Hptm. Herbert Treppe, previously 13.(Z)/JG 5), 5./JG 5 under Lt. Karl Heinz Koch (created by renaming 12./JG 5), and the 9. Staffel under Oblt. Werner Gayko, part of III. Gruppe. Records kept by the operations officer of the Luftwaffe Commanding General in Norway suggest that the 9. Staffel was attached to the II. Gruppe at Herdla. Also part of II./JG 5 were 6./JG 5 (formerly 16./JG 5) and 7./JG 5, based at Rygge and Stavanger-Sola respectively. The formation of the new II. Gruppe and renaming of the Staffeln took place just before the end of the war. In the papers of former members of 16./JG 5, 6./JG 5 first appears as their new unit on 1 May 1945. It is therefore likely that many pilots were not even aware of the renaming. When the surrender took effect on 8 May 1945 there were no abrupt changes at Herdla, and everything remained peaceful and orderly. The air units received orders to disarm themselves. The only measure that was taken was to remove the propellers from the aircraft. At Herdla, as in all of Norway, there was none of the chaos that reigned on all other fronts. A few days after the surrender JG 5's personnel left the island by boat and proceeded with their arms to an area in the Hardanger Fiord specified by the Luftwaffe Commanding General in Norway. Their final destination was the unoccupied airfield at Boemoon, which bordered a Norwegian training grounds. Norwegians ultimately arrived to guard the prisoners. The release of German personnel began in August 1945 and the men of JG 5 returned to Germany.

Foto/Photo 16





Foto/Photo 17

Foto 16

Eine Fw 190 A-8 der 5./JG 5 auf dem Rollfeld des Platzes Herdla. Auffällig ist, daß die Maschine kein ETC 501 trägt, wie es sonst bei den in Herdla stationierten Maschinen üblich war. Gut zu erkennen ist das schwarz/gelbe Reichsverteidigungsrumpfband, welches belegt, das die Aufnahme nach dem 1. April 1945 entstand. Alle Flugzeuge der 5./JG 5 trugen blaue taktische Zahlen. Die Fw 190 weist auf dem Rumpfband noch kein neues II. Gruppe-Symbol auf. Offensichtlich befindet sich die Maschine in Sitzbereitschaftsposition, allerdings merkwürdigerweise ohne Flugzeugführer. Links von der Maschine ein Anlaßwagen, rechts ein Stuhl zur unerlaubten Sitzbereitschaft außerhalb des Flugzeuges

Foto 17

Mittagessen am Rollfeld in Herdla kurz vor Kriegsende. Ein Pferdewerkzeug hat gerade Essenkanister und Geschirr für die Flugzeugführer der 5./JG 5 geliefert. Im Stehen gibt es eine schnelle Mahlzeit. Wegen der Einsätze über See tragen die Flugzeugführer Schwimmwesten. Von den Flugzeugführern ist lediglich Uffz. Julius Dolge ganz rechts im Bild bekannt.

Foto 18

Der Krieg ist vorüber. Die von den Maschinen abgenommenen Luftschraubenblätter und Spinner in dem großen Reparaturhangar des Platzes Herdla. Die Luftschrauben sind entfernt worden, um sicherzustellen, daß kein Flugbetrieb mehr stattfindet. Insgesamt kann man 19 Luftschrauben oder Teile davon erkennen. Interessant ist, wie unterschiedlich die Spiralen auf den Spinnern ausgeführt sind. Eine einheitliche Markierungspraxis ist nicht erkennbar. Die vorne und rechts zu sehenden Spinner scheinen rot mit weißer Spirale zu sein, jene links hinten in der Ecke schwarzgrün mit dünner weißer Spirale und links davor ist sogar ein weißer Spinner mit roter(?) Spirale zu sehen.

Photo 16

An Fw 190 A-8 of 5./JG 5 on the apron at Herdla. Unlike the majority of the aircraft based there, this machine is not fitted with an ETC 501. The black and yellow Defense of the Reich band is clearly visible on the fuselage, confirming that this photo was taken after 1 April 1945. The aircraft of 5./JG 5 all wore blue tactical numbers. The new II. Gruppe symbol is not yet present on the fuselage band. The aircraft is apparently in the alert readiness position, but curiously there is no pilot in the cockpit. To the left of the aircraft is a starter trolley, to the right a stool. Presumably the stool was for the pilot of the aircraft to sit on.

This was contrary to regulations, as pilots were supposed to be in the cockpit while holding alert readiness.

Photo 17

Lunch on the apron at Herdla shortly before the end of the war. A horse and wagon have just delivered containers of food and dishes to the pilots of 5./JG 5. They eat quickly while standing. The pilots are wearing life vests because their missions were flown over water. The only pilot whose identity is known is Uffz. Julius Dolge on the far right of the photo.

Photo 18

The war is over. Here, inside the large maintenance hangar at Herdla, we see propeller blades and spinners that have been removed from the aircraft. This was done to prevent unauthorized flights. A total of 19 complete or partial propellers can be seen. The variety of spirals on the spinners is interesting, apparently following no standard pattern. The spinners in the foreground and on the right appear to be red with a white spiral, the one on the left in the corner black-green with a narrow white spiral, and to its left what looks like a white spinner with red (?) spiral.

Foto/Photo 18



Me 262 - Fotos aus letzter Stunde

Me 262 – Photos from the Final Days of the War



Foto/Photo 19

Im Vergleich zu anderen Maschinen der deutschen Luftwaffe, findet sich über die Me 262 jede Menge Literatur. Gerade in neuerer Zeit sind eine Reihe von Büchern erschienen, die nochmals völlig neue Daten und Fakten zur Entwicklung und Einsatzgeschichte dieses Strahlers liefern. So neu die textlichen Informationen sind, so alt sind oft die dazu veröffentlichten Fotos. In der Regel werden immer wieder Einsatzaufnahmen gezeigt, die bereits seit Jahrzehnten bekannt sind, ergänzt durch alliierte Nachkriegsaufnahmen von aufgefundenen Maschinen oder Wracks. Me 262 Einsatzaufnahmen bleiben eben eine Seltenheit, die man mit der Lupe suchen muß. Der Ursachen hierfür sind vielfältig. Generell war das Fotografieren der Strahler verboten, Filmmaterial wurde knapp, die Maschinen standen meist gut getarnt und waren schwer zugänglich und von den belichteten Filmen gingen bei Kriegsende unzählige durch Gefangennahme, Filzungen oder Verlust der Heimat verloren. Was blieb waren z.T. qualitativ mangelhafte Einzelaufnahmen, die heute hin und wieder einmal auftauchen.

Wir haben nachfolgend einige solcher Aufnahmen für Sie zusammengestellt, um zu diesem Kapitel wenigstens ein wenig neues Bildmaterial zu liefern.

The amount of literature devoted to the Me 262 is vast compared to other aircraft used by the Luftwaffe. A number of books have appeared recently offering fresh information about the development and operational history of this jet. As welcome as this new information is, however, it is most usually accompanied by photos that have been in print for decades, augmented by pictures of aircraft or wrecks taken by the Allies postwar. Photos of operational Me 262s remain hard to find. There are many reasons for this. Photographing the jets was generally forbidden, film was in short supply, jet aircraft were normally heavily camouflaged while on the ground and difficult to gain access to, and many exposed films were lost or stolen at the end of the war. What was left were isolated, in some cases poor-quality, shots, which continue to surface every now and then.

We have collected several such photographs for publication, so as to present a little something new to augment this chapter.

**Foto 19**

Im November 1944 begann die am 1. Oktober 1944 durch Umbenennung aus III./KG 54 entstandene III./KG (J) 54 in Neuburg/Donau mit der Umschulung von Ju 88 auf Me 262. Doch für die Umsetzung der Schulung standen nur wenige Maschinen zur Verfügung, so nur ein einziger Me 262 B Doppelsitzer. Zum Teil mußte auf Ar 96 ausgewichen werden, um die wenigen Me 262 zu entlasten. Von den wenigen Strahlern fielen im Frühjahr 1945 nicht nur ständig Flugzeuge durch technische Defekte aus, sondern auch durch alliierte Tief- und Bombenangriffe. So wurde der Platz Neuburg am 16. Februar, 19., 21. und 24. März sowie am 9. April 1945 schwer bombardiert. Der Ausbildungsbetrieb der III. Gruppe litt aufgrund der Schäden am Platz so stark, daß die Flugzeugführer die Endschulung in Zerbst absolvieren mußten. Aufgrund der nahezu völligen Zerstörung der Gebäude in Neuburg, mußten auch größere Wartungsarbeiten an den Me 262 der III. Gruppe unter freiem Himmel durchgeführt werden. Unsere Aufnahme zeigt die Wartung einer Maschine der III. Gruppe, die das für das KG 54 typische Diagonalband am Rumpf trägt, hier in Gruppenfarbe gelb. Die Rumpfspitze scheint in Staffelfarbe gehalten zu sein, hier möglicherweise rot, womit die Maschine zur 8./KG (J) 54 gehörte. Im Vordergrund sieht man einen Offizier und Flugzeugführer im Gespräch mit einem Oberwerkmeister und anderen Technikern.

Die III./KG (J) 54 kam nicht über die Schulungsphase hinaus. Mitte April 1945 hatten die in Schulung befindlichen Gruppen ihre Flugzeuge an die im Einsatz stehenden Verbände abzugeben, um dort die Maschinenverluste auszugleichen. Die III./KG (J) 54 überführte ihre Me 262 daraufhin befehlsgemäß zum JV 44.

Photo 19

On 1 October 1944, III./KG 54 was renamed III./KG(J) 54. At the beginning of November the Gruppe began converting from the Ju 88 to the Me 262 at Neuburg/Donau. Only a handful of machines were available at first, including a single Me 262 B two-seat trainer. Ar 96 trainers had to be used to supplement the few Me 262s. Unserviceability rates were high in the spring of 1945, and the unit's tiny establishment of jets was further reduced by persistent Allied air attacks. For example, Neuburg airfield was heavily bombed on 16 February, 19, 21 and 24 March, and 9 April 1945. Flight training were so disrupted by damage to the airfield that the pilots had to complete their training at Zerbst. With most of the permanent structures at Neuburg destroyed, maintenance on the III. Gruppe's Me 262s had to be conducted out of doors. Our photo shows one of the III. Gruppe's aircraft being serviced. It wears the diagonal band on the fuselage, typical for KG 54, in this case in the Gruppe colour yellow. The fuselage nose appears to be painted in the Staffel colour, possibly red, which would indicate an aircraft of 8./KG(J) 54. In the foreground an officer pilot can be seen in conversation with an Oberwerkmeister and other technicians. III./KG(J) 54 never became operational. In mid-April 1945, while still in the training phase, the Gruppe was forced to relinquish its aircraft to help make good losses suffered by operational units. III./KG(J) 54's aircraft were subsequently transferred to JV 44.

Foto/Photo 20

Foto 20 + 21

Im Herbst 1944 schulte die I./KG (J) 54 auf dem Platz Giebelstadt auf die Me 262 um. Dafür standen der Gruppe zunächst ein Me 262 B Doppelsitzer, drei Me 262 A-1, eine Arado 96 sowie sechs Fw 190 F-8 zur Verfügung. In der Regel erhielt jeder Flugzeugführer der Gruppe 2-3 Einweisungsflüge mit Fluglehrer auf dem Doppelsitzer. Diesen folgten ca. 10 feste Programmflüge, die u.a. einen Instrumentenflug, Scheibenanflüge, Flüge mit Jägerleitverfahren und einen Höhenflug auf 10.000 m beinhalteten. Es folgten Verbands- und Schießflüge. Das auch mit dem drohenden Untergang des Reiches vor Augen, bei der Luftwaffe noch Sonderanstriche lackiert wurden, zeigt die „Blitz“-Bemalung an der Me 262 B-2 Doppelsitzer, B3 + SH, Werknummer 170075. Aufgrund des in der Staffelfarbe weiß gehaltenen Maschinenbuchstabens „S“, ist die Maschine der 1. Staffel zuzuordnen.

Der große weiße Blitz ist genauso wie die Rumpfspitze und das in das Seitenruder eingelassene zusätzliche Flettnerseitenruder in der Staffelfarbe ausgeführt. Auf dem unteren Foto ist deutlich die Verbandskennung „B3“ in kleinen schwarzen Buchstaben vor dem Balkenkreuz zu erkennen. Auf dieser Aufnahme kann man unter dem Balkenkreuz auch gut die beiden Öffnungen sehen, in denen die vierschüssigen Magazine mit der Erkennungssignalmunition saßen.

Foto/Photo 21

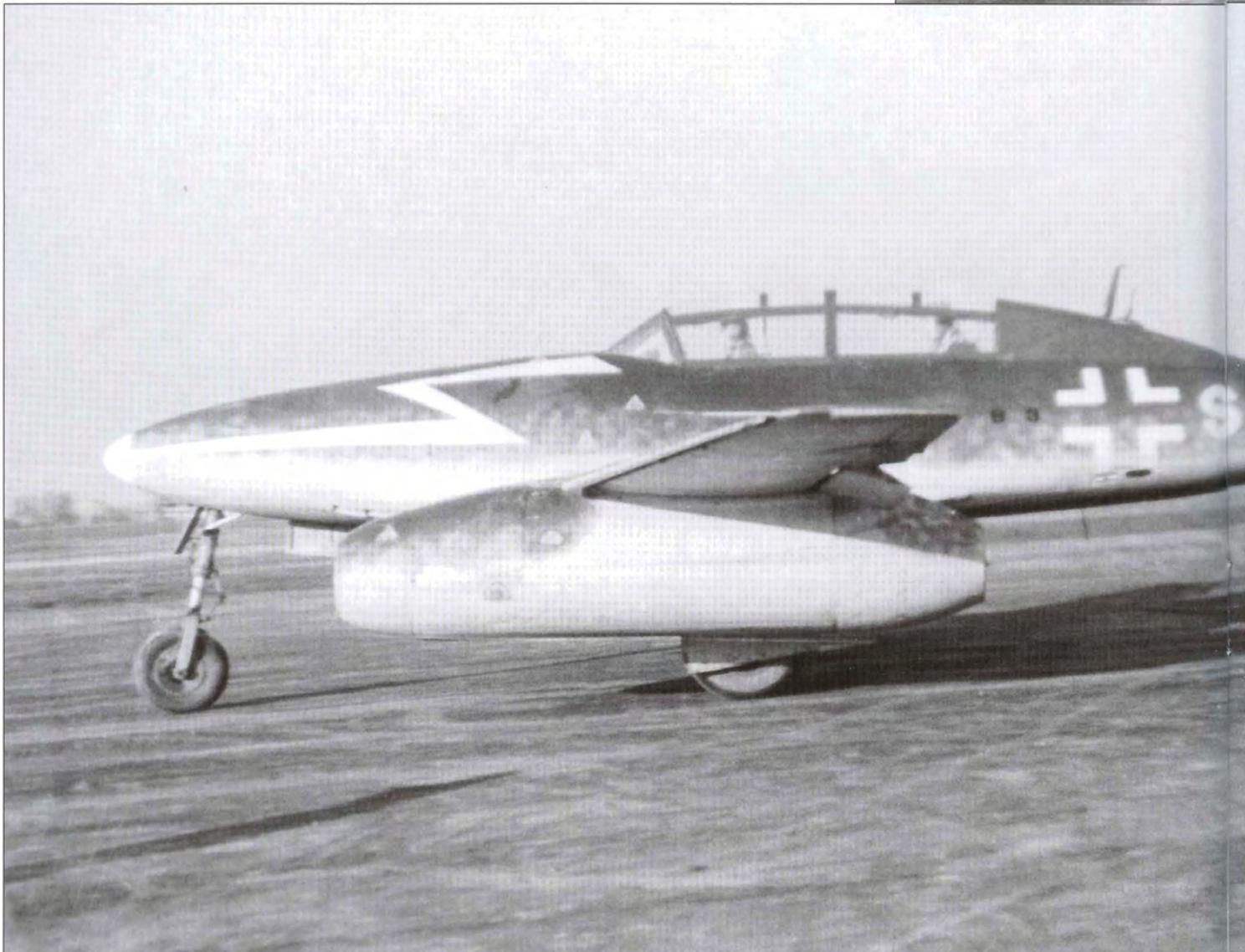




Photo 20 + 21

In autumn 1944 I./KG(J) 54 began converting to the Me 262 at Giebelstadt airfield. The Gruppe's initial strength was one Me 262 B two-seater, three Me 262 A-1s, one Arado 96 and six Fw 190 F-8s. As a rule, each pilot was given two or three familiarization flights in the two-seater with an instructor. This was followed by about ten fixed program flights, which included an instrument flight, scheinanflug, ground-controlled intercept flights, and a high-altitude flight to 10000 meters. Then came formation and gunnery flights. The "Lightning Bolt" marking on the Me 262 B-2 trainer (B3 + SH, Werknummer 170075) is proof that the Luftwaffe's use of special finishes continued even with the end in sight. The white aircraft letter "S" signifies a machine of the 1. Staffel. The large lightning bolt, the fuselage nose, and the Flettner tab in the rudder are also painted in the Staffel colour. In the bottom photo the unit code "B3" is clearly visible in small black characters in front of the fuselage cross. Also visible beneath the fuselage cross are the two openings which housed the four-shot magazines for recognition signal ammunition (flares).



Foto/Photo 22

Foto22

Ein Flugzeugführer legt auf der Fläche einer Me 262 A-1 den Fallschirm an. An der Maschine sind außer dem hellen Balkenkreuz keinerlei Kennzeichen erkennbar. Möglicherweise handelt es sich um eine zur Überführung bereitstehende Maschine.

Sammlung Richter

Photo 22

On the wing of a Me 262 A-1, a pilot puts on his parachute. The machine bears no markings apart from white crosses. Perhaps it is a new aircraft about to be ferried to a unit.

Richter Collection

Foto 23

Am 21. April 1945 führte eine Me 262 der 8./JG 7 Tiefangriffe auf Truppenansammlungen der 102. US-Infanteriedivision bei Klötze durch. In dem dortigen Waldgebiet waren am 16. April Teile der Division „Clausewitz“ mit ca. 500 Mann von US-Truppen eingeschlossen worden, nachdem die deutschen Verbände die am Forst Klötze verlaufende Hauptnachschiebstraße des XIII US-Korps unterbrochen hatten. Bis zum 20. April wurden die deutschen Truppen nahezu restlos in Gefechten aufgerieben, nur wenigen Soldaten gelang der Ausbruch. Ob der Angriff der Me 262 der Unterstützung der Kämpfe oder dem Verkehr auf der Nachschubstraße gegolten hat ist nicht feststellbar. In jedem Fall wurde die Me 262 A-1a, „gelbe 3“, Werknr. 501221 hierbei durch MG Feuer des PFC Ralphs V. Caputo bei Klötze abgeschossen. Offensichtlich gelang dem Flugzeugführer eine Bauchlandung, die er eventuell überlebte. Unser Foto zeigt US-Soldaten beim Untersuchen des Strahlers. Beachte das blau/rote Reichsverteidigungsrumpfband mit gelbem Vertikalbalken sowie den Tarnanstrich des Leitwerks. (Leitwerksfoto in Official Monogram Painting Guide to German Aircraft, Seite 10).

Sammlung Bazzani

Photo 23

A wrecked Ar 234 B-2 of 9./KG 76, probably photographed in a hangar at Achmer airfield near Osnabrück. The 9. Staffel had been based at Münster-Handorf since 24 December 1944, carrying out experimental bombing missions with the Ar 234, mainly against transportation facilities in Belgium. After 6. and 8./KG 76 became operational at Hesepe (6./KG 76) and Achmer (8./KG 76) on 23 and 24 January 1945, respectively, on 9 February the 9. Staffel concluded its operational trials and also moved to Achmer, just 40 km to the north. The USAAF bombed Achmer on 21 and 24 March, and the 8. and 9. Staffel lost a total of 13 Ar 234s. The aircraft in our photo is one of the machines damaged in these attacks. Part of the aircraft code, + HT, may be seen on the Arado. The Staffel letter "T" and the yellow aircraft letter "H" identify the Ar 234 as belonging to the 9. Staffel (camouflage RLM 70/71). The runway at Achmer was repaired, and on 28 March the units began moving to Vörden.

Bazzani Collection

Foto 24

Dieses Wrack einer Ar 234 B-2 zeigt eine Maschine der 9./KG 76, wahrscheinlich in einer Halle des Flugplatzes Achmer bei Osnabrück. Die 9. Staffel hatte seit 24. Dezember 1944 als Einsatzstaffel vom Platz Münster-Handorf aus die Ar 234 im Bombeneinsatz erprobt. Dabei waren vorrangig Nachschubziele in Belgien angegriffen worden. Nachdem auch die 6. und 8./KG 76 einsatzbereit waren und ab 23. bzw. 24. Januar auf die Plätze Hesepe (6./KG 76) und Achmer (8./KG 76) verlegten, beendet die 9. Staffel am 9. Februar ihren Einsatzerprobungsauftrag und verlegte ebenfalls auf den nur 40 km nördlich liegenden Platz Achmer. Am 21. und 24. März wurde der Platz Achmer zweimal schwer von US-Bombern angegriffen. Dabei verloren Stab sowie 8. und 9. Staffel insgesamt 13 Ar 234. Eine der dabei beschädigten Maschinen zeigt unser Foto. An der Arado ist von der Verbandskennung + HT ersichtlich. Aufgrund des Staffelbuchstabens „T“ und des in der Staffelfarbe gelb ausgeführten Maschinenbuchstabens „H“ handelt es sich um eine Ar 234 der 9. Staffel (Tarnung RLM 70/71). Nach Wiederherstellung der Start- und Landebahn in Achmer begann ab 28. März die Verlegung nach Vörden.

Sammlung Richter

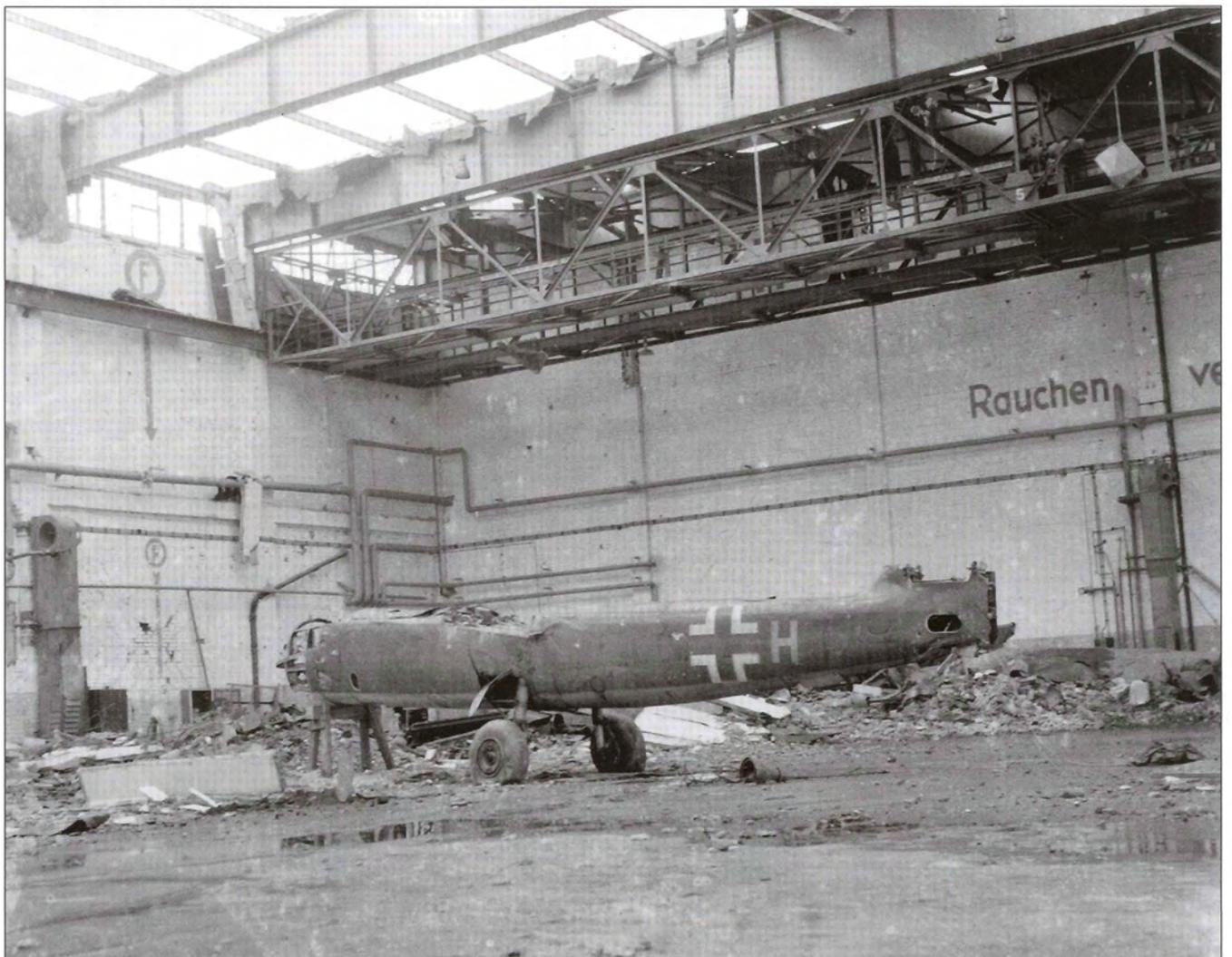
Photo 24

On 21 April 1945 an Me 262 of 8./JG 7 attacked troops of the American 102nd Infantry Division near Klötze. After German forces severed the American XIII Corps' main supply road running through the Klötze Forest, the Americans counterattacked and on 16 April surrounded approximately 500 members of the Clausewitz Division. By 20 April the German troops had been almost completely wiped out, only a few managing to escape. It is impossible to say whether the Me 262's attack was made in support of the encircled German troops or against traffic on the supply road. In any case, Me 262 A-1 "Yellow 3", Werknummer 501221, was shot down near Klötze by machine-gunner PFC Ralph V. Caputo. The pilot obviously made a belly-landing, which he may have survived. Our photo shows American soldiers examining the jet. Note the blue and red Defense of the Reich band with yellow vertical bar and the camouflage finish on the tail section. (Photo of the tail in The Official Monogram Painting Guide to German Aircraft, page 10.)

Richter Collection



Foto/Photo 23



Foto/Photo 24



Foto/Photo 25

Die Kommandeurs-Me 262 von Major Sinner, Stab III./JG 7

Der „gebänderte“ Strahler den es doppelt gab!

The Me 262s Flown by Major Sinner, Stab III./JG 7

von Axel Urbanke

Vor über 10 Jahren tauchte eine Me 262 Einsatzaufnahme auf, die seinerzeit für Furrore sorgte. Das von Jerry Crandall als Grundlage für eine Zeichnung genutzte Foto zeigte eine Me 262 des Kommandeurs der III./JG 7 mit einer Rumpftarnung aus breiten Querbändern in RLM 82 (hellgrün) und 83 (dunkelgrün)*. Außerdem war auf dem Foto (unser Foto 26), das Crandall direkt von dem ehemaligen Kommandeur der III. Gruppe, Rudolf Sinner, erhalten hatte, unter dem Vorderrumpf eine zweirohrige Bewaffnung mit 21 cm Werfergranaten zu erkennen. Es überraschte kaum, daß diese mit Doppelwinkel, blau/rotem Reichverteidigungsrumpfband, Geschwaderemblem und einer „grünen 1“ markierte Me 262, fortan auf unzähligen Decalbögen zu finden war und ein oft gebautes Modell wurde. Offen ließ das Foto, das wir hier nochmals zeigen, allerdings die Frage nach dem Aussehen des Hakenkreuzes, denn dieses war auf dem Foto nicht zu sehen. Crandall entschied sich damals für eine ganz weiße Version des Hoheitsabzeichens. Worüber man wenig erfuhr, das war die Geschichte dieser Maschine. Wo, wann und von wem wurde diese Maschine eigentlich geflogen. Schauen wir dafür noch einmal etwas zurück.

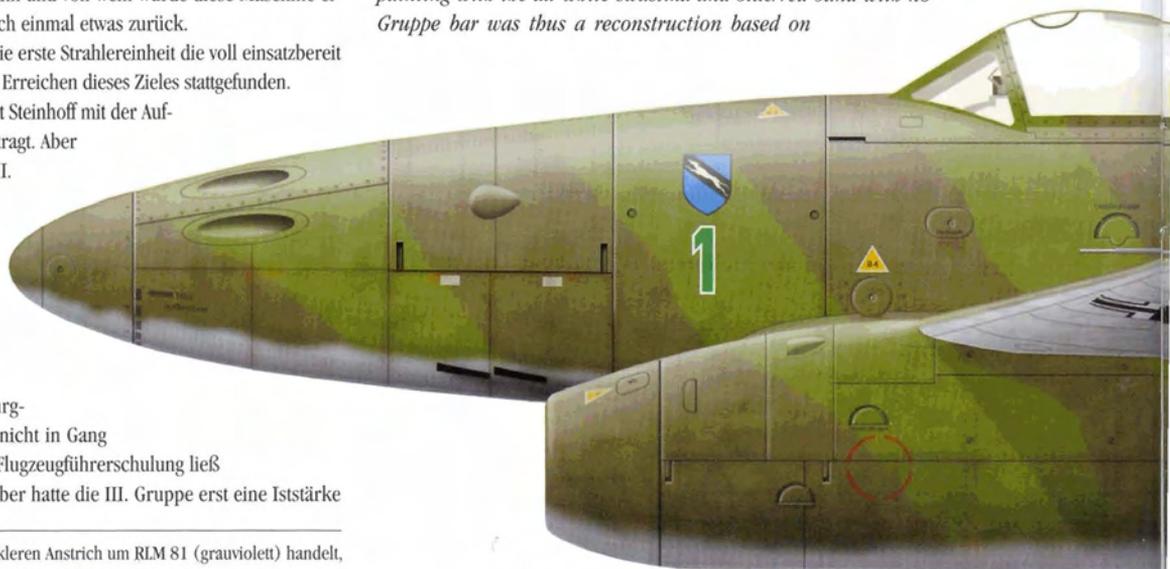
Am 12. Februar 1945 war die III./JG 7 die erste Strahlereinheit die voll einsatzbereit war. Doch welches Gezerre hatte bis zum Erreichen dieses Zieles stattgefunden.

Mitte November 1944 hatte Göring Oberst Steinhoff mit der Aufstellung des JG 7 mit drei Gruppen beauftragt. Aber Steinhoff und der als Kommandeur der III.

Gruppe ausgewählte Major Erich Hohagen, schafften es nicht, das Geschwader innerhalb von Wochen frontreif zu machen. Ganz im Gegenteil, der Aufbau stagnierte weitgehend. Die Maschinenzuführung lief schleppend, die Bodenorganisation auf den Plätzen Brandenburg-Briest, Oranienburg und Parchim kam nicht in Gang und auch die fliegerische und taktische Flugzeugführerschulung ließ sehr zu wünschen übrig. Am 30. November hatte die III. Gruppe erst eine Iststärke

A Pair of Jet Fighters in Banded Camouflage

More than ten years ago a photo of an operational Me 262 surfaced which caused a sensation. The photo, which Jerry Crandall used as the basis for a painting, shows an Me 262 flown by the commander of III./JG 7 wearing a fuselage camouflage pattern of broad diagonal bands of RLM 82 (pale green) and RLM 83 (dark green). Also visible in the photo (see photo 26), which Crandall obtained directly from Rudolf Sinner, former commander of the III. Gruppe, are two 210-mm rocket tubes under the forward fuselage. It is not surprising that this aircraft, which Crandall depicted with double chevron Stab marking, blue and red Defense of the Reich bands, Geschwader emblem, and aircraft number "Green 1", became a popular subject for decal manufacturers and modelers alike. The photograph, which we have reproduced here, leaves some questions unanswered, such as the presence of the fuselage band and Gruppe bar and the style of swastika, as these features cannot be seen. Crandall's excellent painting with the all-white swastika and blue/red band with no Gruppe bar was thus a reconstruction based on*



* Crandalls Ansicht, daß es sich bei dem dunkleren Anstrich um RLM 81 (grauviolett) handelt, schließen wir uns nicht an, da uns die Farbe dafür zu hell erscheint.



Foto/Photo 26

Foto 25

Hier erstmals gezeigt, die zweite vom Gruppenkommandeur der III./JG 7, Major Rudolf Sinner, geflogenen Me 262 mit gebändertem Tarnanstrich in RLM 82/83. Die Aufnahme entstand Ende Januar/Anfang Februar 1945 in Brandenburg-Briest. Offensichtlich wird der Strahler gerade für den Start vorbereitet und steht daher ungetarnt am Liegeplatz. Rechts ein Kettentraktor, das die Maschine wahrscheinlich gerade aus dem Abstellplatz gezogen hat.

Foto 26

Das von Jerry Crandall ausfindig gemachte Foto der Kommandeursmaschine mit Querbänderungstarnung und Werfergranaten-Bewaffnung. Auch diese Maschine sowie die dahinter zu sehende Me 262 werden gerade für den Start vorbereitet. Ansonsten standen die Strahler gut getarnt unter Tarnnetzen in Waldschneisen am Rande der Plätze.

Sammlung Crandall

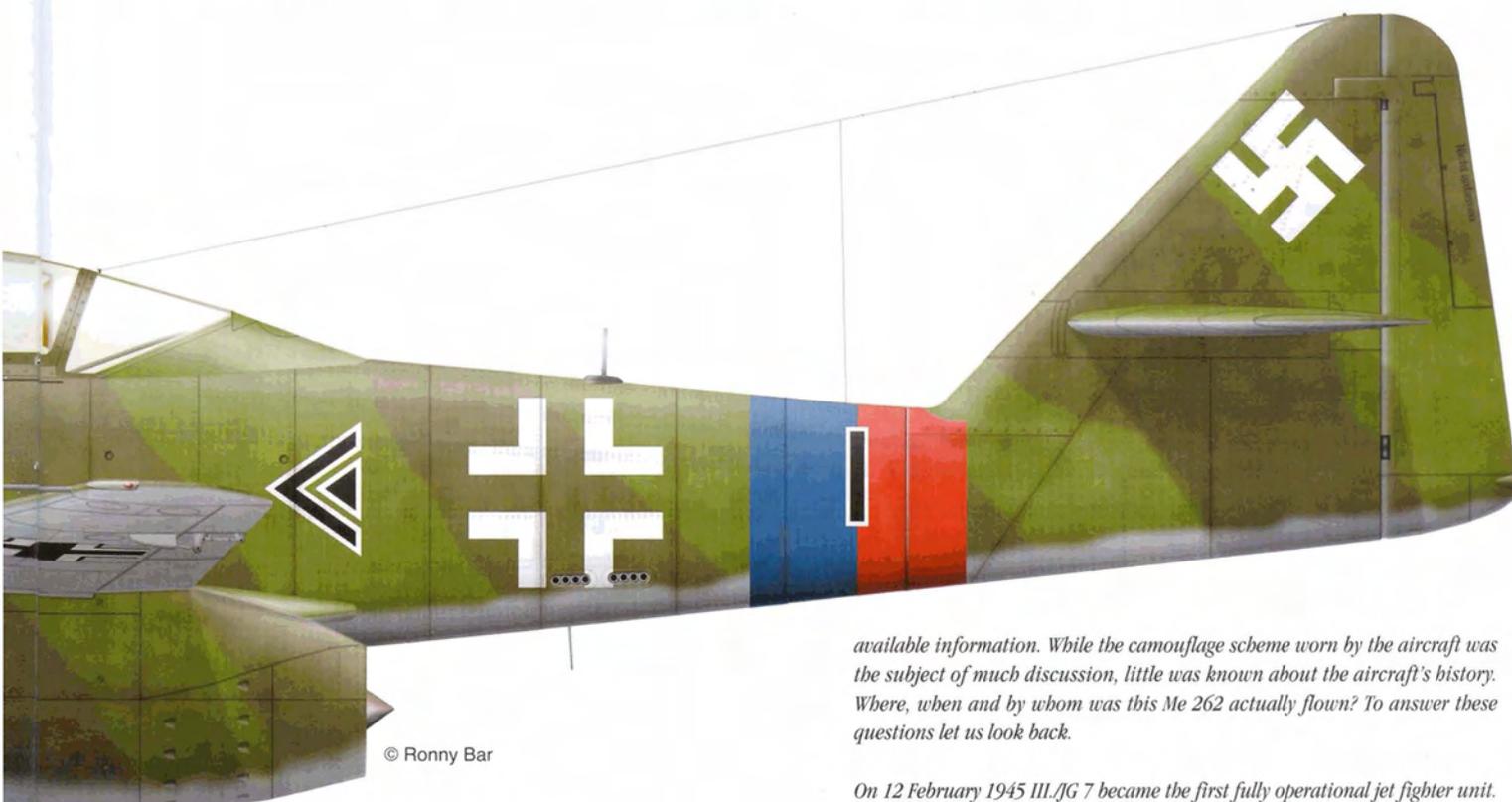
Photo 25

Here, for the first time, the second Me 262 with banded camouflage scheme in RLM 82/83 flown by the commander of III./JG 7, Major Rudolf Sinner. The photo was taken in late January-early February 1945 at Brandenburg-Briest. The jet was obviously being prepared for a sortie as it is sitting uncamoouflaged at dispersal. On the right is a Kettentraktor, which had probably towed the aircraft from its parking place to the airfield.

Photo 26

The photo of the commander's aircraft with banded camouflage and rocket tubes discovered by Jerry Crandall. This aircraft and the one behind it were photographed during pre-mission preparations. At all other times the jet fighters were hidden beneath camouflage netting in lanes cut out of the forest around the airfield.

Crandall Collection



© Ronny Bar

available information. While the camouflage scheme worn by the aircraft was the subject of much discussion, little was known about the aircraft's history. Where, when and by whom was this Me 262 actually flown? To answer these questions let us look back.

On 12 February 1945 III./JG 7 became the first fully operational jet fighter unit. This event had been preceded by much turmoil, however.



Foto/Photo 27

von 11 Maschinen. Im übrigen sahen Steinhoff und Hohagen alliierte Jäger und Aufklärer als das primäre Ziel der Me 262 an. Die beiden erfahrenen Offiziere ignorieren damit die zu diesem Zeitpunkt bereits vorliegenden Erfahrungsberichte, daß Angriffe auf Jäger und Aufklärer allenfalls durch Überraschung zum Erfolg führten. Im Normalfall konnten sich die Propellermaschinen einfach durch engeres Kurven dem Angriff der Strahler entziehen.

Am 5. Januar reichte es Hitler dann. Er befahl den primären Einsatz der Me 262 gegen alliierte Bomber. Unter Übergang des Kommodore Steinhoff und Hohagens als Gruppenkommandeur, beauftragte Göring Major Weißenberger, den mit 200 Abschüssen an Ost- und Westfront erfolgreichen Jägeroffizier und bisherigen Kommandeur der noch nicht aufgestellten I. Gruppe, mit der Entwicklung neuer Einsatzrichtlinien und sofortiger Übernahme der Geschwaders. Parallel dazu entthob Göring Steinhoff und Hohagen wegen mangelnder Aktivität und Kompetenz ihrer Stellen. Neuer Kommandeur der III. Gruppe wurde am 24. Januar Major Rudolf Sinner. Weißenberger und Sinner arbeiteten perfekt Hand in Hand. Innerhalb von 15 Tagen, einer von Göring eingeräumten Frist, gelang den beiden das Unglaubliche. Sie behoben die Mängel bei der III. Gruppe; schafften Maschinen heran, bauten eine funktionierende Bodenorganisation auf und machten die Flugzeugführer mit der Me 262 und der Taktik vertraut. Weißenberger und Sinner waren somit ein echter Glücksgriff. Die 9. Staffel (Hptm. Eder) lag in Parchim, die 10. Staffel (Oblt. Schall) in Oranienburg und die 11. Staffel unter Lt. Weber sowie der Stab in Brandenburg-Briest. Dort führte Major Sinner an seiner „grünen 1“ den bemerkenswerten gebänderten Tarnanstrich ein. Viel erstaunlicher als der Anstrich ist jedoch die Tatsache, daß Sinner nicht nur eine Maschine mit diesem Anstrich zur Verfügung hatte, sondern sogar noch eine zweite. Durch unsere Aufnahme (Foto 25) sind wir erstmals in der Lage dies zu belegen. Ersatzmaschinen waren bei Gruppenkommandeuren nichts ungewöhnliches, aber angesichts der Strahler-Knappheit verwundert diese „Reservemaschine“ schon.

Wie unterschieden sich die beiden Maschinen nun und wann wurde welche Maschine geflogen?

Der Unterschied zwischen den beiden Maschinen scheint auf den ersten Blick nur gering zu sein, ist aber tatsächlich gravierend.

Bei der durch das Crandallfoto bekannten Me 262 war die Bänderung mit dem unteren Teil nach vorne gerichtet. Geschwaderemblem und „grüne 1“ saßen auf einem dunkelgrünen RLM 83 Band, genauso wie der Doppelwinkel des Gruppenkommandeurs. Unter dem Rumpf waren die beiden Werferrohre installiert. Mit dem Abfeuern dieser Werfergranaten, die, wie der Einsatz mit Fw 190 ergeben hatte, kaum zu Maschinentreffern führten, sollten Bomberverbände wahrscheinlich nur auseinander gesprengt werden, damit die Strahler anschließend die alleinfliegenden US-Bomber angreifen konnten.

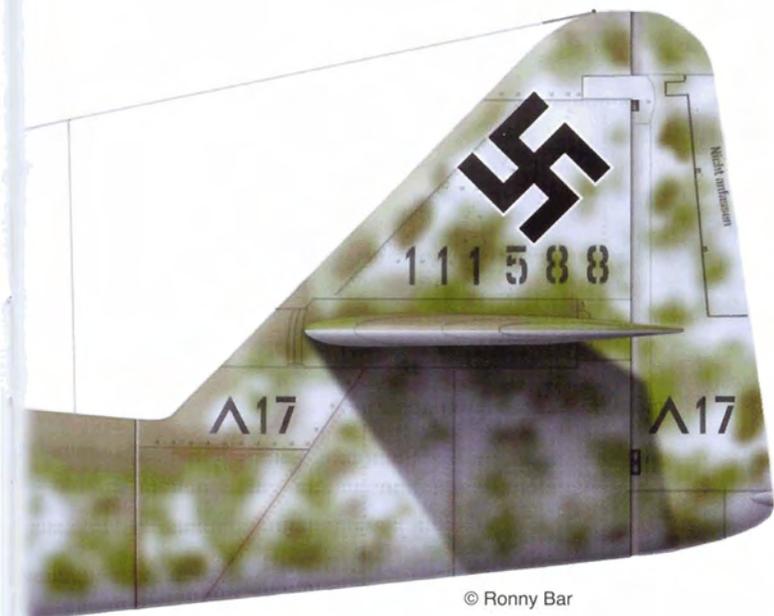
In mid-November 1944 Göring gave Oberst Steinhoff the task of forming JG 7 with three Gruppen, however Steinhoff and Major Erich Hohagen, who had been chosen to command the III. Gruppe, found it impossible to achieve operational readiness in a matter of weeks. In fact, the formation process largely stagnated. Deliveries of aircraft were slow, establishment of the ground organization at Brandenburg-Briest, Oranienburg and Parchim airfields went nowhere, and flight and tactical training given to the pilots left much to be desired. On 30 November's the III. Gruppe's actual strength was just 11 aircraft. Steinhoff and Hohagen were of the opinion that Allied fighters and reconnaissance aircraft should be the Me 262's primary targets. These two experienced officers thus ignored the latest operational experience which suggested that success against such aircraft could only be achieved with the element of surprise. Normally, propeller-driven fighters could evade attack simply by outturning the jet.

Then on 5 January the issue reached Hitler. He directed that the Me 262 be employed primarily against Allied bombers. Going over the heads of Steinhoff and Hohagen, Göring tasked Major Weißenberger, a successful fighter officer with more than 200 victories on Eastern and Western Fronts and designated commander of the as yet unformed I. Gruppe, with the development of new operational guidelines. Weißenberger was also placed in command of the Geschwader effective immediately. Steinhoff and Hohagen were relieved of their positions for inactivity and incompetence. On 24 January Major Rudolf Sinner was named new commander of the III. Gruppe. Weißenberger and Sinner worked perfectly together. Within the space of 15 days, a deadline set by Göring, the pair achieved the unbelievable. They overcame the shortcomings within the III. Gruppe, managed to collect aircraft, set up a functioning ground organization and familiarized the pilots with the Me 262 and tactics. The selection of Weißenberger and Sinner was truly a stroke of luck. The 9. Staffel (Hptm. Eder) was based at Parchim, the 10. Staffel (Oblt. Schall) at Oranienburg, and the 11. Staffel under Lt. Weber and headquarters at Brandenburg-Briest. It was there that the curious banded camouflage was applied to Sinner's "Green 1". More amazing than the paint scheme, however, is the fact that Sinner had two aircraft flying in this way. This revelation is documented by our photograph (photo 25). It was not unusual for a Gruppe commander to have a spare aircraft, but a spare Me 262 is surprising given the short supply of these aircraft.

How did the two machines differ and when was each flown?

At first glance the differences between the two aircraft appear to be minimal, but in fact they are significant. The bands on the Me 262 in the Crandall photo were applied diagonally, with the bottom of the bands forward. The Geschwad-

*We cannot agree with Crandall's opinion that the dark colour is RLM 81 (brown-violet), as it appears to light to us.



© Ronny Bar

Die zweite von Sinner geflogene Maschine mit Querbänder-Tarnung, weist eine völlig entgegengesetzte Ausrichtung der Bänderung auf. Bei dieser Maschine zeigten die Bänder mit dem oberen Teil nach vorne. Außerdem begann die Tarnung an der Rumpfspitze mit einem RLM 82 Band, wogegen die Maschine des Crandallfotos als erstes, ein Band in RLM 83 aufweist. Durch diesen andersfarbigen Beginn der Bänder, befinden sich auf der zweiten Sinner Maschine Geschwaderemblem und „grüne 1“ sowie der Kommandeurs Doppelwinkel auf einem hellgrünen RLM 82 Band. Darüber hinaus zeigt das Foto der zweiten Maschine, daß diese ein weißes Rumpfbalkenkreuz und Hakenkreuz führte. Ferner ist auf dem Foto ein Detail zu erkennen, das Crandall für sein Foto nur mutmaßen konnte und zwar das blau/rote Reichsverteidigungsrumpfband. Auf diesem Band und auch das ist neu gegenüber der Zeichnung von Crandall, zeigt die zweite Maschine den schwarzen Vertikalbalken der III. Gruppe, der fein weiß gerahmt ist. Durch diesen Fotobeleg ist davon auszugehen, daß auch die Maschine mit der Werferbewaffnung diesen Gruppenbalken geführt hat.

Wann sind die Aufnahmen nun entstanden? Die von uns hier erstmals veröffentlichte Aufnahme der Kommandeursmaschine ohne Werferbewaffnung, ist nachweislich in Brandenburg-Briest entstanden. Sie muß daher aus dem Zeitraum zwischen dem 24. Januar (Einsetzung Sinners als Gr.Kdr.) und Mitte Februar stammen. Später kann das Foto nicht aufgenommen sein, denn Mitte Februar verlegte Major Sinner seinen Stab, wegen Auseinandersetzungen mit dem Horstkommandanten, nach Parchim.

Die von Jerry Crandall gefundene Aufnahme der Kommandeurs Me 262 mit Werferbewaffnung ist indes nicht konkret einem Ort zuordbar. Der im Hintergrund zu sehende Waldrand könnte zwar ebenfalls auf Brandenburg-Briest hindeuten, aber genau so gut kann die Aufnahme zwischen Mitte Februar und dem 4. April 1945 in Parchim entstanden sein. Am 4. April wurde Major Sinner in einem Luftkampf mit Mustangs der 504. Fighter Squadron in der Nähe des Platzes Parchim abgeschossen. Mit Verbrennungen im Gesicht sprang Sinner in geringer Höhe aus seiner getroffenen Maschine ab. Nur mit einem Arm und Bein im ansonsten gerissenen Gurtzeug des Schirms hängend, wurde er nach der glücklichen Landung vom Wind über einen Acker geschleift, bis ein Stacheldrahtzaun ihn stoppte. Während dessen griffen ihn die Mustangs mehrfach am Boden an, wie Filmaufnahmen der Schußkamera belegen. Mit großer Sicherheit hat Sinner an diesem 4. April eine der beiden gebänderten Maschinen geflogen. Da seine Me 262 an diesem Tag mit R4M Raketen ausgerüstet war, dürfte er mit der Maschine ohne Werfergranaten gestartet sein. Nach seiner Verwundung flog Sinner keine Einsätze mehr bei der III./JG 7, da seine Verbrennungen einer Lazarettbehandlung bedurften. Sinner beendete den Krieg mit 305 Feindflügen und 37 Abschüssen. Sein Nachfolger als Kommandeur der III./JG 7 wurde Major Wolfgang Späte, der allerdings durch Göring Startverbot erhalten hatte und somit nur am Boden als Einheitsführer fungierte.

Foto 27

Die normale Tarnung einer Me 262 der III./JG 7 ist auf diesem Foto zu sehen. Die Aufnahme zeigt die „weiße 5“ der 11. Staffel, aufgenommen in Brandenburg-Briest bei derselben Gelegenheit wie das Foto der Kommandeursmaschine von Major Sinner. Die Tarnung dürfte RLM 81 (braunviolett) / 83 (dunkelgrün) über RLM 76 sein. Die Me 262 trägt die Werknummer 111 588. Bemerkenswert ist auf Seitenrunder und Flosse ein nach oben zeigender schwarzer Winkel mit einer danebenstehenden „17“. Siehe dazu auch unsere Farbgrafik links.

Photo 27

The standard camouflage worn by Me 262s of III./JG 7 may be seen in this photograph of "White 5" of the 11. Staffel. It was taken on the same occasion in Brandenburg-Briest as the photo of Major Sinner's aircraft. The camouflage scheme was most likely RLM 81 (brown-violet) and 83 (dark green) over RLM 76. The Me 262 bears the Werknummer 111 588. Note the upwards facing black chevron and the number "17" on the fin and rudder. See also the colour drawing (left).

er emblem and "Green 1" were applied over a dark-green RLM 83 band, as was the Gruppe commander's double chevron marking. The two rocket tubes were installed beneath the fuselage. Experience with the Fw 190 had shown that the chances of scoring a hit with these rockets were very slim. Their intended purpose was probably to split up enemy formations so that the bombers could then be picked off singly by the jets.

The bands on Sinner's second aircraft were oriented in completely the opposite way. On this aircraft they were applied with the top of the bands forward. As well, the camouflage pattern began with a band on RLM 82 on the fuselage nose, whereas the aircraft in the Crandall photo begins with a band of RLM 83. This reversal of colours on Sinner's second machine resulted in the Geschwader emblem, "Green 1" and double chevron appearing on a band of RLM 82 light green. The photo of the second aircraft also shows that it had a white fuselage cross and swastika. It also reveals a detail that Crandall only supposed to be there, namely a blue and red Reich Defense band. On this band, and this is something new compared to the Crandall painting, the aircraft has a black vertical bar thinly outlined in white, indicating the III. Gruppe. It is logical to assume that the aircraft with the rocket armament also wore this Gruppe bar.

When were the photographs taken? Our new photo showing the Kommandeur's aircraft without rocket tubes is known to have been taken at Brandenburg-Briest. It must therefore have been taken sometime between 24 January (when Sinner became Gruppe C.O.) and mid-February 1945. It could not have been taken after this, for in mid-February Major Sinner moved his headquarters to Parchim because of disagreements with the base commander at Brandenburg-Briest.

It is not possible, however, to assign a definite location to the photo of the rocket-armed Me 262 discovered by Jerry Crandall. While the forest edge visible in the background could suggest Brandenburg-Briest, the photo could just as well have been taken at Parchim between mid-February and 4 April 1945. On 4 April 1945 Major Sinner was shot down near Parchim in an engagement with Mustangs of the 504th Fighter Squadron. With burns to his face, he baled out of his stricken machine at low altitude. His harness torn, and hanging by one arm and one leg, after landing Sinner was dragged across a field by the wind until stopped by a barbed-wire fence. The Mustangs made several firing passes while all of this was going on, as gun camera footage shows. It is extremely probable that Sinner was flying one of the banded Me 262s on that 4 April. As his aircraft was armed with R4M rockets, he must have taken off in the machine without rocket tubes. Sinner's burns required hospital treatment and he flew no further missions with III./JG 7. Sinner ended the war with 305 combat missions and 37 victories. His successor as Gruppe commander was Major Wolfgang Späte, however he had been grounded by Göring and never led the unit in the air.

Beinahe ein Wunder - die „grüne 5“ der 2./EJG 2 in Farbe

Almost A Miracle: "Green 5" of 2./EJG 2 in Colour

von Axel Urbanke

Wohl jeder Luftwaffen-Enthusiast und Autor von Luftwaffen-Büchern hat sich im Traum schon einmal gewünscht, diese oder jene auf Schwarz/Weiß-Fotos abgelichtete deutsche Maschine einmal in Farbe sehen zu dürfen. Leider geht dieser Wunsch praktisch nie in Erfüllung, erst recht nicht, wenn es sich um besondere Einzelmaschinen handelt. Daß man die Hoffnung aber nie aufgeben soll, zeigt ihnen das Farbfoto dieser Doppelseite.

Zur Vorgeschichte: In Edition 4 veröffentlichten wir Fotos einer schwarz über alles lackierten Bf 109 G-6/AS „grüne 5“, der 2. Staffel Ergänzungsnachtjagdgeschwader 2, aufgenommen im Dezember 1944. Gerhard Stemmer beendete durch seinen Bericht die lang anhaltenden Diskussionen über die Einheitszugehörigkeit und die Farbe der taktischen Zahl, dieser wirklich außergewöhnlichen Maschine. Einige Fachleute waren aber auch anschließend der Ansicht, es könne sich durchaus auch um eine „rote 5“ handeln. Kein Wunder, daß wir uns in der Redaktion ein Farbfoto dieser Bf 109 wünschten, um zu belegen, daß die Bf 109 G-6/AS Einsatzmaschinen der 1./ENJGr. 2 bzw. später 1./EJG 2, grüne Kennziffern trugen. Diese Einsatzmaschinen wurden von allen vier Schulstaffeln gestellt und mit erfahrenen Flugzeugführern ab Mitte September 1944 bis Anfang 1945 für Nachteinsätze gegen Mosquito-Einflüge herangezogen. Die vier Schulstaffeln wiesen abweichend von den grünen Kennziffern der wenigen Einsatzmaschinen folgende Kennzifferfarbe auf:

- 1./ENJGr 2 ab 2.11.1944 1./EJG 2 weiße Kennziffern
- 2./ENJGr 2 ab 2.11.1944 2./EJG 2 rote Kennziffern
- 3./EJG 2 gelbe Kennziffern
- 4./EJG 2 blaue Kennziffern

Foto/Photo 28

At some time or another, every Luftwaffe enthusiast and author of books on the Luftwaffe must have wished for the opportunity to see in colour this or that aircraft depicted in a black and white photo. Unfortunately this wish almost never comes true, especially when the subject is a particular service aircraft; but as the accompanying colour photograph shows, one should never give up hope.

Background: In Edition 4 we printed photos of "Green 5", an overall-black Bf 109 G-6/AS of the 2. Staffel of Night-Fighter Replacement Training Geschwader 2, taken in December 1944. In his article, Gerhard Stemmer ended the long-running controversy about the unit to which this truly extraordinary machine belonged and the colour of its tactical number. A number of experts, however, subsequently claimed that the aircraft number might just as well be "Red 5". It is not surprising, therefore, that the editors wished for a colour photo of this Bf 109 with which to prove that the Bf 109 G-6/AS fighters flown on operations by 1./ENJGr. 2 and later 1./EJG 2 wore green aircraft numbers. The operational aircraft, provided by all four training Staffeln and flown by experienced pilots, were used on nocturnal anti-Mosquito missions from mid-September 1944 until early 1945. Only the handful of operational aircraft wore green numbers, while the codes used by four training Staffeln were as follows:



Über den Verbleib der wenigen Einsatzmaschinen mit grüner Kennziffer, nach Umbenennung der I./EJG 2 in II./EJG 2 am 29.3.1945 konnten wir damals keine Angaben machen. Die letzten Hinweise deuteten auf eine Verlegung der Staffeln nach Dänemark hin.

Als uns nun im Frühjahr unser italienischer Mitarbeiter Patrizio Bazzani anrief und sagte. „Ich habe ein Farbdia der „grünen 5“ gefunden“, aufgenommen im April 1945, schmunzelten wir noch. Als wir das Foto wenig später aber vor Augen hatten, konnten wir es kaum fassen. Tatsächlich, da stand sie, die „grüne 5“! Nahezu unbeschädigt, auf Hochglanz poliert, mit Emblem der der 2./EJG 2 auf der Motorhaube und weißem Hakenkreuz,- kaum zu glauben. Lediglich die von uns angenommenen roten Fahrwerksbeine entpuppten sich als nicht vorhanden.

Die Aufnahme der Maschine entstand am 14. April 1945 auf dem Flugplatz Gardelegen, unmittelbar nach dessen Einnahme durch die 102. US Infanteriedivision. Zuvor war es westlich des Platzes noch zu einem mehrstündigen Kampf zwischen einem aus Bodenpersonal und Flugzeugführern gebildeten Luftwaffenbattalion und der amerikanischen Infanteriedivision gekommen. Die Deutschen streckten jedoch im Laufe der Mittagsstunden die Waffen.

Wie die „grüne 5“ auf den Platz Gardelegen, 40 km nördlich von Magdeburg gelangte, kann nur gemutmaßt werden. Vorstellbar ist, daß die Maschine von der II./EJG 2 in Neustadt-Glewe zurückgelassen und dann auf den 100 km südlich gelegenen Platz Gardelegen überführt wurde, weil man ihn für sicherer hielt. Oder, und auch das ist eine Variante, die Maschine landete dort im Frühjahr 1945 wegen eines Defektes und wurde anschließend unklar am Platzrand abgestellt. In jedem Fall ist dieses Farbdia wieder einmal ein Glücksfall für die Luftwaffenforschung.

Farbfoto Sammlung Jeff Ethell

1./ENJGr. 2 as of 2/11/1944 1./EJG 2 white codes

2./ENJGr. 2 as of 2/11/1944 2./EJG 2 red codes

3./EJG 2 yellow codes

4./EJG 2 blue codes

When the article was written we had no information as to the fate of the aircraft with the green codes (I./EJG 2 renamed II./EJG 2 on 29 March 1945). The most recent clues suggested a transfer of the Staffel to Denmark.

Then, this spring, our Italian contributor Patrizio Bazzani called and said, "I have found a colour slide of "Green 5". We smiled, but several minutes later we saw the photo, which had been taken in April 1945. We could scarcely believe it: there it was, "Green 5", almost undamaged, highly polished, wearing the emblem of 2./EJG 2 on the cowling and a white swastika. The undercarriage legs, however, were not red as we had assumed.

The photograph was taken on 14 April 1945 at Gardelegen airfield, immediately after its capture by the American 102nd Infantry Division. This followed several hours of fighting west of the airfield between a Luftwaffe battalion made up of ground crew and pilots and the American infantry division. The Germans subsequently laid down their arms sometime near noon.

We can only guess as to how "Green 5" came to be at Gardelegen airfield, 40 km north of Magdeburg. It is conceivable that the aircraft of II./EJG 2 were left behind at Neustadt-Glewe and then flown to Gardelegen 100 km to the south because it was thought to be safer. Or, and this is also conjecture, the aircraft landed there in spring 1945 because of mechanical trouble and was subsequently parked unserviceable at the edge of the airfield. In any case, this colour slide is another stroke of luck for Luftwaffe research.

Jeff Ethell Collection





Gossen, - die III./JG 5 kapituliert

Gossen: III./JG 5 Surrenders

von Kjetil Akra, Arve Oterhals und Axel Urbanke

Der an der norwegischen Westküste südwestlich Dronheim, auf einer Insel gelegene Flugplatz Gossen, beheimatet im Ende April 1945 die III./JG 5. Genauer gesagt lagen nur der Gruppenstab sowie die 10. und 11. Staffel dort, da sich die 9. Staffel bei der II./JG 5 in Herdla befand.

Für die in Gossen liegenden Staffeln war der April mit Ausnahme eines Tages recht ruhig vergangen. Auch der 5. April hatte ruhig begonnen, doch dann kam der Einsatzbefehl zum Alarmstart auf einen Feindverband im Raum des Sogenfjord. Bei den Feindmaschinen handelte es sich um 25 Beaufighter mit Begleitschutz von 12 Mustang Mark IV der 65 Squadron der RAF. Kurz vor dem Angriffsziel, deutschen Schiffen in der Nähe von Bremanger, wurden die Briten von dem deutschen Verband gestellt und in einen Luftkampf verwickelt. Im Verlauf des Gefechts gelang den Deutschen zunächst der Abschuss einer Beaufighter, die abstürzend mit einer anderen Beaufighter kollidierte. Beide Maschinen stürzten mit ihren Besatzungen ab, kein Mann überlebte. Wenig später verloren die Briten eine weitere Beaufighter, aber auch die Deutschen mußten inzwischen Verluste hinnehmen. Während die 11. Staffel eine Bf 109 verlor, deren Flugzeugführer sich offensichtlich retten konnte, büßte die 10. Staffel drei Flugzeuge ein und deren Flugzeugführer hatten keine Chance ihre Maschinen zu verlassen:

Uffz. Erwin Angerer, 10. Staffel, gefallen
Uffz. Peter Wirz, 10. Staffel, vermißt
Obgefr. Wilhelm Ohage, 10. Staffel, vermißt

Die Fw 190 der II./JG 5 aus Herdla versuchten ebenfalls den britischen Verband zu stellen, doch sie hatten keine Feindberührung.

Damit war für die Maschinen der III. Gruppe der letzte Luftkampf des Krieges vorüber. In den folgenden vier Wochen fand nur noch geringe Flugtätigkeit in Gossen statt, denn auch die Briten waren nicht mehr sonderlich aktiv. So hatte der Gruppenkommandeur Hptm. Dörr Schwierigkeiten seine Leute bei Laune zu halten, doch glücklicherweise war wenigstens die Proviantlage sehr gut.

Situated on an island off Norway's western coast southwest of Trondheim, Gossen was home to III./JG 5 in late April 1945. More precisely, only the Gruppe headquarters and the 10. and 11. Staffel were based there, as the 9. Staffel was with II./JG 5 at Herdla. April was a quiet month for the Staffeln at Gossen, except for one day. The 5th of April began quietly, but then orders were received to scramble to intercept enemy aircraft in the area of the Sogenfjord. These turned out to be 25 Beaufighters with an escort of 12 Mark IV





Foto 29 + 30

Eine absolute Seltenheit stellten im Frühjahr 1945 bei der Luftwaffe Jäger mit Abschußbilanz am Seitenruder dar. Unsere Aufnahme zeigt die Bf 109 G-6, << + ●, Werknr. 411960 des Gruppenkommandeurs der III./JG 5 Hptm. Franz Dörr (kleines Foto), Mitte Mai 1945 auf dem Platz Gossen. Die Maschine weist am Seitenruder 122 weiße Abschußbalken auf. Neben dem Doppelwinkel trägt die Maschine das schwarz/gelbe Rumpfband des JG 5 mit einem schwarzen ungerahmten Punkt, als Symbol der III. Gruppe. Dörr erzielte all seine Abschüsse beim JG 5 im hohen Norden. Man kann ihn durchaus als Spätstarter unter den Spezialisten bezeichnen, denn von September 1941 bis Ende 1943 hatte er erst 37 Abschüsse auf seinem Konto. Im Mai 1944 änderte sich plötzlich alles. Innerhalb von zwei Monaten schoß der Staffelpilot der 7./JG 5 50 gegnerische Maschinen ab. Am 19. August 1944 wurde ihm nach 99 Luftsiegen das Ritterkreuz

verliehen. Zu diesem Zeitpunkt war Dörr bereits seit Anfang des Monats Kommandeur der III./JG 5. Bis zum 21. Oktober 1944 konnte er weitere 23 gegnerische Maschinen bezwingen und seine Abschußzahl auf 122 erhöhen. Mit dieser Gesamtzahl, die hier am Seitenruder seiner Bf 109 zu sehen ist, beendete er den Krieg. Die Abschußzahl von 122 wird durch sein erhalten gebliebenes Leistungsbuch bestätigt. Die bisher publizierte Zahl von 128 ist nicht korrekt. Die Aufnahme entstand unmittelbar nach der Kapitulation.

Photos 29 + 30

Luftwaffe fighter aircraft with victory scoreboards on their rudders had become extremely rare by the spring of 1945. Our photograph shows the Bf 109 G-6 of the Gruppe commander of III./JG 5, Hptm. Franz Dörr, at Gossen in mid-May 1945 (<< + ●, WNr. 411960). On the aircraft's rudder are 122 white victory bars. In addition to the double chevron marking, the aircraft wears JG 5's black and yellow fuselage band with a plain black disc indicating the III.

Gruppe. Dörr achieved all his victories with JG 5 in the far north. He could justifiably be characterized as a late starter among the aces, for he scored just 37 victories between September 1941 and the end of 1943. Everything changed suddenly in May 1944, however. Within two months the Staffel commander of 7./JG 5 shot down 50 enemy aircraft. On 19 August 1944 he was awarded the Knight's Cross after his 99th victory. Dörr had become commander of III./JG 5 at the beginning of the month. By 21 October 1944 he downed 23 more enemy aircraft, raising his victory total to 122. He ended the war with this total, seen here on the rudder of his Bf 109. The total of 122 victories is confirmed by his record book, which has survived. The figure 128, published elsewhere, is not correct. This photo was taken immediately after the surrender.

Mustangs of No. 65 Squadron, RAF. The fighters intercepted and engaged the British aircraft just before they reached their target, German shipping near Bremermanger. During the air battle, a Beaufighter was fatally hit, and as it went down it collided with another. Both machines crashed with their crews still on board, no one survived. Soon afterwards the British lost another Beaufighter, but the Germans also suffered. While the 11. Staffel lost a Bf 109, whose pilot apparently was able to save himself, the 10. Staffel lost three aircraft with their pilots.

Uffz. Erwin Angerer, 10. Staffel, killed

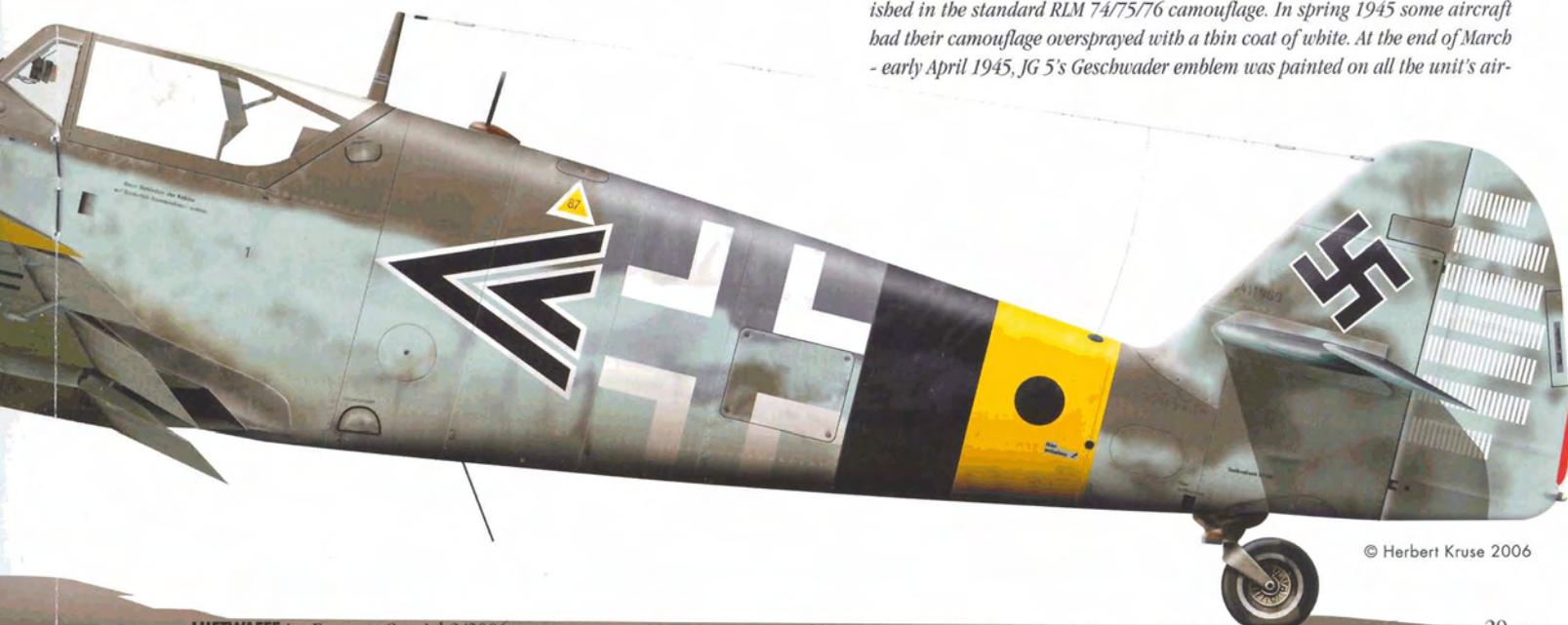
Uffz. Peter Wirz, 10. Staffel, missing

Obgefr. Wilhelm Obage, 10. Staffel, missing

The Fw 190s of II./JG 5 based at Herdla also attempted to intercept the British formation but failed to make contact.

Thus ended the III. Gruppe's final air engagement of the war. The following four weeks saw little activity at Gossen, as British air operations also tapered off. Hptm. Dörr, the Gruppe commander, found it difficult keeping his men's spirits up, but fortunately at least the provisions situation was good.

On the day of the surrender, III. Gruppe at Gossen had 21 Bf 109 G-6s and 8 Bf 109 G-14s. All of the aircraft delivered to the Gruppe in autumn 1944 were finished in the standard RLM 74/75/76 camouflage. In spring 1945 some aircraft had their camouflage oversprayed with a thin coat of white. At the end of March - early April 1945, JG 5's Geschwader emblem was painted on all the unit's air-



© Herbert Kruse 2006



Foto/Photo 31

Foto 31

Unmittelbar vor der Kapitulation entstand dieses Foto in Gossen. Es zeigt Uffz. Helmut Zeichert von der 11./JG 5 auf seiner Maschine. Im Hintergrund ist eine Bf 109 G-14 zu sehen (erkennbar an dem Batteriekasten in der Kabine, siehe Foto 4) mit gelber taktischer Zahl und Gruppenpunkt, schwarz gerahmt und schwarzgrünem Spinner mit weißer Spirale. Die Maschine trägt eine Erlahaube mit darauf befestigtem kurzem Antennenmast. Bemerkenswert ist ferner der mit weiß leicht nachbehandelte Tarnanstrich. Die Maschinen stehen an einem Rollweg aus Holzbohlen, der zur Ju 52 Halle führt, die man im Hintergrund in der Bildmitte mit offenen Toren sieht.

Sammlung Oterhals

Photo 31

This photo was taken at Gossen just prior to the surrender. It shows Uffz. (?) Helmut Zeichert of 11./JG 5 on his aircraft. A Bf 109 G-14 (recognizable by the battery box in the cockpit, see Photo 4) may be seen in the background. It has a yellow tactical number and Gruppe symbol, both outlined in black. The aircraft is fitted with an Erla hood on which is mounted a short antenna mast. Also of interest is the slightly-modified camouflage finish with white. The aircraft is parked on a taxiway made of wooden beams which led to the Ju 52 hangar. It can be seen in the center background, its doors open.

Oterhals Collection

Die III. Gruppe in Gossen verfügte am Tage der Kapitulation über 21 Bf 109 G-6 sowie 8 Bf 109 G-14. Alle Maschinen, welche die Gruppe im Herbst 1944 erhalten hatte, waren zunächst in RLM 74/75/76 getarnt. Im Frühjahr 1945 wurde diese Tarnung zum Teil diffus weiß übernebelt. Ende März/Anfang April 1945 erhielten nahezu alle Maschinen der Gruppe auf der linken Motorhaubenabdeckung das Geschwaderemblem des JG 5, die im Eismeer untergehende Sonne. Dies ist bei der Identifizierung von JG 5 Maschinen im Frühjahr 1945, ein relativ sicherer Hinweis für Maschinen der III. Gruppe. Bei anderen Maschinen des JG 5 ist das Emblem nur selten zu finden. Es gibt Hinweise dafür, daß dieses Emblem erstmalig bei der 9./JG 5 im Herbst 1944 auftauchte. Diese Staffel war zu diesem Zeitpunkt als „Eismeerstaffel“ bekannt, vermutlich weil in dieser Staffel einige erfahrene Flugzeugführer flogen die bereits zu Zeiten der Einsätze im hohen Norden dabei gewesen waren. In etwa parallel zur Einführung des „Eismeer“-Emblems erhielten die Bf 109 der Gruppe auch das schwarz/gelbe Rumpfband des JG 5. Es ist somit ebenfalls ein Beleg für Aufnahmen aus der Schlußphase des Krieges. Auf dem Rumpfband führten alle Flugzeuge einen Punkt in Staffelfarbe, als Kennzeichen der III. Gruppe. Dieser war bei der 10. Staffel gelb mit schwarzer Einfassung, wie die taktischen Zahlen der Staffel. Bei der 11. Staffel trugen die Maschinen den Punkt und die taktischen Zahlen in schwarz mit weißer Einfassung.

Der Stab der III. Gruppe führte offensichtlich schwarze Kennzeichen mit weißer Einfassung. Allerdings ist bis heute nur die Maschine des Gruppenkommandeurs Hptm Dörr mit Doppelwinkel bekannt.

craft. The emblem, the sun setting over the Polar Sea, was painted on the left side of the engine cowling. When identifying aircraft of JG 5 in early 1945 this is a relatively certain indicator of the III. Gruppe, as the emblem was rarely seen on other aircraft of JG 5. There is information to suggest that the emblem first appeared on aircraft of 9./JG 5 in autumn 1944. The unit was then known as the "Polar Sea Staffel", probably because some of its veteran pilots had flown missions over the far north earlier in the war. Black and yellow Defense of the Reich bands were applied to the Gruppe's Bf 109s coincident with the introduction of the "Polar Sea" emblem. Presence of the band is another clue that a photo was taken in the final months of the war. To identify the III. Gruppe, a disc was painted on the fuselage band of each aircraft in the Staffel colour. On 10. Staffel aircraft this was yellow with a black outline, like the unit's tactical numbers, while the disc and tactical numbers on 11. Staffel aircraft were black outlined in white.

The III. Gruppe headquarters obviously used black markings outlined in white, but the only known Stab aircraft is that of Gruppe commander Hptm. Dörr bearing the double chevron marking. The III. Gruppe's establishment also included a single Bf 110 which was likely coded 3U + EU. The aircraft's Werknummer was 210087. Gruppe headquarters used the Bf 110 as a personal transport. To date it is the only Bf 110 known to have worn the black and yellow fuselage band.



Foto/Photo 32

Foto 32

Kurz nach der Kapitulation entstand dieses Foto einer Bf 109 G-6 oder G-14 der 10./JG 5. Die Maschinen dieser Staffel trugen taktische Zahl und Gruppensymbol in gelb, schwarz gerahmt sowie einen schwarz-grünen Spinner mit weißer Spirale. Auf der Fläche sitzt einer der zur Bewachung der Flugzeuge abgestellten Soldaten der III. Gruppe, wie an der Armbinde zu erkennen ist. Auf dem Foto ist gut das ab Anfang April an den Bf 109 der Gruppe aufgemalte „Eismeerjäger“-Geschwaderemblem zu sehen. In der Öffnung des Ölkühlers steckt die Anlaßkurbel. Beachte unter der linken Fläche die hölzerne rot/weiß gestreifte FuG 16 ZY Antenne. Sammlung Carr

Photo 32

This photo of a Bf 109 G-6 or G-14 of 10./JG 5 was taken after the surrender. Tactical numbers and Gruppe symbols worn by the aircraft of this Staffel were yellow with a black outline. Spinners were black-green with a white spiral. The man sitting on the wing is wearing an armband, which identifies him as one of the members of the III. Gruppe assigned to guard duty. This photo provides a clear view of the Geschwader's "Polar Sea Fighter" emblem, which was painted on the Gruppe's Bf 109s in early April. Beneath the port wing is the wooden FuG 16 ZY antenna painted in red and white stripes. Carr Collection

Darüber hinaus gehörte zum Maschinenbestand der III. Gruppe eine einzelne Bf 110, die vermutlich die Verbandskennung 3U + EU trug. Die Werknummer lautete 210087. Dieses Flugzeug wurde beim Stab als Reisemaschine eingesetzt. Es ist bisher die einzig bekannte Bf 110, bei der das schwarzgelbe Rumpfband belegt ist.

Bei Kriegsende wurden alle Maschinen in der Nähe der Ju 52 Halle an einem Rollweg aufgestellt. Die Halle war 1943 oder 44 gebaut worden und das einzige größere Wartungsgebäude auf dem Platz Gossen. Wahrscheinlich nutzte das ZG 26 im Sommer 1944 diesen Hangar. Dort entstanden kurz nach der Kapitulation unsere Aufnahmen. Zu diesem Zeitpunkt bewachten ausgewählte Männer der III./JG 5 mit Waffen die Maschinen. In den folgenden Wochen begab sich ein Teil des Gruppenpersonals in ein selbstaufgebautes und verwaltetes Gefangenenlager. Ein anderer Teil des Personals verblieb auf dem Platz Gossen, wo Pioniertruppen im Sommer 1945 ca. 10.000 Minen zu räumen hatten. Darüber hinaus mußten alle zurück gelassenen Waffen eingesammelt werden. Alle Flak und Bordwaffen wurden anschließend zerstört oder im Meer versenkt. Die Bf 109 wurden von britischen Truppen durch Zündung von Handgranaten in der Kabine zerstört. Die Flugzeuge wurden anschließend zerlegt und als Schrott abtransportiert. Einige Teile wie Hauptfahrwerksreifen und Spornräder benutzen die am Platz ansässigen Bauern noch Jahrzehnte nach dem Krieg an ihren landwirtschaftlichen Geräten. Ein anderer Teil der Maschinenteile wurde im Meer versenkt. Es blieb somit nichts von den Bf 109 der III./JG 5.

Die Werknummern der am 8. Mai 1945 auf dem Platz Gossen befindliche Bf 109

Bf 109 G-6 (9 Maschinen)

410805, 411026, 411043, 411275, 411960, 411985, 411987, 412226, 412436

Bf 109 G-14 (20 Maschinen)

464847, 464907, 465248, 465285, 465379, 465387, 465399, 465437, 781149, 782144, 782172, 782179, 782269, 782272, 783973, 784046, 784064, 784071, 784084, 784086

When the war ended, the Gruppe's aircraft were all parked on a taxiway near the Ju 52 hangar. Built in 1943 or 44, this hangar was the only large maintenance structure on the airfield at Gossen. ZG 26 probably used the hangar in 1944. Our photos were taken there shortly after the surrender. At that time the aircraft were kept under armed guard by selected members of III./JG 5. In the following weeks some of the Gruppe personnel moved to a self-built and -administered POW camp. Others stayed at Gossen, where engineers had to remove approximately 10,000 mines during the summer of 1945. As well, all the weapons left behind had to be collected. Anti-aircraft guns and aircraft weapons were subsequently destroyed or thrown into the sea. British troops disabled the Bf 109s by exploding hand grenades in their cockpits. The remains were then broken up and taken away as scrap. Farmers living near the airfield used aircraft parts, such as mainbeel and tailbeel tires, on their farm equipment for decades after the war. Other aircraft parts were thrown into the sea. Thus nothing remains of III./JG 5's Bf 109 fighters.

The Werknummern of the Bf 109s at Gossen on 8 May 1945:

Bf 109 G-6 (9 aircraft)

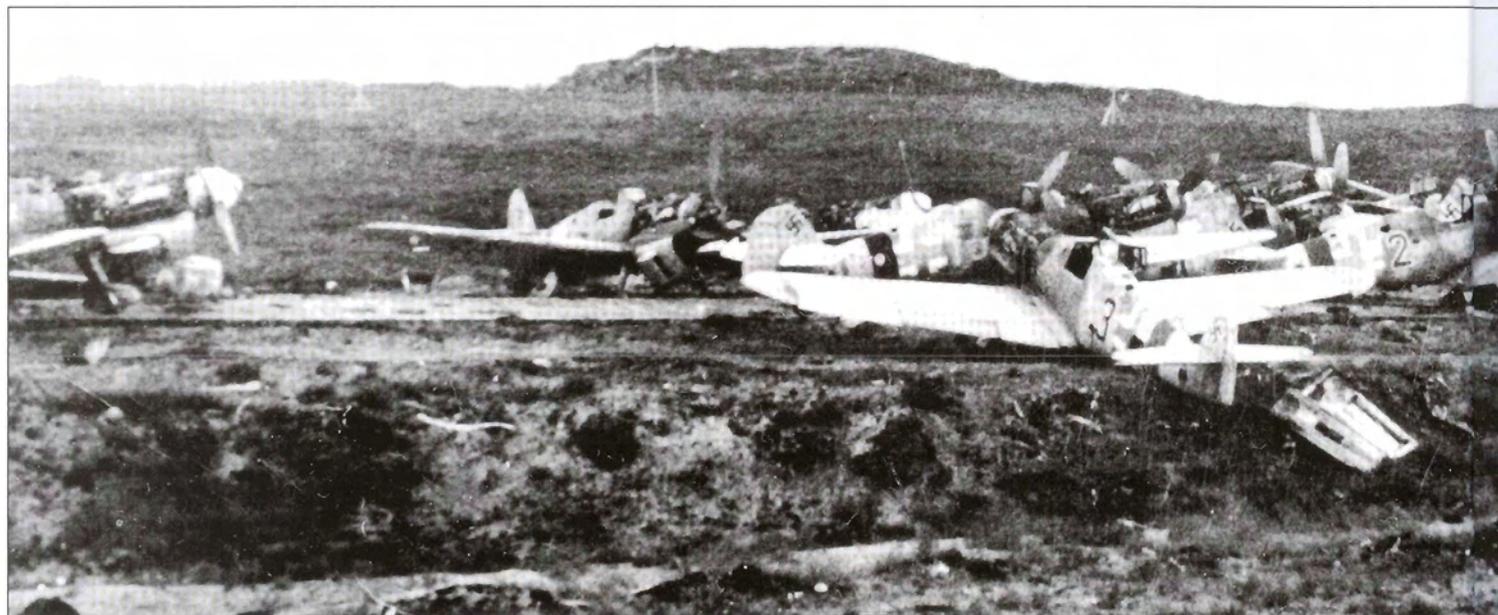
410805, 411026, 411043, 411275, 411960, 411985, 411987, 412226, 412436

Bf 109 G-14 (20 aircraft)

464847, 464907, 465248, 465285, 465379, 465387, 465399, 465437, 781149, 782144, 782172, 782179, 782269, 782272, 783973, 784046, 784064, 784071, 784084, 784086



Foto/Photo 33



Foto/Photo 34



Foto/Photo 35



Foto 33

Am Rollweg vor der Ju 52 Halle des Platzes Gossen aufgereichte Bf 109 der 10. und 11./JG 5. Rechts im Bild eine Bf 109 G-6 oder G-14 der 11. Staffel mit schwarzer taktischer Zahl und Gruppensymbol, beides weiß gerahmt. Die Maschine verfügt über einen langen Sporn. Alle Maschinen der 11. Staffel tragen weiße Spinner mit schwarzer Spirale, die Tragflächenenden sind unterseitig gelb. Beachte rechts am Bildrand die Zusatztanks sowie das Rumpfhinterteil einer zerstörten Maschine des Gruppenstabs (schwarzer Gruppen-Punkt ohne Rahmung). Am linken Bildrand das Seitenruder einer Bf 109 G-14, Werknr. 784086. Sammlung Carr

Foto 34

Das Ende für die Maschinen der III./JG 5 naht. Im Sommer 1945 sind die Maschinen zusammengeschoben und bereits arg gefleddert. Kabinen- und Motorhauben fehlen, von Sprengungen der Maschinen im Kabinenbereich ist aber noch nichts zu sehen. Man erkennt die „gelbe 5“ der 10./JG 5 sowie die „schwarze 2“ und „schwarze 3“ der 11. Staffel. Sammlung Oterhals

Foto 35

Noch einmal die Bf 109 G von Foto 32, diesmal mit zwei anderen deutschen Wachsoldaten im Vordergrund. Das Foto zeigt mit Ausnahme des schwarz/gelben Rumpfbandes und des Rumpfbalkenkreuzes keine weiteren Maschinendetails. Sammlung Carr



Photo 33

Bf 109s of 10. and 11./JG 5 lined up on the taxiway in front of the Ju 52 hangar at Gossen. On the right of the photo is a Bf 109 G-6 or G-14 of the 11. Staffel; the tactical number and Gruppe symbol are black with a white outline. The aircraft is equipped with the long tailwheel. All of the 11. Staffel's aircraft had white spinners with a black spiral, while the undersides of the wingtips were yellow. Notice the drop tanks on the right of the photo as well as the aft fuselage of a wrecked aircraft from the Gruppe headquarters (black Gruppe symbol with no outline). Also of interest is the rudder at the left of the photo, on which may be seen part of a Werknummer. This makes it possible to identify the aircraft as Bf 109 G-14 WNr. 784086. Carr Collection

Photo 34

Another view of the Bf 109 G-6 in Photo 2, this time with two other German guards in the foreground. No other details are visible apart from the black and yellow fuselage band and the fuselage cross. Oterhals Collection

Photo 35

The end approaches for the aircraft of III./JG 5. By the summer of 1945 the aircraft had been pushed together and were already in poor condition. Canopies and engine cowlings are missing, however there is no sign of explosives having been set off in cockpits. Visible here are "Yellow 5" of 10./JG 5 plus "Black 2" and "Black 3" of the 11. Staffel. Carr Collection

Foto/Photo 36



Foto 36

Eine britische Luftaufnahme vom 21. Mai 1945 zeigt die 29 abgestellten Bf 109 sowie oben rechts die Bf 110 der III./JG 5 vor der Ju 52 Halle auf dem Platz Gossen. Vor der Halle am Spitterschutzwall liegen Rumpfe von beschädigten oder zerstörten Bf 109. Siehe auch Foto 33. Sammlung Melson

Photo 36

A British aerial photo from 21 May 1945 shows 29 parked Bf 109 as well as in the upper right the Bf 110 of III./JG 5 in front of the Ju 52 hangar at the airfield of Gossen. In front of the hangar beside the blast pen are lying damaged or destroyed Bf 109 fuselages. See also photo 33. Melson Collection



Foto/Photo 37

Foto 37 + 38

Kampf am Rand des Flugplatzes Gardelegen am 14. April. Wie bereits in dem Artikel zum Farbfoto der „grünen 5“ beschrieben, wurde der Platz an diesem Tag durch die 102. US Infanteriedivision eingenommen. Unser Foto dürfte Brände zeigen, die sich bei den Kämpfen mit einem Luftwaffenbattalion aus Bodenpersonal und Flugzeugführern westlich des Platzes entzündeten. Gegen Mittag ergaben sich die deutschen Soldaten den Amerikanern.

Das Foto oben zeigt links die Reste einer gesprengten Fw 190 F-8. Unter der Fläche sind die beiden ETC zu sehen. Tarnung der Maschine RLM 74/75. Links ist das Leitwerk einer Bf 109 zu sehen. Anhand der Werknummer 491300 lässt sie sich als Bf 109 G-10 identifizieren. Der Abstand des Leitwerkes vom Boden zeigt, dass die Maschine einen langen Sporn trägt. Das Flettner-Seitenruder ist in braunviolett (RLM 81) mit Flecken in mittelgrau (RLM 75) getarnt. Zwischen den Maschinen liegen eine Bf 109 Motorhaube, 300 l Zusatztanks, ein Flächenteil sowie ein Luftansaugstutzen. Auf dem Foto auf der gegenüberliegenden Seite oben ist nochmals die Fw 190 F-8 zu sehen.

Sammlung Jeff Ethell

Foto 39

Ein in einer Splitterschutzbox erbeuteter He 219 A-7 Nachtjäger. Die Maschine trägt einen Anstrich aus RLM 76 über alles, der auf der Rumpfoberseite und am Seitenleitwerk Mäander und Punkte in RLM 75 (mittelgrau) aufweist. Die Maschine ist mit einem FuG 220 d „Lichtenstein“-Radar ausgerüstet sowie Flammenvernichter auf den Auspuffstutzen. Vom Verbandskennzeichen ist lediglich der zweite Teil + OH in schwarz am Rumpf erkennbar. Aufnahmedatum Sommer 1945.

Photos 37 + 38

Fighting on the outskirts of the Gardelegen airfield on 14 April. As previously described in the article accompanying the colour photo of "Green 5", on that day the airfield fell to troops of the American 102nd Infantry Division. The fires visible in our photo were most likely started during the fighting west of the field between the Americans and a scraped-together battalion of air force ground crew and pilots. The Germans surrendered to the Americans at about noon.

The photo above shows the remains of a blown-up Fw 190 F-8. The two bomb racks may be seen beneath the wing. The Camouflage of the machine is RLM 74/75. The tail section of a Bf 109 may be seen on the left. The Werknummer 491300 identifies it as a Bf 109 G-10. The distance between the tail and the ground suggests that it was fitted with the tall tailwheel. The Flettner rudder is camouflaged brown-violet (RLM 81) with gray (RLM 75) spots. Lying between the aircraft are the engine cowling from a Bf 109, 300-l drop tanks, part of a wing and a supercharger air intake. The Fw 190 F-8 may be seen again in the photo on the facing page.

Jeff Ethell Collection

Photo 39

This He 219 A-7 night-fighter was found parked in a blast pen. The aircraft is finished in RLM 76 over all, with meandering lines and spots of RLM 75 (medium gray) on the upper fuselage and tail surfaces. The aircraft is equipped with FuG 220 d "Lichtenstein" radar and flame-dampers over the exhausts. Only the second half of the aircraft code (+ OH) may be seen on the fuselage. The photo was taken in the summer of 1945.



Foto/Photo 38

Foto/Photo 39



Neues vom „Zirkus Rosarius“

Neue Fotos und Fakten über den Einsatz einer La-5FN und P-51

Photos and Facts About Use of an La-5FN and P-51

von Axel Urbanke

Der sogenannte „Zirkus Rosarius“ ist seit langem eine Luftwaffeneinheit, über die immer wieder neue Fakten auftauchen, die in Fachkreisen auf großes Interesse stoßen. Die in vielen Publikationen verstreut veröffentlichten Fotos und Informationen wurden erstmals in dem 2003 bei Classic Publication erschienenen Buch „On special mission“ zusammen getragen und durch zusätzliches Material ergänzt. Dieses Buch gilt seither als beste Quelle zu dem Thema „Zirkus Rosarius“, aber natürlich ist auch so ein Werk nicht komplett. Wir möchten Ihnen nachfolgend Fotos und Fakten zu zwei bisher unbekanntem Beutemaschinen des „Zirkus Rosarius“ vorstellen.

Im März 1943 entstand aus der „Versuchsstaffel für Feindflugzeuge“ durch Umbenennung die 2./Versuchsverband Ob.d.L. Hatte bis dahin neben deutschen Maschinen nur wenige flugfähige Beutejäger zum Bestand gehört, wurden der Staffel nach der Umbenennung schnell eine Vielzahl solcher Flugzeuge zugeführt. Mit der Umbenennung ändert sich auch die Aufgabe der Einheit. Waren zuvor vor allem Vergleichsflüge und simulierte Luftkämpfe zwischen deutschen Höhenaufklärungsmaschinen und alliierten Beutejägern durchgeführt worden, um die Erfahrungsberichte für die eigenen Aufklärerbesatzungen zu verfassen, sah die Aufgabe ab Sommer 1943 völlig anders aus. Aufgrund der bei den jungen Flugzeugführern in der Reichsverteidigung immer wieder auftretenden Problematik der Identifizierung gegnerischer Jagdmaschinen und der daraus resultierenden richtigen Einschätzung ihrer Leistungsfähigkeit, war eine anschauliche Aufklärung dringend von Not. Der Staffelführer Hptm. „Ted“ Rosarius stellte deshalb auf Befehl des OKL eine Sammlung von Feindmaschinen zusammen und arbeitete ein Schulungsprogramm aus. Durch Vorführung, Besichtigung und Schau-Luftkämpfe sollten den Jagdfliegern die Stärken und Schwächen direkt vor Augen geführt werden. Unterstützt von erfahrenen Jagdfliegern wurden von Rosarius Einheit die optimalen Angriffswie Verteidigungstaktiken demonstriert. Mittels dieses direkten Anschauungsunterrichtes konnte den jungen, unerfahrenen Flugzeugführern am besten demonstriert werden, wie sie sich im Luftkampf mit den verschiedenen gegnerischen Flugzeugmustern verhalten hatten.

Schneller als erwartet verfügte Rosarius über ein ganzes Sammelarium von gegnerischen Maschinen sowie über ausreichend Ersatzteile, Treibstoff und Munition. Auch die Techniker stellten sich schnell auf die verschiedenen Vogel ein und so gab es schon bald im Tagesablauf der 2./Versuchsverband Ob.d.L. keinen großen Unterschied mehr zu einem Verband mit deutschen Maschinen. Hptm. Rosarius flog alle erbeuteten und wieder in Flugzustand versetzten Maschinen persönlich ein, bevor sie in die Staffel integriert wurden. Anfang 1944 verfügte der Verband über zwei P-51 Mustang, drei P47 Thunderbolt, zwei Spitfire und zwei P-38 Lightning. Von diesen Maschinen war jedoch nur eine P47 flugfähig. Die anderen Maschinen dienten nur zur statischen Demonstration. Im Laufe des Jahres 1944 kamen jedoch immer mehr flugfähige Maschinen dazu, so weitere Spitfire, eine Hawker Typhoon, eine Tempest, eine P-51 B und D, P-38 F-5 Lightning und eine AT-6 Harvard. Mit diesem Maschinenpark zog Hptm. Rosarius im Reichsgebiet von Einsatzverband zu Einsatzverband und bot den jungen Flugzeugführern der Jagdverbände damit eine einmalige Möglichkeit sich über die gegnerischen Maschinen zu informieren. Aufgrund der bunten Mischung von Maschinen, der zur besseren Freund/Feind-Erkennung unterseitig gelb lackierten Flugzeuge und des ständigen Umherziehens des Verbandes, trug Rosarius Staffel in Luftwaffenkreisen bald nur noch die Bezeichnung „Zirkus Rosarius“.

The so-called „Rosarius Circus“ is a Luftwaffe unit of great interest to enthusiasts, and new material about it appears regularly. The photos and information scattered throughout various publications were first brought together and supplemented with new material in the book „On Special Missions“, released by Classic Publications in 2003. Since then this book has been considered the best work on the „Rosarius Circus“, but even a work such as this cannot be complete. We are pleased, therefore, to offer photos and information about two previously unknown enemy aircraft operated by the „Rosarius Circus“.

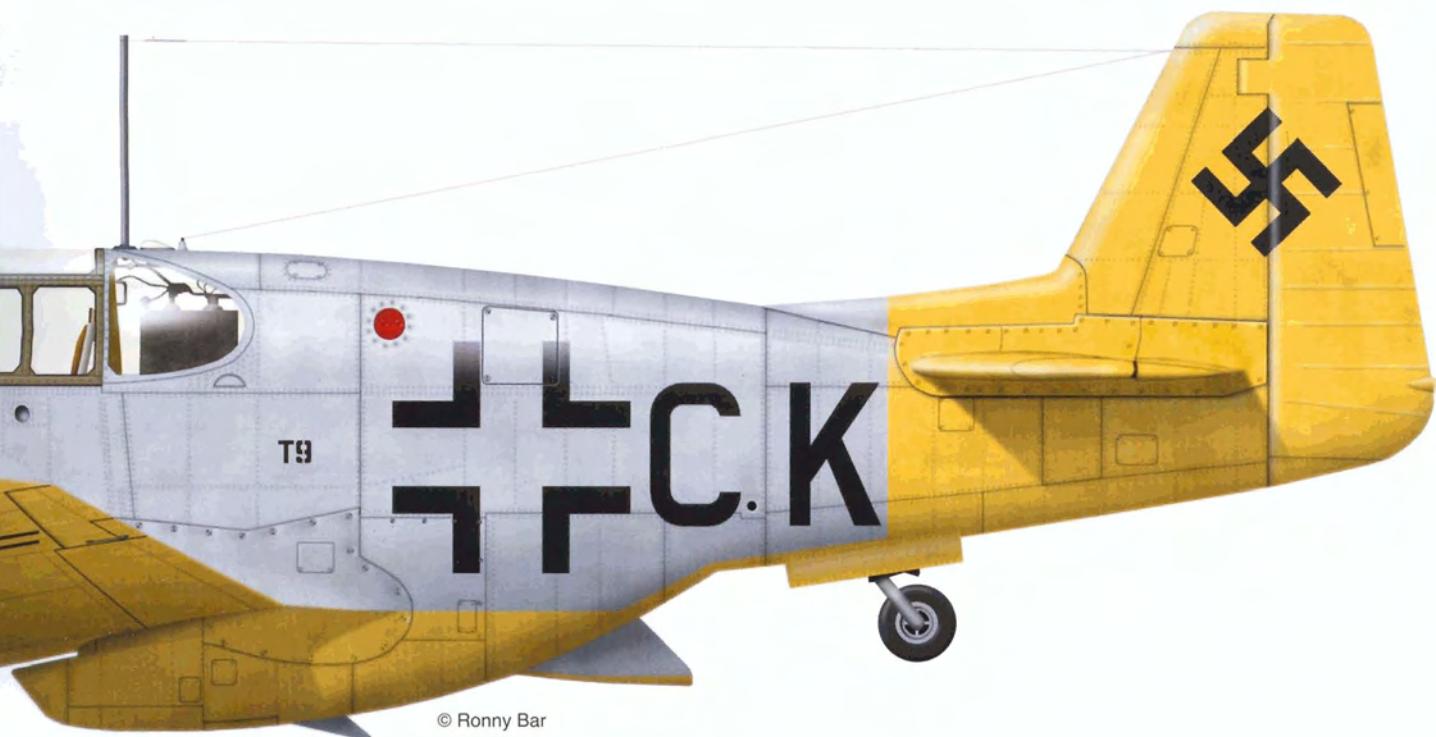
In March 1943 „Experimental Staffel for Enemy Aircraft“ was renamed 2./Versuchsverband Ob.d.L. (2nd Staffel/Experimental Unit, Commander in Chief Luftwaffe). The unit had previously consisted of German aircraft and a few captured fighters, but soon after the renaming it received a variety of captured flyable aircraft. With the change in name there also came a change in role. Previously, the Staffel's main purpose had been to evaluate captured enemy fighters against German high-altitude reconnaissance aircraft, to get field reports for the reconnaissance crews, but this all changed in summer 1943. Young pilots in the Defense of the Reich were having problems identifying enemy fighter aircraft and were uncertain about their performance. A thorough investigation into the enemy's latest technology was thus of vital importance. By order of the OKL, therefore, the Staffel's commander Hptm. „Ted“ Rosarius put together a collection of enemy aircraft and worked out a training program. The strengths of weaknesses of enemy fighters would be shown to the German pilots firsthand through a program of demonstrations, inspections and mock combats. Assisted by veteran fighter pilots, Rosarius' unit would demonstrate the optimal offensive and defensive tactics. Such direct visual instruction was the best way to demonstrate to young, inexperienced fighter pilots how to deal with various enemy types in air combats.

Sooner than expected the „Rosarius Circus“ had an entire collection of enemy aircraft plus sufficient spares, fuel and ammunition. The technicians, too, quickly became familiar with the various „birds“, and soon the Staffel's daily





Foto/Photo 40



© Ronny Bar

Foto 40

Stendal Anfang April 1945. Flugzeugführer der IV./JG 300 besichtigen die zu Demonstrationszwecken auf dem Platz eingefallene P-51 C, T9 + CK des „Zirkus Rosarius“. Bei der Maschine handelt es sich um die Seriennummer 42-103458, die bis zu ihrem Verlust am 12. September 1944 der 325th Fighter Group angehörte.

Sammlung Schell

Photo 40

Stendal, early April 1945. Pilots of IV./JG 300 examine P-51 C, T9 + CK, of the "Rosarius Circus", which had arrived in Stendal for demonstration purposes. The aircraft, serial number 42-103458, served with the 325th Fighter Group until lost on 12 September 1944.

Scbell Collection



Foto/Photo 41

Foto 41

Die Backbordseite der T9 + CK, mit dem von der Luftwaffe nicht entfernten früheren Nicknamen „My Lady Margaret“ der P-51. Über diesen Namen war es möglich die Identität der Mustang zu klären. Das Flugzeug erhielt unterseitig und am Leitwerk zwar den gelben Kennanstrich des „Zirkus Rosarius“, wurde ansonsten aber in Naturmetall belassen.

Sammlung Schell

Photo 41

The port side of T9 + CK bearing its former name "My Lady Margaret", not over-painted by the Luftwaffe. It was this name that made it possible to identify the Mustang. The undersides and tail of the P-51 were painted in the yellow identification finish of the "Rosarius Circus", while the rest of the aircraft was left natural metal.

Schell Collection

Es fällt aufgrund der lückenhaften Luftwaffendokumente für das Jahr 1944 schwer, einen vollständigen Überblick über die zum Bestand der 2./Versuchsverband Ob.d.L. gehörenden Beutemaschinen zu geben sowie ihre Verbandskennung zu dokumentieren. Ebenso schwierig gestaltet es sich, anhand existierender deutscher Fotos festzustellen, um welche früheren alliierten Maschinen es sich gehandelt hat und wo sie in deutsche Hände fielen. In Einzelfällen ist dies kein Problem, aber durch das Entfernen der alliierten Kennung und der Seriennummern von den Maschinen, hat man oft keinerlei Anhaltspunkte für eine Identifizierung. Beim „Zirkus Rosarius“ erhielten die Flugzeuge die Verbandskennung „T9“ vor dem Balkenkreuz, dem ein Individualbuchstabe und dann der Staffelnbuchstabe „K“ folgte. Als Einsatzplatz diente der Staffel bis Ende 1944 Oranienburg westlich Berlin. Dann verlegte der Verband nach Göttingen, wo bessere Reparaturmöglichkeiten bestanden und reichlich Ersatzteile lagerten.

Vom Einsatz und der Demonstration von erbeuteten Maschinen der USAAF und RAF existieren unzählige Fotos, doch längst nicht alle Geheimnisse um diese Maschinen sind gelüftet. Wir zeigen hier erstmals Fotos der P-51 C, T9 + CK des „Zirkus Rosarius“, durch welche sich die Identität der Maschine klären lässt. Die beiden Aufnahmen entstanden im April 1945 bei der IV./JG 300 auf dem Platz Stendal östlich Berlin. Auf Foto 41 ist erstmals deutlich der nicht entfernte Nickname der Maschine „My Lady Margaret“ zu lesen. Damit handelt es sich zweifellos um die am 12. September 1944 bei der 325. Fighter Group vermissten P-51 C, Seriennummer 42-103458. Der Pilot Thomas H. Todd von der 318. Squadron kehrte, nach Start in Lesina bei Foggia, an diesem Tag von einem Einsatz nicht zurück. Die 325. FG, aufgrund ihres schwarz/gelben Schachbrettmusters am Leitwerk als „Checker-Tail-Clan“ bezeichnet, gehörte der 15. US Luftflotte an, die von Italien aus operierte.

activities differed little from those of a unit equipped with German aircraft. Hptm. Rosarius personally test-flew every captured enemy aircraft before it was added to the Staffel. At the beginning of 1944 the unit had two P-51 Mustangs, three P-47 Thunderbolts, two Spitfires and two P-38 Lightnings. The only flyable aircraft, however, was one of the P-47s. The rest were used for static demonstration only, but as 1944 went on the number of flyable aircraft grew. More Spitfires, a Hawker Typhoon, a Tempest, a P-51 B and D, an P-5 Lightning and a T-6 Harvard were added. Hptm. Rosarius took his collection of aircraft from operational unit to operational unit within the Reich, offering young fighter pilots a unique opportunity to become familiar with enemy aircraft. Because of the wide variety of types, the yellow undersides designed to improve friend-foe identification, and the constant movement of the unit, within the Luftwaffe Rosarius' Staffel soon came to be referred to as the "Rosarius Circus".

Gaps in Luftwaffe records for 1944 make it difficult to compile a complete listing of the captured aircraft operated by 2./Versuchsverband Ob.d.L. and their codes. It is equally difficult to determine from photographs the previous identities of captured aircraft and where they fell into German hands. In isolated cases this is not a problem, but the removal of unit codes and serial numbers often left nothing with which to identify an aircraft's previous operator. All aircraft assigned to the "Rosarius Circus" received the unit code T9 ahead of the fuselage cross, which was followed by an aircraft letter and the Staffeln letter K. Until the end of 1944 the unit was based at Oranienburg, west of Berlin. It subsequently moved to Göttingen, which offered better maintenance facilities and abundant spare parts.

There are countless photos of captured USAAF and RAF aircraft during testing



Foto/Photo 42

Foto 42

Dieses Foto belegt zweifelsfrei das Verbandskennzeichen T9 + PK der La-5FN. Der hinter Teil des Rumpfes war bei diesem Maschinentyp lediglich stoffbespannt. Alle von uns in diesem Artikel gezeigten Aufnahmen wurden von einem Angehörigen der IV./JG 300 aufgenommen. Sammlung Carr

Photo 42

This photo confirms that T9 + PK was the code applied to the La-5FN. The rear fuselage of this aircraft was fabric-covered. All of the photographs accompanying this article were taken by a member of IV./JG 300. Carr Collection

Bei der gleichen Gelegenheit wie die von uns hier veröffentlichten Aufnahmen entstand in Stendai auch jenes Foto, welches in dem Classic Buch „On special mission“ auf Seite 88 unten abgebildet ist. Der dort veröffentlichte Text, der angibt, dieses Foto sei im Sommer 1944 in Wunstorf gemacht, ist somit vollständig falsch. Zu dieser Zeit flog die Maschine noch bei der 325 IG in Italien und stand keinesfalls in Wunstorf. Die Maschine durfte indes erst im Frühjahr 1945 der 2./Versuchsverband Ob.d.L. zugeführt worden sein.

Neben der P-51 „My Lady Margaret“ wurde in Stendai eine Maschine fotografiert, deren Existenz beim „Zirkus Rosarius“ bisher nicht beweisbar war. Es handelt sich um eine der ganz wenigen russischen Jagdflugzeuge, die der 2./Versuchsverband Ob.d.L. zugeführt wurden, - ein La-5FN. Diese Version der La-5 kam erstmals bei den Kämpfen um Stalingrad zum Einsatz, in größerer Stückzahl jedoch erst ab Sommer 1943. Gegenüber den Vorgängerversionen war sie mit einem Ash-82FN Lademotor ausgestattet, was sich äußerlich an der Maschine durch das Vorhandensein eines großen Luftenlaufes bemerkbar machte. Die Maschine wurde nach derzeitigem Kenntnisstand Anfang September 1944 in Ostpreußen erbeutet. Vom Flugplatz Groß-Schimanen bei Rastenburg am 15. September nach Rechlin zur Erprobungsstelle der Luftwaffe überführt, wurde die La-5FN dort bis mindestens Ende Januar 1945 intensiven Tests unterzogen. In dem mit Datum 20. März 1945 abgefaßten Erprobungsbericht heißt es in der Zusammenfassung:

„Die La-5 ist im Vergleich mit früheren russischen Jagdflugzeugen leistungs-, flugeigenschaften- und bedienungsmäßig stark verbessert. Die Leistungen unter 3 km Höhe sind zu beachten. Die Höchstgeschwindigkeit liegt in allen Höhen unter der unserer Jäger, die beste Steiggeschwindigkeiten am Boden zwischen 8-190 und 6-109.

and demonstrations, but many questions remain unanswered. Here, for the first time, we offer photos of T9 + PK, a P-51 C operated by the „Rosarius Circus“, which confirm the aircraft's identity. The two photographs were taken in April 1945 at Stendal airfield east of Berlin, home of IV./JG 300. In Photo xx the name „My Lady Margaret“ may clearly be seen. Thus the aircraft is undoubtedly P-51 C serial number 42-103458, which was reported missing by the 325th Fighter Group on 12 September 1944. On that day pilot Thomas H. Todd of the 318th Fighter Squadron failed to return after taking off from Lesina, near Foggia (Italy). Known as the „Checkertail Clan“ because of the black and yellow checkerboard marking worn on the tails of its aircraft, the unit was part of the 15th Air Force based in Italy.

A photo which appears at the bottom of Page 88 in „On Special Missions“ was taken at Stendal on the same occasion as our P-51 photos. The accompanying caption, which states that the photo was taken at Wunstorf in the summer of 1944, is therefore incorrect. At that time the aircraft was still flying with the 325th IG in Italy and could not have been at Wunstorf. The aircraft must have been assigned to 2./Versuchsverband Ob.d.L. sometime in spring 1945.

Photographed next to „My Lady Margaret“ at Stendal was a machine not previously known to have been part of the „Rosarius Circus“. It is a La-5FN, one of the very few Russian fighter aircraft assigned to 2./Versuchsverband Ob.d.L. This version of the La-5 first saw action at Stalingrad, but did not appear in large numbers until summer 1943. Unlike its predecessors, it was powered by an Ash-82FNV fuel-injected, supercharged engine, which resulted in the addition of a large air intake atop the engine cowling. The aircraft in our photos is believed to have been captured in East Prussia in early September 1944. Flown from

Die La-5 ist besonders für die 8-190 unter 3 km Höhe im Steig- und Kurvenflug ein zu beachtender Gegner. Vorhandene Eigenschaftsmängel dürften die Russen, die an schlechte Flugeigenschaften gewöhnt sind, kaum stören. Die Reichweite ist gering. Flugzeit bei Nennleistung etwa 40 Minuten. Es werden Leistungen, Eigenschaften und taktische Folgerungen angegeben."

Im Februar 1945 erfolgte die Abgabe der La-5FN von der Erprobungsstelle an den „Zirkus Rosarius“. Dafür wurde die Maschine nach Oranienburg überführt, wo sie das Verbandskennzeichen T9 + IK erhielt. Anfang April befand sich die La-5FN dann zusammen mit der P-51 C „My Lady Margaret“ zu Demonstrationszwecken bei der IV./JG 300 in Stendal. Diese beiden Maschinen dürften die Anfang April stattgefundenen Verlegung der vor den anrückenden US-Truppen von Göttingen (US-Einnahme 8. April) nach Bad Wörishofen ausweichenden 2./Versuchsverband Ob.d.L nicht mitgemacht haben. Während eine Reihe von Beutemaschinen von den Amerikanern auf dem Platz Schwangau in Bayern aufgefunden wurden, dürften die von uns hier gezeigten La-5FN und P-51 C oder deren Reste wahrscheinlich am 12. April in Stendal oder einem Platz in der Nähe in die Hände der 9. US-Armee gefallen sein. Da Stendal und die Gebiete östlich der Elbe jedoch am 1. Juli 1945 von den Amerikanern geräumt und an die Russen übergeben wurden, liegen von amerikanischer Seite offenbar keine Nachkriegsfotos der Maschinen vor.

Gross-Schimanen airfield in Masuria to the Luftwaffe test facility at Rechlin on 15 September, the La-5FN underwent exhaustive testing there until at least the end of January 1945. The following is from a test report compiled on 20 March 1945:

"In terms of performance, handling and servicing, the La-5 is much improved over earlier Russian fighter aircraft. Performance at altitudes below 3000 meters is impressive. Maximum speed is inferior to that of our fighters at all altitudes, its best low-altitude climb rate is between that of the Fw 190 and Bf 109. The La-5's climbing and turning abilities make it a serious opponent below 3000 meters, especially for the Fw 190. The negative aspects of the aircraft's performance are probably of little concern to the Russians, who are used to poor handling characteristics. Range is limited. Endurance at rated power is about 40 minutes. Performance and handling figures and tactical conclusions are attached."

The La-5FN was transferred from the testing station to the "Rosarius Circus" in February 1945. The aircraft was ferried to Oranienburg, where the coda T9 + IK was applied. Then, at the beginning of April, the La-5FN and the P-51 C "My Lady Margaret" were flown to Stendal to be demonstrated to the pilots of IV./JG 300. When 2./Versuchsverband Ob.d.L. withdrew from Göttingen to Bad Wörishofen in early April, these two machines were obviously left behind. While the Americans discovered a number of captured aircraft at Schwangau airfield in Bavaria, the La-5FN and P-51 C, or what was left of them, most probably fell into the hands of the American 9th Army at Stendal or another nearby airfield on 12 April. The Americans left Stendal and the areas east of the Elbe on 1 July 1945, turning them over to the Soviets. Consequently there are no postwar photos of these machines from the American side.





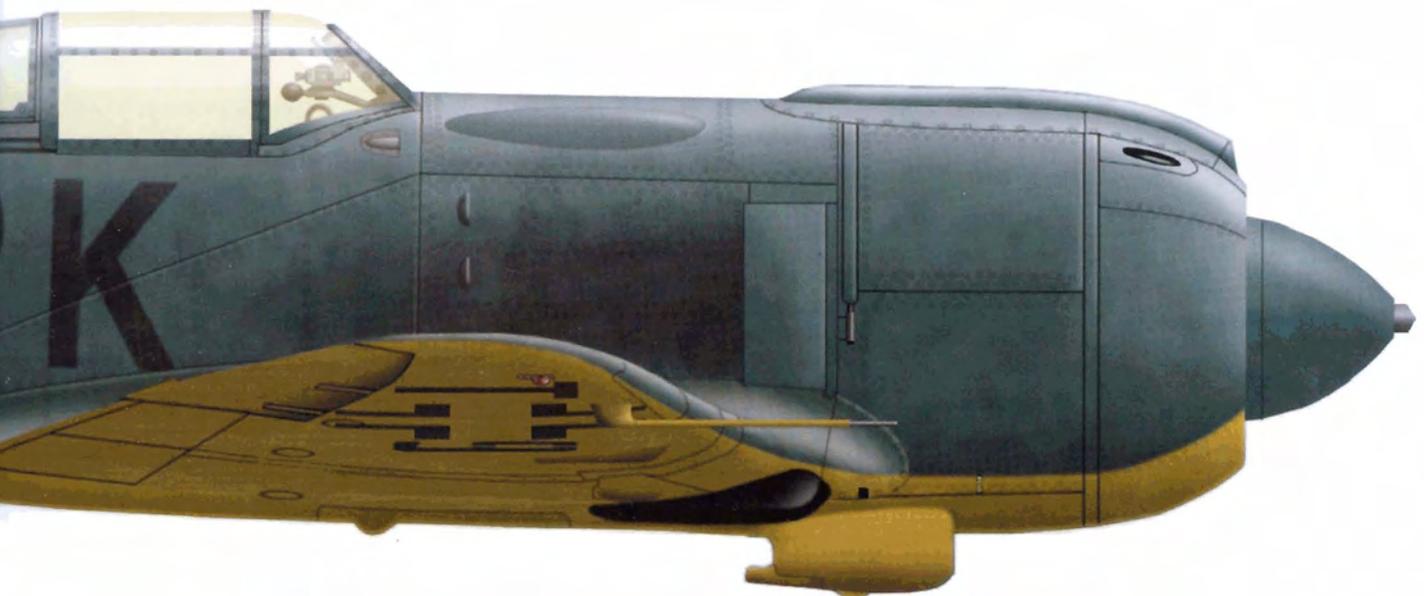
Foto/Photo 43

Foto 43

Direkt neben der P-51 T9 + CK stand im April 1945 in Stendal die La-5FN T9 + PK. Auch diese Maschine führte den gelben Kennanstrich. Beachte unter der Fläche die Ausführung der „9“ mit unterbrochener Linienführung. Die beiden von uns gezeigten Aufnahmen sind die ersten Fotos, welche die Existenz von russischen Jägern beim „Zirkus Rosarius“ im Bild dokumentieren. Sammlung Carr

Photo 43

Right next to the P-51 T9 + CK at Stendal in April 1945, the La-5FN T9 + PK. This aircraft also wears the yellow identification finish. Note the style of the numeral "9" beneath the wing. Our photos are the first to provide photographic proof that Russian fighter aircraft were operated by the "Rosarius Circus". Carr Collection



© Ronny Bar



8. Mai 1945: Ziel Kurland,- der letzte Großeinsatz der Luftwaffe

8 May 1945: Objective Courland, The Luftwaffe's Last Large-Scale Operation

von Georg Schlaug und Sven Carlsen

I. Kapitel

Die Situation der Deutschen Wehrmacht Anfang Mai 1945

Am letzten Tag des Zweiten Weltkrieges landeten – aus Kurland kommend – weit über 150 deutsche Flugzeuge (Jäger, Nachtjäger, Torpedobomber, Schlachtfieger, Nahauflklärer, Fernaufklärer, Transporter, Verbindungsflugzeuge, Flugboote) auf schon von den Engländern besetzten Flugplätzen in Nordwestdeutschland und Dänemark, an der von der Roten Armee kontrollierten Küste Mecklenburgs und im neutralen Schweden. Mehreren hundert deutschen Soldaten – Flugzeugbesatzungen, Angehörige des Bodenpersonals, der Flak, aber auch Heeressoldaten, in erster Linie Verwundete, war es gelungen, sich auf dem Luftwege der drohenden sowjetischen Kriegsgefangenschaft in letzter Minute zu entziehen.

Wie ist es zu diesem – fast unbekannt gebliebenen – letzten Großeinsatz der Deutschen Luftwaffe gekommen?

Anfang Mai 1945 war die Lage der Deutschen Wehrmacht völlig aussichtslos, sie kontrollierte nur noch einige unzusammenhängende Gebiete in Nord- und Mitteleuropa sowie im Baltikum. Am 4.5.1945 kapitulierten die deutschen Streitkräfte in Nordwestdeutschland, Holland und Dänemark gegenüber dem britischen Feldmarschall Montgomery. Für die in Norwegen stationierten deutschen Truppen galt diese Waffenlieferung allerdings nicht.

An der Ostfront sollte der Kampf, so Großadmiral Donitz, der als Hitlers Nachfolger fungierte, fortgesetzt werden, um möglichst vielen deutschen Soldaten und Flüchtlingen die Gelegenheit zu geben, in Gebiete zu gelangen, die bereits von englischen bzw. amerikanischen Truppen besetzt waren.

Im Auftrag Großadmiral Dönitz flog am 4.5.1945 Oberstlt. de Maizière von Flensburg, wohin das OKW ausgewichen war, in das Baltikum zu der abgeschnittenen Heeresgruppe Kurland, um „die Ermächtigung zu übermitteln, unter Ausnutzung aller verfügbaren Transportmittel zur See und in der Luft [...] möglichst viele Menschen nach Schleswig-Holstein zurückzuführen“, so de Maizière in seinen Memoiren. [1] Die Heeresgruppe Kurland umfaßte Anfang Mai 1945 zwei Armeen mit ca. 220.000 Soldaten; dazu kam das Personal des Luftwaffenkommandos Kurland und der Kriegsmarine.

Unter massivem Druck der Amerikaner mußte Dönitz aber der Gesamtkapitulation der Deutschen Wehrmacht zustimmen, die am 7.5.1945 um 2.41 Uhr in Reims unterzeichnet wurde. Donitz informierte umgehend die Heeresgruppe Kurland und befahl die Einstellung aller Kampfhandlungen. Ein besonderer Zusatz lautete: „Alle bis zum 9.5.1945, 01.00 Uhr gegebenen Möglichkeiten zum Abtransport über See sind unter äußerster Anspannung aller Kräfte auszunutzen.“ [2] Die Luftwaffe wurde in diesem Kapitulationsbefehl nicht erwähnt; gleichwohl sollte auch sie an diesem Rettungseinsatz beteiligt sein.

In den frühen Morgenstunden des 8.5.1945 erhielten die in Norwegen stationierten fliegenden Verbände der Luftwaffe, deren Flugzeuge für den Abtransport von Personen geeignet waren, den Befehl, sich bereit zu halten für einen Sondereinsatz. Den überraschten Besatzungen wurde mitgeteilt, daß sie in den so genannten „Kurlandkessel“ fliegen sollten, um verwundete Soldaten zu evakuieren.

In Geschwaderchroniken bzw. Erinnerungsberichten Beteiligter wird häufig behauptet, daß die Engländer für diese Evakuierungsflüge Benzin zur Verfügung gestellt und der englische Feldmarschall Montgomery das ganze Unternehmen ausdrücklich erlaubt hätte. Für diese Behauptungen ließ sich bisher kein Beleg finden. Die tatsächlichen Gegebenheiten erfuhr der norwegische Luftfahrtshistoriker Rune Rautio vor einigen Jahren von einem deutschen Offizier aus dem Stab des Kommandierenden Generals der Luftwaffe in Norwegen, General Roth. Demnach informierte General Roth kurz nach Mitternacht am 8.5.1945 seinen Stab über die Kapitulationsbedingungen. Danach sollte der Waffenstillstand am 8.5.1945 in Norwegen um 05.45 Uhr in Kraft treten und bis zu diesem Zeitpunkt mußten alle in Norwegen verfügbaren deutschen Flugzeuge zur Heeresgruppe Kurland gestartet sein. Wären die Flugzeuge erst einmal in der Luft, könnte man den Engländern gegenüber behaupten, daß keine Möglichkeit bestünde, mit den Besatzungen in Kontakt zu treten, um diese zur Umkehr aufzufordern. Einen Start nach 05.45 Uhr untersagte General Roth strikt, bedeutete das doch eine

Chapter 1

The German Armed Forces' Situation at the Beginning of May 1945

On the final day of the Second World War, more than 150 German aircraft (fighters, night-fighters, torpedo bombers, close-support aircraft, tactical and strategic reconnaissance aircraft, transports, liaison aircraft and flying boats) fled Courland and landed at English-held airfields in northwestern Germany and Denmark, on the Russian-controlled coast of Mecklenburg, and in neutral Sweden.

This air evacuation enabled several hundred soldiers - airmen, ground personnel, flak crews and members of the army, mainly wounded - to escape Soviet captivity at the last minute.

Until now very little has been written about this last large-scale operation by the Luftwaffe. How did it come about?

At the beginning of May 1945 the Wehrmacht found itself in a hopeless situation. The territory under its control had been reduced to isolated pockets in northern and central Europe and the Baltic States. On 4 May 1945 the German forces in northwestern Germany, Holland and Denmark surrendered to British Field Marshal Montgomery. This laying down of arms did not apply to the German troops stationed in Norway, however.

Grand Admiral Dönitz, Hitler's appointed successor, decreed that the struggle on the Eastern Front should continue, in order to allow as many German soldiers and refugees as possible to reach areas controlled by the British and Americans. Acting on orders from Grand Admiral Dönitz, on 4 May 1945 Oberstlt. de Maizière flew from OKW headquarters in Flensburg to the cut-off Army Group Courland in the Baltic States. As de Maizière recorded in his memoirs, the purpose of his journey was to "convey authorization for the evacuation of as many people as possible to Schleswig-Holstein using all available sea and air transport." [1] At the beginning of May 1945 Army Group Courland consisted of two armies with approximately 220,000 troops. Also in the region were personnel of Air Command Courland and the navy.

Dönitz was under massive pressure from the Americans to surrender the entire Wehrmacht, however, and the surrender document was signed in Reims at 0241 hours on 7 May 1945. Dönitz immediately advised Army Group Courland and ordered the cessation of hostilities. A special addendum stated: "Until 0100 hours on 9 May 1945, every effort is to be made to evacuate by sea, employing all available resources." [2] The air force was also to take part in the evacuation, even though it was not mentioned in the surrender order.

In the early morning hours of 8 May 1945 those Luftwaffe units stationed in Norway whose aircraft were suitable for the evacuation of personnel were ordered to stand by for a special mission. The surprised crews were informed that they would be flying into the so-called "Courland Pocket" to evacuate wounded soldiers.

In unit histories and personal accounts by those who took part, it is often claimed that the British provided gasoline for these rescue flights and that Field Marshal Montgomery personally approved the operation. No proof of these claims has so far surfaced. Several years ago the Norwegian aviation historian Rune Rautio learned the true facts of the matter from a German officer who had served in the staff of General Roth, the Luftwaffe's commanding general in Norway. He stated that General Roth informed his staff of the terms of the surrender shortly after midnight on 8 May 1945. The ceasefire in Norway was to take effect at 0545 hours on 8 May, and all available German aircraft were to have taken off for Army Group Courland before then. With the aircraft already airborne, they could tell the British that it was impossible to contact the crews to recall them. General Roth strictly forbade takeoffs after 0545 hours, as that would represent a serious breach of the ceasefire. Accounts and logbook entries P, however, that this restriction was violated in almost every instance. Overflying neutral Sweden was also forbidden by General Roth, but more than a few

gravierende Verletzung des Waffenstillstandes. Diese zeitliche Vorgabe konnte allerdings - wie Berichte und Flugbucheintragungen zeigen - fast ausnahmslos nicht eingehalten werden. Ein Überfliegen des neutralen Schweden wurde von General Roth untersagt, aber auch dieses Verbot mißachteten nicht wenige Besatzungen, da - wie ein Blick auf die Karte verdeutlicht - die Flugstrecke so erheblich verkürzt werden konnte.

Soweit feststellbar haben sich Besatzungen folgender, in Norwegen stationierter Verbände der Deutschen Luftwaffe an diesem „Einsatz der letzten Stunde“ beteiligt:

Stab/KG 26, II./KG 26, III./KG 26 (Ju 88 A 17, Ju 188)
 4./TGr. 20 (Ju 52)
 4./NJG 3 (Ju 88 G)
 I./KG 66 (Ju 88 S, Ju 188)
 Transportstaffel Condor (Fw 200)
 I./SAGr. 130 (BV 138 C)
 I.(F)/120 (Ju 88 D)
 Wekusta 3 (Ju 88 D, Ju 188)
 Seenot-Staffel 50 (Do 24)

crews did so anyway, in this considerably shortened the distance to fly, as the map shows.

The following Luftwaffe units based in Norway are known to have taken part in this last-minute operation:

Stab/KG 26, II./KG 26, III./KG 26 (Ju 88 A-17, Ju 188)
 4./TGr. 20 (Ju 52)
 4./NJG 3 (Ju 88 G)
 I./KG 66 (Ju 88 S, Ju 188)
 Transportstaffel Condor (Fw 200)
 I./SAGr. 130 (BV 138 C)
 I.(F)/120 (Ju 88 D)
 Wekusta 3 (Ju 88 D, Ju 188)
 Seenot-Staffel 50 (Do 24)

2. Kapitel

Der letzte Einsatz der Verbände des

Luftwaffenkommandos Kurland am 8.5.1945

Neben den Flugzeugen aus Norwegen sollten auch alle Maschinen des Luftwaffenkommandos Kurland - unter General Pflugbeil - zum Abtransport von Soldaten herangezogen werden. Die letzten verfügbaren Stärkemeldungen des Luftwaffenkommandos Kurland datieren vom 12.4.1945:

III./SG 3: 43 Fw 190, davon einsatzbereit: 41
 Stab JG 54: 4 Fw 190, davon einsatzbereit: 4
 I./JG 54: 38 Fw 190, davon einsatzbereit: 34
 II./JG 54: 45 Fw 190, davon einsatzbereit: 41
 Stab NAGr. 5: 3 Bf 109 und 3 Fw 189, davon einsatzbereit: 3 bzw. 2
 1./NAGr. 5: 9 Bf 109, davon einsatzbereit: 8
 2./NAGr. 5: 10 Bf 109, davon einsatzbereit: 8
 1./NAGr. 3: 20 Go 145, davon einsatzbereit: 18
 Teilkommando I./TG 1: 11 Ju 52, davon einsatzbereit: 10
 Teilkommando 6./MSGr. 1: 3 Ju 52, davon einsatzbereit: 3

Chapter 2

The Last Operation by the

Units of Air Command Courland on 8 May 1945

In addition to the aircraft from Norway, all aircraft of Air Command Courland under General Pflugbeil were also to be used to evacuate troops. The last available strength reports submitted by Air Command Courland are dated 12 April 1945:

III./SG 3: 43 Fw 190, number serviceable: 41
 Stab JG 54: 4 Fw 190, number serviceable: 4
 I./JG 54: 38 Fw 190, number serviceable: 34
 II./JG 54: 45 Fw 190, number serviceable: 41
 Stab NAGr. 5: 3 Bf 109 and 3 Fw 189, number serviceable: 3 and 2 respectively
 1./NAGr. 5: 9 Bf 109, number serviceable: 8
 2./NAGr. 5: 10 Bf 109, number serviceable: 8
 1./NAGr. 3: 20 Go 145, number serviceable: 18
 Detachment I./TG 1: 11 Ju 52, number serviceable: 10
 Detachment 6./MSGr. 1: 3 Ju 52, number serviceable: 3

Die Anzahl der dem Stab des Luftwaffenkommando Kurland bzw. den einzelnen Gruppen sowie der Heeresgruppe Kurland zur Verfügung stehenden Kurier-, Transport- und Verbindungsflugzeuge ist nicht bekannt.

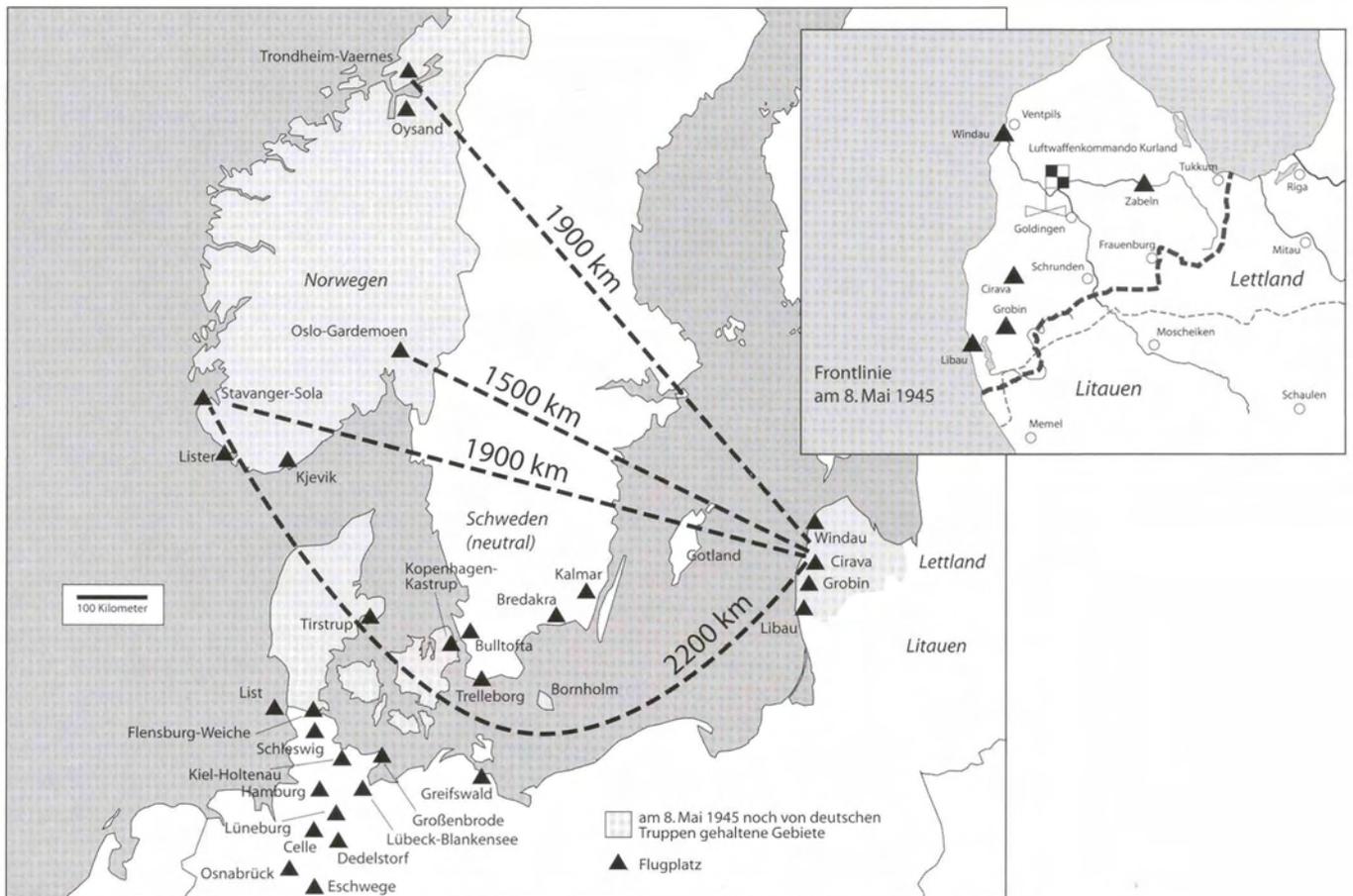
Windau	I./JG 54 (Fw 190) und Teilkdo. I./TG 1 (Ju 52)
Libau-Nord	II./JG 54 (Fw 190), Kdo. 1./NSGr 3 (Go 145)
Libau-Grobin	Stab und Teile I./JG 54 (Fw 190)
Libau - ?	Teilkommando 6./Minensuchgruppe 1 (Ju 52 MS)
Cirava	Stab NAGr. 5, 1./NAGr. 5, 2./NAGr. 5
Zabeln und Nikas	III./SG 3 (Fw 190)

Windau	I./JG 54 (Fw 190) and Det. I./TG 1 (Ju 52)
Libau-North	II./JG 54 (Fw 190), Det. 1./NSGr. 3 (Go 145)
Libau-Grobin	Stab and elements of I./JG 54 (Fw 190)
Libau-?	Detachment 6./Minensuchgruppe 1 (Ju 52 MS)
Cirava	Stab NAGr. 5, 1./NAGr. 5, 2./NAGr. 5
Zabeln and Nikas	III./SG 3 (Fw 190)

In the early morning hours of 8 May 1945, Oberst Hrabak, commanding officer of JG 54, received a telephone call from General Pflugbeil, commander of Air Command Courland. Pflugbeil told him: "The German Armed Forces have surrendered. At daybreak you are to lead the flying elements of the Geschwader back to the Reich, destination airfield Flensburg. At dawn transport aircraft from Norway will begin evacuating as many ground personnel as possible. Equipment to be destroyed. Any opportunities to evacuate personnel on navy ships are to be exploited." [3] The other air units stationed in Courland received similar notification from Air Command and hurriedly made preparations to depart.

in den frühen Morgenstunden des 8.5.1945 erhielt der Kommodore des JG 54, Oberst Hrabak, einen Telefonanruf des Befehlshabers des Luftwaffenkommandos Kurland, General Pflugbeil, mit folgendem Inhalt: „Die Deutsche Wehrmacht hat kapituliert. Die Fliegenden Teile des Geschwaders sind unter Führung des Kommodore bei Tagesanbruch in das Reich zu überführen, Zielflugplatz ist Flensburg. Transportflugzeuge - aus Norwegen kommend - werden ab Morgengrauen das Bodenpersonal, soweit wie möglich, abholen. Material ist zu zerstören. Möglichkeiten, mit der Marine Personal zu evakuieren, sind zu nutzen.“ [3]

in ähnlicher Weise wurden die anderen in Kurland stationierten fliegenden Verbände der Luftwaffe vom Luftwaffenkommando informiert und bereiteten hastig ihren Abflug vor.



Stab, I/ and II./Jagdgeschwader 54

Sofort nach der Alarmierung begannen die Warte Zusatztanks unter die Rümpfe der Fw 190 m montieren. Gegen 06.00 Uhr fand die Befehlsausgabe für den Flug nach West- en statt.

Jetzt mußte jeder Flugzeugführer die wohl schwierigste Frage klären: Welche Warte nehme ich mit, wer muß in Kurland zurückbleiben und den Weg in die russische Gefangenschaft antreten? Jeder wußte, daß längst nicht alle Angehörigen des Bodenpersonals an Bord der ca. 70-80 Fw 190 ausgeflogen werden konnten und an die zuge- sagten „Transportflugzeuge aus Norwegen“ wollten ohnehin die wenigsten glauben. Zwischen 07.30 und 09.30 Uhr starteten die Staffeln; fast jeder Flugzeugführer nahm e h oder zwei Warte, einige sogar drei Personen mit. Beim Start in Cirava verunglück- te Ofhr. Heber (II./JG 54) mit seiner Fw 190 A-8 tödlich. Während ihres Fluges nach Westen begegneten die Maschinen gelegentlich sowjetrussischen Maschinen, meist Auf- klärer, die die deutschen Schiffbewegungen in der mittleren und östlichen Ostsee be- obachten und deren Position an eigene Schnellboote und Torpedobomber melden sollten. Eine dieser russischen Maschinen, eine Pe 2, schoß Oblt. Thyben, Staffelkapitän der 4./JG 54, trotz Beladung seiner Fw 190 mit einem Wart, nach kurzem Luft- kampf über der Ostsee ab. Es dürfte sich um einen der letzten Luftsiege der deutschen Luftwaffe gehandelt haben.

Als letzte Staffel startete die 6./JG 54 von Libau-Nord. Karl-Heinz Höfer, Erster Wart der Fw 190 des Flugzeugführers Uffz. Walther schildert seinen Flug im Rumpf der Maschi- ne:

„Unser Staffelkapitän hatte uns mitgeteilt, daß wir vor einer planmäßigen Verlegung stehen, das Ziel würde uns erst zehn Minuten vor dem Start mitgeteilt werden, alle Flugzeuge sollten mit Zusatztanks ausgestattet werden. Dann folgte die Einteilung für die Maschinen. In jeder Fw 190 zwei Mann, einer davon im Rumpf. Wir Warte waren das schon gewohnt von früheren Verlegungen und hatten uns im Rumpf einen Sitz mit Anschnallgurten eingebaut [...] Wir waren der letzte Schwarm. Der Start ging pro- blemlos von statten, die Fw 190 hob vom Platz ab und schon waren wir über der Ost- see. Wir gingen auf 4000 Meter Höhe und dann im Reiseflug Richtung Heimat. Nach zehn Minuten Flug bemerkte ich Benzingeruch und meine linke Schulter wurde naß. Die Kraftstoffleitung des Reichweitenbehälters war gebrochen. Ohne Werkzeug und Isolierband war wenig zu machen. Es blieb mir nichts anderes übrig als die Leitung mit

Stab, I. and II./Jagdgeschwader 54

As soon as the alert was received, ground crews began mounting auxiliary tanks beneath the fuselages of the Fw 190s. Orders for the flight to the west were issued at about 0600 hours.

The pilots now faced a heart-wrenching decision: which mechanic do I take with me, who has to stay behind in Courland and face being captured by the Russians? Everyone knew that the roughly 70 to 80 Fw 190s could not possibly evacuate all the ground personnel, and few believed that the promised “trans- port aircraft from Norway” would come.

The Staffeln took off between 0730 and 0930 hours. Almost every pilot took one or two mechanics with him, some even three. Ofbr. Heber (II./JG 54) was killed when his Fw 190 A-8 crashed while taking off from Cirava. The German aircraft encountered a few Russian aircraft during the flight west, mainly reconnais- sance aircraft looking for German shipping in the central and eastern Baltic, to report their position to own torpedo boats and -aircraft. Oblt. Thyben, com- mander of 4./JG 54, shot down a Pe 2 over the Baltic, even though his Fw 190 was carrying a mechanic. This was undoubtedly one of the last victories claimed by the Luftwaffe.

The last Staffel to take off was 6./JG 54 from Libau-North. Karl-Heinz Höfer, me- chanic in charge of Uffz. Walther's Fw 190, described his flight in the aircraft's fuselage:

“Our commanding officer had informed us that a planned transfer was immi- nent, that we would not be told our destination until 10 minutes prior to take- off, and that all aircraft were to be fitted with auxiliary tanks. Then the aircraft assignments were made: two men in each Fw 190, one of them in the fuselage. We mechanics were already used to this from previous transfers and had in- stalled a seat with harness in the fuselage. [...] Ours was the last flight. Takeoff was uneventful, the Fw 190s lifted off, and soon we were over the Baltic Sea. We climbed to 4000 meters, set course for home and settled into cruise. Ten min- utes into the flight I began to smell gasoline and my left shoulder became wet. The fuel line to the long-range tank had broken. With no tools or rubber tape there was little I could do. My only option was to hold the line together with my hand. The smell of gasoline grew stronger, and so I opened the entry hatch (in



Foto/Photo 44

Foto 44

Uffz. Hans Gött von der 6./JG 54 mit Marinesoldaten und 1. Wart vor seiner Fw 190 A-8, „gelbe 7“, Werknr. 738294, aufgenommen im Februar 1945 auf dem Platz Libbau in Kurland. Am 8. Mai 1945 flog Uffz. Gött als letzter Angehöriger der II./JG 54 aus dem Kessel in Richtung Westen aus.

Photo 44

Uffz. Hans Gött of 6./JG 54 with some sailors and chief mechanic in front of his Fw 190 A-8 "Yellow 7", Werknr. 738294, photographed at Libau airfield, Courland in February 1945. Uffz. Gött was the last member of II./JG 54 to fly out of the Courland pocket in 8M 1945.

der Hand zuzuhalten. Es roch immer stärker nach Benzin und so öffnete ich die Einstiegs Luke [am Rumpf] ein wenig und bekam etwas frische Luft. [...] Als wir die Insel Bornholm überflogen, war ich froh. Wir landeten nach zwei Stunden und 40 Minuten - also um 12.40 Uhr - auf dem Flugplatz Flensburg-Weiche."

the fuselage) and got a little fresh air [...] I was relieved when we flew over the island of Bornholm. We landed at Flensburg-Weiche airfield after two hours and 40 minutes L the air (1240 hours)."

Probleme mit der Kraftstoffzufuhr hatte - nach einer Flugstunde - auch der in Cirava gestartete Uffz. Ludwig Nitzsch (1./JG 54). Da er sich nicht der Gefahr aussetzen wollte, auf der Ostsee notwassern zu müssen, drehte er auf die schwedische Südküste zu. Dort geriet er bei Karlskrona in schwedisches Flakfeuer, konnte sich diesem aber entziehen. Vergeblich verfolgt von zwei schwedischen Jägern, gelangte Nitzsch bis in die Umgebung Malmö, wo er bei Fossie eine Bauchlandung durchführte. Das schwedische Mädchen, das ihn nach der Landung begrüßte, wird er einige Monate später heiraten. Auch eine Fw 190 A-8 der 5./JG 54 landete in Schweden. Mit vier (!) Mann an Bord setzte sie auf dem Platz Vallby auf. Die meisten Angehörigen des Bodenpersonals dürfte aber eine in Kopenhagen-Kastrup gelandete Fw 190 des JG 54 ausgeflogen haben. Neben dem Flugzeugführer, kletterten zwei Soldaten aus dem Rumpf und zwei weitere waren in den Munitionskästen der Kanonen in den Tragflächen untergebracht worden.

Uffz. Ludwig Nitzsch (1./JG 54) also developed fuel flow problems an hour after taking off from Cirava. Not wanting to risk ditching in the Baltic, he returned toward the south coast of Sweden. Near Karlskrona he came under fire from Swedish anti-aircraft guns but was not hit. Vainly pursued by two Swedish fighters, Nitzsch reached the Malmö area and carried out a belly landing near Fossie. After landing he was greeted by a Swedish girl, whom he would marry several months later. A Fw 190 A-8 of 5./JG 54 also landed in Sweden. It came down at Vallby airfield with three men plus the pilot on board. Another of JG 54's Fw 190s must have set the record for the most ground personnel flown out in one of the unit's aircraft. After it landed at Copenhagen-Kastrup, beside the pilot, two men climbed out of the fuselage, while two more had squeezed themselves into the wing cannon ammunition boxes.

Die 1./JG 54 konnte aufgrund der schlechten Platzverhältnisse in Windau nicht mit ihren eigenen Flugzeugen starten. Nur mit Hilfe des Nachkommandos der I./TG 1 gelang es einer Reihe von Staffelangehörigen im Laufe des Tages Kurland noch zu verlassen. Insgesamt dürften ca. 70 Jagdflugzeuge des JG 54 norddeutsche bzw. dänische Flugplätze erreicht haben. Keine Bestätigung fanden Angaben, denen zufolge zwei oder drei Fw 190 bei ihrem Flug nach Westen in die Ostsee gestürzt sind.

Poor airfield conditions at Windau prevented 1./JG 54's aircraft from taking off. During the day some members of the Staffel escaped Courland in aircraft of the I./TG 1 detachment.

Altogether about 70 fighter aircraft of JG 54 must have reached airfields in northern Germany and Denmark. Claims that two or three Fw 190s crashed into the Baltic are not backed up by surviving records.

III./Schlachtgeschwader 3

Unter der Führung von Hptm. Jähnert hatte die mit Fw 190 C ausgerüstete Schlachtgruppe am 7. Mai 1945 von dem Einsatzplatz Zabeln nach Nikas, südlich Windau, verlegt. In den frühen Morgenstunden des 8.5.1945 wurde der Gruppenkommandeur über die bevorstehende Kapitulation informiert und erhielt den Befehl, bis 14.00 Uhr Kurland mit allen Flugzeugen in Richtung Schleswig-Holstein zu verlassen. Die einsatzklaren Fw 190 wurden umgehend mit Zusatzbehältern für den langen Flug ausgestattet. Ferner bauten die Warte Panzerplatten, Funkgeräte und andere nun überflüssige Ausrüstungsteile aus den Maschinen aus. Dann mußte geprüft werden, wie viele Personen liegend hinter dem Pilotensitz Platz finden konnten. Zusätzlich standen der Gruppe noch drei andere Flugzeuge (eine Si 204, eine Ju 188 und eine Ju 52) zur Verfügung, in denen das Stabspersonal der Gruppe untergebracht werden sollte. Während

III./Schlachtgeschwader 3

Under the command of Hptm. Jähnert, on 7 May 1945 this close-support Gruppe flew its Fw 190 Gs from the operational airfield at Zabeln to Nikas, south of Windau. The Gruppe commander was informed of the impending surrender in the early morning hours of 8 May 1945. He was ordered to leave Courland for Schleswig-Holstein with all aircraft by 1400 hours. The serviceable Fw 190s were immediately fitted with auxiliary fuel tanks for the long flight. The ground crews also removed armor plating, radios and other now superfluous equipment. Then tests were carried out to determine how many men could be accommodated prone behind the pilot's seat. The Gruppe had three other aircraft (one Si 204, one Ju 188 and one Ju 52), which were to transport the Gruppe's headquarters personnel. While departure preparations were being made in great haste, in the late morn-

die Abflugvorbereitungen in großer Eile vorangetrieben wurden, mußte am späten Vormittag ein Schwarm der 9./SG 3 (Stkpt. Oblt. Meyn) noch einen letzten Einsatz über dem Hafen Libau durchführen, um russische Flugzeuge zu vertreiben, die versuchten, durch pausenlose Bombenangriffe die Einschiffung der „Kurlandkämpfer“ zu unterbinden. Dabei gelang es, eine russische Maschine abzuschießen, allerdings stürzte auch eine Fw 190 ab.

Kurz nach 13.00 Uhr startete die III./SG 3 dann in Richtung Westen. In jedem Flugzeug saßen oder lagen zwei bis drei Mann. Lt. Gall hatte sogar vier Angehörige des Bodenpersonals im Rumpf untergebracht. Nach einer Flugzeit von etwa 140 Minuten landete die Gruppe in Flensburg.

Drei Fw 190 gingen auf dänischem Territorium (Kopenhagen, St. Heddinge) nieder und zwei weitere Schlachflugzeuge - geflogen von Stfw. Skirlo bzw. Lt. Topfer - mit insgesamt sechs Soldaten mußten auf schwedischem Boden notlanden.

Zuletzt landete auch die Ju 52, die Angehörige des Gruppenstabes hätten ausfliegen sollen, in Flensburg, aber ohne Passagiere. Kurz nach dem Start in Nikas war diese Maschine beschossen worden, der Mittelmotor fiel aus und das Transportflugzeug kehrte um. Da ein Start der Ju 52 auf dem morastigen Flugfeld mit zwei Motoren nur unbeladen möglich war, mußten die Passagiere wieder aussteigen und zurückbleiben.

Nachkommando I/Transportgeschwader 1

Auf dem Flugplatz Windau befand sich Anfang Mai lediglich ein Teilkommando der I/TG 1 mit sechs Ju 52. Das Gros dieser Transportgruppe hatte in den letzten Apriltagen von Mecklenburg aus Munition in das eingeschlossene Berlin geflogen.

Fw. Helmut Hemmer war Flugzeugführer einer der in Windau stationierten Ju 52. Er berichtet über seinen letzten Flug:

„Ein strahlender Maitag war angebrochen. [...] Um 8.00 Uhr eine letzte Besprechung vor dem Staffelquartier, Hptm. Schroer gab uns Kiel als Ziel an. 10.00 Uhr Start. Mitzunehmen Kameraden des JG 54, Flaksoldaten vom Platzrand. Ich rollte als Vierter zum Start. [...] Als die Platzgrenze näher kam [...] und der Schwanz immer noch am Boden

ing a flight from 9. M 3 (C.O. Oblt. Meyn) had to fly one final mission over Libau harbor. Its purpose was to drive off Russian aircraft which were bombing the port in an attempt to halt the evacuation of the "Courland Fighters". One enemy aircraft was shot down, but one of the Fw 190s also crashed.

III./SG 3 took off shortly after 1300 hours, with two or three men in each aircraft. Lt. Gall even managed to fit four members of the ground personnel in the fuselage of his machine. After a flight lasting about 140 minutes the Gruppe landed at Flensburg.

Three Fw 190s came down in Danish territory (Copenhagen, St. Heddinge) and two more close-support aircraft - flown by Stfw. Skirlo and Lt. Topfer - with a total of six soldiers on board made forced landings in Sweden.

Last to land was the Ju 52 which was supposed to fly out members of the Gruppe headquarters. It arrived in Flensburg with no passengers, however. Soon after taking off from Nikas the aircraft had come under fire. The central engine failed and the aircraft turned back. With only two engines, the Ju 52 could only take off from the muddy airfield empty, consequently the passengers had to get off and remain behind.

Detachment I/Transportgeschwader 1

At the beginning of May all that was left of I/TG 1 at Windau airfield was a detachment with six Ju 52s. In the final days of April the bulk of the transport Gruppe had been engaged in flying ammunition from Mecklenburg into encircled Berlin.

Fw. Helmut Hemmer was the pilot of one of the Ju 52s based at Windau. He described his final flight:

"It was a beautiful May morning. [...] At 0800 hours a final briefing was held in front of headquarters, and Hptm. Schroer informed us that our destination was Kiel. Takeoff at 1000. We were to take aboard comrades of JG 54 and anti-aircraft troops from the outskirts of the airfield. I was fourth in line as we &

Foto 45

Kurland Frühjahr 1945. Hptm. Jähnert (RK 18.5.1943), Kommandeur der III./SG 3 vor seiner am Waldrand getarnten Fw 190 G A + I (schwarz). Beachte die ausgetauschte Motorhaubenverkleidung. Jähnert trägt wegen der Einsätze über der Ostsee eine Schwimmweste. Auch der Gruppenkommandeur flog am 8. Mai nach Westen aus. Sammlung Oeltjebruns



Foto 46

Nach Start in Zabeln, machte Lt. Heinz Topfer von der III./SG 3 mit zwei Gruppenangehörigen (Stgefr. Helmuth Böhn, Ofw. Hermann Goldebohm) im Rumpf seiner Fw 190, bei Allskogsgard (Ystad)/Schweden eine Bauchlandung. Die Fw 190 P-8, M + I, Werknr. 931484 wurde dabei leicht beschädigt. Beachte den interessanten Tarnanstrich der Maschine. Sie wurde am 8.11.1945 an die Russen übergeben. Sammlung Widfeldt



Photo 45

Courland, spring 1945. Hptm. Jähnert (Knight's Cross on 18 May 43), commander of III./SG 3, in front of his Fw 190 P-8. Coded A + I (black), the aircraft is parked in a camouflaged revetment at the edge of the forest. Note the replacement engine cowling. Jähnert wears a life vest as the unit flew home of its missions over water. The Gruppe commander was among those who flew to the west on 8 May. Oeltjebruns Collection

Photo 46

After departing Zabeln, Lt. Heinz Topfer of III./SG 3 belly-landed his aircraft near Allskogsgard, Sweden. In the fuselage of his Fw 190 were two members of the Gruppe (Stgefr. Helmuth Böhn, Ofw. Hermann Goldebohm). The Fw 190 P-8, coded M + I, Werknr. 931484, sustained minor damage. Note the interesting camouflage scheme worn by the aircraft. It was handed over to the Russians on 8 Nov. 1945. Widfeldt Collection

klebte, Gashebel über den Nullpunkt nach hinten: Preßluft schoß in die Bremsen und ich mußte aufpassen, daß das Flugzeug keinen Kopfstand vollführte. Etwa 50 Meter vor einem Graben, der den Platzrand markierte, kam die Ju zum Stehen, bis an die Achsen versackt. [...] Als ich ausgestiegen war, sah ich die Bescherung. Statt wie geplant 22 Passagiere zählte ich nun 27 Personen, die aus dem Flugzeug kletterten. [...] Jetzt zahlte sich aus, daß unter den Passagieren etliche Flaksoldaten waren. Sie wußten, wo am Platzrand Traktoren standen. Bald war einer davon zur Stelle. Mit Hilfe von zwei Dutzend Leuten und dem Traktor stand die Ju bald auf festem Untergrund. Ich konnte sie mit Motorkraft zum Start zurückrollen. Inzwischen waren etliche Stunden vergangen, es war 15.00 Uhr geworden. Nun kam für mich eine schwierige Aufgabe. Fünf Mann mußten zurückbleiben, keiner meldete sich freiwillig. Von 27 Papierkügelchen trugen fünf ein Kreuz. Die 22 „Gewinner“ durften einsteigen. [...]"

Der zweite Start gelang und die Ju 52 (IZ + KH) stieg auf 1000 Meter. Hemmer dazu: „Nach über zwei Stunden tauchte rechts vor uns Bornholm auf. Ich nahm Westkurs auf Kiel und nach einer weiteren halben Stunde leuchteten uns die Kreidefelsen von Stubbenkammer auf Rügen entgegen. Unter mir sah ich die weißen Kiellinien von einigen - vermeintlich - deutschen Schiffen.“ Das war aber ein folgenschwerer Irrtum. Hemmers Ju 52 wurde von der leichten Flak russischer Schiffe beschossen. Hemmer: „Es prasselte und aus der rechten Tragfläche kam ein Feuerstrahl wie aus einem Bunsenbrenner. Die paar Kilometer bis zur Küste schaffte ich noch und mit einer Bilderbuchlandung setzte ich die Ju auf einen Acker bei Greifswald. [...] Als nach 10 Minuten die Russen angestürmt kamen und uns gefangen nahmen, war die Enttäuschung groß. Nur wenige Kilometer weiter westlich hätten uns die Engländer in Empfang genommen.“ Von sowjetischen Jägern beschossen, mußte auch die Ju 52 Hptm. Brettschneiders an der mecklenburgischen Küste bei Greifswald landen, sodaß lediglich vier Ju 52 der I/TG 1 Kiel-Holtenau erreichten.

Nahaufklärungsgruppe 5

Schwedische Unterlagen verzeichnen die Landung von zwei Fw 189 der 2./NAGr. 5 am 8.5.1945 in Bulltofta und einer Fi 156 – allerdings erst am 9.5.1945- auf Gotland. Nach Mitteilung des dänischen Luftfahrthistorikers Sören Flensted landete noch am 9.5.1945 eine Bf 109 G-8 dieser Aufklärungsgruppe auf der dänischen Insel Bornholm. Dort waren tags zuvor sowjetische Truppen an Land gegangen und so geriet der Pilot namens Leibnitz in sowjetische Gefangenschaft.

Teilkommando 6./Minensuch-Gruppe 1

Die drei in Libau-Nord stationierten Ju 52 (Kommandoführer Oblt. Kaat) nahmen technisches Personal des JG 54 sowie Soldaten der Flugplatzflak an Bord und entkamen sicher nach Kiel-Holtenau.

led out for takeoff. [...] With the perimeter fast approaching and the tail still glued to the ground, I closed the throttles. Compressed air shot into the brakes and I had to take care to avoid a nose-over. The Ju came to a stop about 50 meters from a ditch that marked the airfield boundary, buried to the axles. [...] When I got out I saw the problem. Instead of the planned 22 passengers, I counted 27 persons exiting the aircraft. The presence of a number of flak troops among the passengers paid off, as they knew where the tractors were on the perimeter. One soon arrived. With the help of two-dozen people and the tractor, the Ju was soon back on solid ground. I was able to taxi it back to takeoff position under its own power. Several hours had passed and it was 1500. I now faced a difficult chore. Five men had to stay behind, and no one volunteered. I made 27 balls of paper, five of which bore a cross. The 22 "winners" were allowed to board. [...]"

The second takeoff was a success and the Ju 52 (IZ + KH) climbed to 1000 meters. Hemmer: "After more than two hours, Bornholm appeared ahead on the right. I turned west toward Kiel and after another half hour we saw the gleaming chalk cliffs between Stubbenkammer and Rugen. Below I saw the wakes of what I supposed were German ships." This was a fateful error, however. The ships were Russian and they opened fire on the Ju 52. Hemmer: "We were hit, and from the right wing came a jet of flame like a Bunsen burner. I made the few kilometers to the coast and carried out a picture-perfect crash-landing in a ploughed field near Greifswald. [...] We were extremely disappointed when, 10 minutes later, Russian troops came running up and took us prisoner. Just a few kilometers farther west and we would have been captured by the British."

The Ju 52 flown by Hptm. Brettschneider was shot up by Russian fighters and also had to land on the coast of Mecklenburg near Greifswald. Thus only four of I/TG 1's Ju 52s got through to Kiel-Holtenau.

Nahaufklärungsgruppe 5

Swedish documents record the arrival of two Fw 189s of 2./NAGr. 5 at Bulltofta on 8 May 1945 and one Fi 156 at Gotland, though not until 9 May. According to Danish aviation historian Sören Flensted, a Bf 109 G-8 of this tactical reconnaissance unit landed on the Danish island of Bornholm on 9 May 1945. Soviet troops had landed on the island the previous day and the pilot, whose name was Leibnitz, was taken prisoner.

Detachment 6./Minensuchgruppe 1

The three Ju 52s stationed at Libau-North (commander Oblt. Kaat) took aboard technical personnel of JG 54 and the anti-aircraft troops and escaped safely to Kiel-Holtenau.

Photo 47

Angeblich wegen eines Navigationsfehlers landete diese Fw 189 A-2, U2 + ZB, Werknr. 2274 des Stab I./NAGr. 5 am 8. Mai von Cirava kommend auf dem Platz Bromma bei Stockholm/Schweden. Flugzeugführer war Ofw. Gerhard Frenzel. Als Passagiere befanden sich Ofw. Heinrich Meierhöfer, Fw. Wilhelm Möllenbruck und Uffz. Hans Caesar an Bord. Die Fw 189 wurde am 29.8.1945 an die Russen ausgehändigt.

Sammlung Widfeldt

Photo 47

On 8 May 1945 this Fw 189 A-2 (U2 + ZB, Werknr. 2274) of Stab I./NAGr. 5 landed at Bromma airfield near Stockholm, probably on account of navigational error. Piloted by Ofw. Gerhard Frenzel, the aircraft had taken off from Cirava. Also on board were Ofw. Heinrich Meierhöfer, Fw. Wilhelm Möllenbruck and Uffz. Hans Caesar. The Fw 189 was turned over to the Russians on 29 Aug. 1945.

Widfeldt Collection



Foto/Photo 47

3. Kapitel

Der Einsatz der dem „Kommandierenden General der Deutschen Luftwaffe in Norwegen“ unterstellten Verbände beim Abtransport von Soldaten der Heeresgruppe Kurland

Während bis zum späten Morgen die meisten Flugzeuge des Luftwaffenkommandos Kurland abgeflogen waren, näherten sich von Westen die in Norwegen gestarteten Maschinen. In Kenntnis der bevorstehenden Kapitulation drängten im Laufe des Tages immer mehr Soldaten auf die Flugplätze. Sanitätskraftwagen luden Schwerverwundete aus. Die Heeresgruppe Kurland hatte zudem angeordnet, pro Division 150 Soldaten (meist ältere Soldaten, Familienväter) auszuwählen, die ausgeflogen werden sollten. Überrascht und hoffnungsvoll sahen die Soldaten die einschwebenden Flugzeuge, nicht ahnend, daß nur ein Bruchteil von ihnen einen Platz in den wenigen Maschinen finden sollte.

Kampfgeschwader 26

Das Torpedobomber-Geschwader war, so der Chronist des KG 26, Rudi Schmidt (im Mai 1945 Kommandeur der II./KG 26), im Laufe des 7. 5. 1945 durch einen fernschriftlichen Befehl der 5. Fliegerdivision von der bevorstehenden Gesamtkapitulation informiert, aber auch darauf hingewiesen worden, daß noch mit einem Sondereinsatz des Geschwaders zu rechnen sei. Der Kommodore des Geschwaders, Maj. Teske, gab diese Nachrichten telefonisch an die II./KG 26 (Flugplatz Bardufoss) und III./KG 26 (Flugplatz Trondheim-Vaernes) weiter.

Am Abend des 7. 5. 1945 - gegen 21.00 Uhr - erhielten die beiden Gruppen den Befehl, mit allen Flugzeugen nach Oslo-Gardemoen zu verlegen. Gegen Mitternacht startete die II./KG 26, an Bord der Maschinen auch der Gruppenstab und technisches Wartungspersonal. Wann die III./KG 26 in Trondheim-Vaernes abflog, ist unklar. In jedem Fall stürzte dort schon kurz nach dem Abheben am Morgen des 8. Mai eine Ju 188 der Gruppe ab, niemand an Bord überlebte. Folgt man der - in weiten Teilen recht ungenauen - Darstellung Schmidts, so traf „gegen 10.00 Uhr“ aus Flensburg, dem Sitz der „Regierung Dönitz“ die „Genehmigung der Westalliierten in dieser Rettungsaktion ein“. Bis spätestens 12.00 Uhr mußten alle Flugzeuge, die zur Heeresgruppe Kurland fliegen sollten, die norwegischen Flugplätze verlassen haben. Diese von Schmidt genannten zeitlichen Angaben widersprechen allerdings erheblich den eingangs dargestellten Bedingungen, denen zufolge nach 5.45 Uhr kein Start von einem norwegischen Flugplatz hätte genehmigt werden dürfen.

Über den Einsatz des KG 26 liegen zwei Berichte vor. Oblt. Freiherr von Zedlitz von der III./KG 26 berichtet:

„In Oslo erhielten die einsatzfähigen Besatzungen den Auftrag, ohne den Bordmechaniker, also mit drei Mann nach Kurland zu fliegen. Der Flug nach Kurland erfolgte ohne Störung, in Libau-Grobin kamen wir am Nachmittag an. Der Bordfunker übernahm das Auftanken, aber am rechten Motor füllte er den Öltank mit Benzin. Ein herbeigerufener Motorspezialist konnte den Schaden beheben. Der Platz selbst stand zum großen Teil voll von flugtauglichen Flugzeugen, aber es gab keine Flugzeugführer mehr. Die letzten Piloten waren am Vormittag mit den Jägern und einigen anderen Maschinen weggeflogen. Eine einzige Ju 52, bereits besetzt mit Soldaten, stand einige Meter von uns entfernt, aber ohne Pilot. Die Besatzung einer am Nachmittag gestarteten Ju 88 kam nach etwa einer Stunde zurück. Sie berichtete, daß sie von russischen Jägern angegriffen worden war und an der Küste hatte notlanden müssen. Diese Besatzung erklärte sich bereit, die noch wartende Ju 52 m übernehmen.“

Unser Start [mit der Ju 88, d. Red.] erfolgte am späten Nachmittag mit neun Mann an Bord. Nach kurzer Zeit kamen uns vier russische Jäger entgegen, die im waghalsigen Tiefflug abgeschüttelt werden konnten. Über See fing der rechte Motor an, unruhig zu laufen, vermutlich wegen Überbelastung. In 3.000m Höhe stellte ich den Motor ab und benutze ihn erst wieder bei der Landung in Kopenhagen. Britische Fallschirmjäger nahmen uns in Empfang. Nur unter großer Mühe konnte ich die zwischen den Reservetanks eingeschlossenen Soldaten herausholen.“ [4]

Lt. Horst Neumann (4./KG 26) erinnert sich wie folgt an den Einsatz:

„Ich startete als letzter in Gardemoen. Vor mir flog Oblt. Kowitz von der 6./KG 26. In den späten Nachmittagsstunden trafen wir auf dem Flugplatz in Libau ein. Uns war gesagt worden, daß wir hier auftanken könnten. Beim Anflug hatten wir den Funkpeiler benutzt und dadurch, trotz Tiefflug, den Platz finden können. Einige Flugzeuge von uns standen noch am Platzrand, in der Nähe der Flugleitung. FS ging alles sehr schnell. FS war gut organisiert. Der Tankwagen stand bereit und auch die auszufliegenden Soldaten waren eingeteilt. [...] Ich hatte acht Soldaten mitzunehmen, die brachte ich alle in der Kanzel unter, sitzend, liegend, wie, kann ich nicht mehr sagen. [...] Innerhalb von 50

Chapter 3

The Evacuation of Soldiers of Army Group Courland by Units Under the Command of the "Commanding General of the German Air Force L. Norway"

By late morning most of Air Command Courland's aircraft had already departed & while those that had taken off from Norway were now approaching Courland from the west. News of the imminent surrender spread, and as the day went on increasing numbers of soldiers made their way to the airfields. Ambulances & delivered the severely-wounded. As well, Army Group Courland had ordered each division to select 150 men (mainly older soldiers, fathers) for evacuation. Surprised and full of hope, the soldiers watched the approaching aircraft, not suspecting that only a fraction of them would find a space in one of the small number of machines.

Kampfgeschwader 26

According to Rudi Schmidt (C.O. of II./KG 26 in May 1945, and chronicler of KG 263, sometime on 7 May 1945 the torpedo-bomber Geschwader received a telex from the 5th Air Division informing it of the imminent surrender and advising it to prepare for a special mission. Geschwader commander Major Teske passed on the news by telephone to II./KG 26 (Bardufoss) and III./KG 26 (Trondheim-Vaernes).

At about 2100 hours on the evening of 7 May 1945 the two Gruppen received orders to move all their aircraft to Oslo-Gardemoen. II./KG 26 took off at about midnight, taking with it the Gruppe headquarters staff and servicing personnel. When III./KG 26 departed Trondheim-Vaernes is uncertain. In any event, on the morning of 8 May one of the Gruppe's Ju 188s crashed there shortly after take-off. All on board were killed. According to Schmidt's account, which is rather vague in places, "authorization from the western allies for this rescue mission" was received from Flensburg, "the seat of the Dönitz government" at "about 1000 hours". All aircraft flying to Army Group Courland were to have left their Norwegian airfields by 1200 hours at the latest. The timings offered by Schmidt contradict the previously-cited restrictions, which stated that no takeoffs were to be authorized from Norwegian airfields after 0545 hours.

The following two accounts describe KG 26's actions that day:

Oblt. Baron von Zedlitz of III./KG 26 wrote:

"In Oslo all the crews fit for duty were ordered to fly to Courland with a crew of three, leaving the flight engineers behind. The flight to Courland was uneventful. We arrived at Libau-Grobin in the afternoon. The radio operator took charge of refueling, but he filled the starboard engine's oil tank with gasoline. An engine specialist was summoned and set things right. % airfield itself was almost filled with flyable aircraft, but there were no more pilots. The last of them had flown away that morning in the fighters and other machines. A Ju 52, already loaded with soldiers, sat a few meters away, but without a pilot. A Ju 88 that had taken off in the afternoon returned about an hour later. The crew reported that they had been attacked by Russian fighters and forced down on the coast. They said that they were willing to take over the waiting Ju 52.

We took off [in the Ju 88, the editor] in the late afternoon with nine men on board. After a short time four Russian fighters approached, but by flying extremely low we were able to shake them off. Over the water the starboard engine began to run rough, probably because of overloading. At a height of 3000 meters I shut the engine down and did not use it again until we landed at Copenhagen. We were met by British paratroops. Only with great difficulty was I able to extract the soldiers wedged between the reserve fuel tanks." [4]

Lt. Horst Neumann (4./KG 263) recalled the mission as follows:

"I was last to take off from Gardemoen. In front of me was Oblt. Kowitz of 6./KG 26. Late in the afternoon we arrived at the Libau airfield, where we had been told we could refuel. We had used our radio direction finder, which enabled us to locate the airfield even at low altitude. Several of our aircraft were parked at the edge of the airfield near the control tower. Everything was well-organized and proceeded very quickly. The fuel truck was waiting and the soldiers to be evacuated had been selected. [...] Eight soldiers had been assigned to my aircraft, and I put them all in the cockpit, sitting, lying, I don't remember how. [...] Within 50 minutes I was ready to take off again. Immediately after take-



Foto 48

Eine Reihe von Ju 88 und Ju 188 der 11./KG 26, aufgenommen nach der Kapitulation auf dem Platz Bardufoss in Norwegen. Es flogen also längst nicht alle Maschinen dieser Gruppe Richtung Kurland. Beachte auf der rechten Ju 88 die Verbandskennung „1H“ klein am Rumpf.

Minuten konnte ich wieder starten. Gleich nach dem Start, wir hatten gerade die Küste unter uns, hatte ich drei russische Jäger dran. Sie flogen mehrere Angriffe und versuchten uns abzuschießen. Im Tiefstflug, hier hatte ich bestimmt mehr Übung als diese russischen Jäger, [...] konnten wir entkommen. Immerhin hatten wir acht Treffer erhalten, zum Glück nur im Blech. Unser Auftrag lautete, in Lübeck-Blankensee zu landen. [...] Spät abends trafen wir dort ein. Uns erwarteten die Engländer. Direkt an den Flugzeugen wurden wir abgeholt und in das Gefangenenlager gebracht.“ [5]

Wie viele Flugzeuge des KG 26 von Norwegen nach Kurland gestartet sind, ist unklar. Die verschiedenen Angaben reichen von 27 - 40 Flugzeugen.

Fünf Ju 88 der 6./KG 26 landeten auf dem Feldflugplatz Grobin. Dort - so Herbert Scholl [6] - „[...] herrschte heilloser Durcheinander, daß noch durch einen russischen Bombenangriff verstärkt wurde. Viele der in Grobin einfallenden, zum Teil unbewaffneten Maschinen fielen russischen Jägern zum Opfer. Im weiten Umkreis des Feldflugplatzes lagen brennende Flugzeuge, die entweder abgeschossen oder am Boden zerstört worden waren“. Auf Grund der vollkommen undurchsichtigen Lage organisierten die gelandeten Besatzungen der 6. Staffel in eigener Regie Flugbenzin, um jederzeit wieder starten zu können. Als der befürchtete russische Bombenangriff begann, starteten einige Flugzeuge panikartig. Dabei wurde eine Ju 188 des Geschwaderstabes getroffen und verbrannte mit der gesamten Besatzung. Gegen 16.00 Uhr starteten die Ju 88 der 6./KG 26 und landeten am Abend in Celle.

Dieser Flugplatz war auch das Ziel der Besatzung Oblt. Barnickel (Stabsstaffel/KG 26). Barnickel hatte mit seiner Ju 88 erst um 10.25 Uhr in Oslo-Gardemoen abgehoben - der letzte nachweisbare Start eines deutschen Flugzeuges von norwegischem Boden - und erreichte Libau um 14.30 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Platz von russischen Bombern angegriffen, eine Landung war deshalb nicht möglich. Die Besatzung flog, ohne einen Soldaten aufgenommen zu haben, über Bornholm und Lübeck nach Celle, wo sie um 18.00 Uhr landete und sich in englische Gefangenschaft begab.

Um 21.00 Uhr startete vermutlich die wohl letzte Maschine von Libau aus nach Westen. Die Ju 52 (7U + BM) wurde - wie Freiherr v. Zedlitz bereits oben erwähnt - von einer Besatzung der 4./KG 26 geflogen und hatte 30 Soldaten - zumeist Schwerverwundete - an Bord. Da das Flugzeug auf Grund einer defekten Leitung laufend Kraftstoff verlor, sah

Foto/Photo 48

Photo 48

A row of Ju 88s and Ju 188s of 11./KG 26 photographed at Bardufoss, Norway after the surrender. This photo shows that far from all of the unit's aircraft made the flight to Courland. Note the unit code "1H" in small letters on the fuselage of the Ju 88 on the right.

off, as we passed over the coast, we were intercepted by three Russian fighters. They made several passes and tried to shoot us down. When it came to flying extremely low, I definitely had more practice than these Russians [...] we were able to escape. The aircraft was hit eight times, but fortunately nowhere vital. We had orders to land at Lübeck-Blankensee. [...] We arrived there late in the evening. The English were waiting for us. We were picked up as we left the aircraft and taken to a POW camp.” [5]

How many aircraft of KG 26 took off from Norway to Courland is uncertain. The various sources put the number at 27 to 40.

Five Ju 88s of 6./KG 26 landed at the Grobin airfield. There, according to Herbert Scholl [6], “[...] there was utter confusion, made even worse by a Russian bombing raid. Many of the aircraft arriving at Grobin, some of them unarmed, fell prey to Russian fighters. All around the airfield lay burning aircraft, which had been either shot down or destroyed on the ground.” In this confused situation, most of the arriving 6. Staffel crews had to organize their own fuel. Several aircraft took off in panic when the feared Russian bombing raid began. A Ju 188 of the Geschwader headquarters was hit and went up in flames with its entire crew. The Ju 88s of 6./KG 26 took off at about 1600 hours and landed at Celle that evening.

This airfield was also the destination of Oblt. Barnickel and his crew (H.Q. Staffel/KG 26). Barnickel's Ju 88 did not depart Oslo-Gardemoen until 1025 hours - the last verifiable takeoff by a German aircraft from Norwegian soil - and reached Libau at 1430. The airfield was under attack by Russian bombers, making a landing impossible. The crew then flew via Bornholm and Lübeck to Celle, where they landed at 1800 hours and were taken prisoner by the British. The last aircraft to depart Libau to the west probably took off at 2100 hours. As previously stated by Baron von Zedlitz, the Ju 52 (7U + BM) was flown by a crew from 4./KG 26 with 30 soldiers, most of them badly wounded, on board. With the aircraft steadily losing fuel because of a faulty fuel line, the pilot was compelled to land at Bulltofta, a Swedish airfield near Malmö, at 2323 hours.

sich der Pilot gezwungen, um 23.23 Uhr auf dem in der Nähe von Malmö gelegenen schwedischen Flugplatz Bulltofta zu landen.

1./Kampfgeschwader 66

Diese mit Ju 88 S und Ju 188 ausgerüstete „Beleuchter-Gruppe“ hatte - um den vorrückenden Engländern auszuweichen - am 4.5.1945 von Neumünster nach Aalborg und Tirstrup verlegt. Als einen Tag später der Waffenstillstand für Holland, Nordwestdeutschland und Dänemark eintrat, verlegte eine nicht bekannte Anzahl von Ju 88 S und Ju 188 - Schätzungen belaufen sich auf 15 - 25 Maschinen - nach Stavanger-Sola/Norwegen und entzog sich somit der Teilkapitulation. Der am Morgen des 8. Mai eingehende Befehl, in den „Kurlandkessel“ zu fliegen, löste daher lebhafte Diskussionen unter den Angehörigen der Gruppe aus. Wäre man auf den dänischen Flugplätzen geblieben, hätte man auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen nicht mehr starten dürfen, d.h. der Krieg wäre beendet gewesen, man hätte „überlebt“. Jetzt drohten unversehens in letzter Stunde Abschuß, Tod oder russische Gefangenschaft. Zudem hatte die Gruppe auf dem Funkwege von den sehr schlechten Verhältnissen („aufgeweichte Landebahnen“) auf den kurländischen Flugplätzen erfahren. Doch der Befehl war unabänderlich. Vor dem Start verständigten sich die Besatzungen noch darauf, beim Rückflug von Kurland den Flugplatz Dedelsdorf in der Lüneburger Heide anzusteuern. Dort war die Gruppe im Winter 1944/45 stationiert gewesen und mehrere Besatzungen hatten am Platz Freundinnen. Oblt. Friedrich erhielt daher den Befehl, direkt von Stavanger nach Dedelsdorf zu fliegen, um den Engländern die Ankunft der Maschinen anzukündigen. Wie viele Besatzungen am 8.5.1945 wirklich noch nach Kurland flogen oder wie viele von vornherein Kurs auf Dedelsdorf nahmen, wird sich nicht mehr klären lassen. Mehrere Berichte verdeutlichen den Einsatz der Gruppe. Ofw. Pfau (1./KG 66) schreibt: „Ich startete am 8. Mai 1945 um 06.47 Uhr von Stavanger-Sola mit meinem Beobachter Fhr. Schneider und dem Bordfunker Ofw. Albert in meiner Ju 88 S-3 (Z6 + _H). Kurz nach 07.00 Uhr wurden wir auf Südostkurs über dem Skagerrak in etwa 1000 m Höhe bei wolkenlosem Himmel von vier Jägern angegriffen, die, wie wir kurz danach feststellten, zu einem britischen Flugzeugträger gehörten, der im Verband mit anderen britischen Schiffseinheiten in Richtung Oslofjord lief. [...]

Bei einem dieser Angriffe erhielt der mit dem Rücken zur Flugrichtung hinter mir am Bord-MG sitzende Ofw. Albert einen Schulterdurchschuß. Ich änderte nach Beginn der Jagdangriffe meinen Kurs, flog auf die norwegische Küste zu und ging auf Wassernähe herunter. Ofw. Albert war ohnmächtig geworden und hatte viel Blut verloren; er wurde von Fhr. Schneider notdürftig verbunden. Nach weiteren Jagdangriffen konnte ich die Maschine - wir hatten 15 Treffer erhalten, das linke Fahrwerk war zerschossen - um 7.55 Uhr auf dem Flugplatz Lister nur mit Bruch landen. Ofw. Albert wurde, da wir vor der Landung Notsignal geschossen hatten, mittels Sankra sofort in ein Lazarett gefahren.“

Lt. Plotter (1./KG 66) mußte den Flug nach Kurland abbrechen, weil die Treibstoffpumpenanlage nicht funktionierte. Die Besatzung konnte dennoch, wie verabredet, in Dedelsdorf landen.

Lt. Altrogge (1./KG 66) war um 4.30 Uhr in Stavanger-Sola gestartet. Er wählte den direkten Weg über Schweden. Ein schwedisches Jagdflugzeug versuchte ihn - vergeblich - durch das Schießen von Leuchtkugeln vom Kurs abzubringen: „Nach Erreichen von Windau sah ich mehrere Ju 52, die auf dem Kopf standen. Der Boden war aufgeweicht. Ohne einen einzigen Kurland-Kämpfer flog ich zurück nach Deutschland. Über Lübeck erreichten wir wieder Festland. Auf dem Weg weiter nach Süden konnten wir mehrfach englischen Jägern im Tiefstflug entkommen und landeten in Lieme, nahe Detmold.“

Neben Lt. Altrogge befürchteten noch andere Besatzungen, von den verschlammten Plätzen in Kurland nicht mehr starten zu können. drehten über Libau bzw. Windau ab und flogen nach Westen zurück. Soweit bekannt, landete lediglich die Besatzung Kurt Oesterle mit ihrer Ju 188 auf dem Feldflugplatz Cirava 30 km östlich von Libau. Kurz nach der Landung wurde die Maschine von russischen Tieffliegern zerstört, die schlimmsten Befürchtungen waren eingetreten. Als Oblt. Guess (Stkpt. der 1./KG 66) von Oesterles Mißgeschick per Funk erfuhr, kehrte er um und flog zurück nach Cirava. Dort nahm er die Besatzung Oesterle sowie sechs weitere Soldaten, die im Bombenschacht untergebracht wurden, an Bord und erreichte gegen 21.00 Uhr mit diesen Männern tatsächlich wieder Stavanger.

14./KG 200

Diese Schulstaffel hatte am 5. Mai 1945 den Befehl erhalten, von dem dänischen Flugplatz Tirstrup nach Lister/Norwegen zu verlegen. Allerdings war nur eine einzige Ju 88 einsatzbereit. Mit dieser Maschine flog Oblt. Droste nach Lister. Dort erhielt er am

1./Kampfgeschwader 66

On 4 May 1945 this target-marking Gruppe, equipped with Ju 88 S and Ju 188 aircraft, was forced to transfer from Neumünster to Aalborg and Tirstrup to escape the advancing British. One day later, when the ceasefire took effect in Holland, northwestern Germany and Denmark, an unknown number of Ju 88 S and Ju 188 aircraft (estimates range from 15 to 25) flew to Stavanger-Sola in Norway, escaping the partial surrender. The order received on the morning of 8 May to fly into the "Kurland Pocket" therefore generated considerable discussion among the members of the Gruppe. If they had stayed on the Danish airfields, the terms of the ceasefire would have kept them on the ground, meaning that their war would have been over and they had survived. Now, at the final hour, they faced the threat of being shot down, death or Russian imprisonment. Moreover, the Gruppe had learned by radio of the poor conditions at the Courland airfields ("softened runways"). But the order was irrevocable. Before taking off the crews agreed that after departing Courland they would head for the Dedelsdorf airfield in the Lüneburg Heath. The Gruppe had been based there in the winter of 1944-45 and several crews had girlfriends on the base. Oblt. Friedrich was ordered to fly directly from Stavanger to Dedelsdorf to inform the British that the aircraft would be coming. It is impossible to determine how many crews really flew to Courland on 8 May 1945 or how many set course for Dedelsdorf immediately after takeoff. Several accounts shed light on the Gruppe's actions:

Ofw. Pfau (1./KG 66) wrote:

"At 0647 hours on 8 May 1945, I took off from Stavanger-Sola in my Ju 88 S-3 (Z6 + ?H) with my observer Fhr. Schneider and radio operator Ofw. Albert. Shortly after 0700, while flying south over the Skagerrak at about 1000 meters altitude in a cloudless sky, we were attacked by four fighters. Soon afterward we discovered that they were from a British aircraft carrier sailing with other British naval units in the direction of Oslofjord. [...]

Ofw. Albert, who was sitting with his back to me manning the machine-gun, was wounded in the shoulder. When the fighter attacks began I altered course, headed toward the Norwegian coast and dropped down to sea level. Ofw. Albert had lost a great deal of blood and passed out; Fhr. Schneider did what he could for him. After further attacks, in which the aircraft took 15 hits and the left undercarriage was shot up, I made a crash-landing at Lister airfield at 0755. We had signaled an emergency prior to landing, and an ambulance immediately transported Ofw. Albert to hospital."

Lt. Plotter (1./KG 66) was forced to abort the flight to Courland because of a malfunctioning fuel pump system. In spite of this, the crew were able to land at Dedelsdorf as agreed upon.

Lt. Altrogge (1./KG 66) took off from Stavanger-Sola at 0430 hours. He selected the direct route over Sweden. A Swedish fighter tried - in vain - to divert him from his course by firing flares.

"When we reached Windau I saw several Ju 52s standing on their noses. The ground was soft. I flew back to Germany without a single Courland fighter. We reached the mainland at Lübeck. As we continued south we several times evaded English fighters by flying very low, and finally landed at Lieme, near Detmold."

Lt. Altrogge's was not the only crew with concerns about the muddy Courland airfields. Others, fearing that they would not be able to get airborne again, turned away over Libau or Windau and headed west. As far as is known, Kurt Oesterle was the only member of the Gruppe to land, at the forward airfield of Cirava 30 km east of Libau. Soon afterward the aircraft was destroyed by Russian aircraft and the crew's worst fears were realized. When Oblt. Guess (C.O. 1./KG 66) learned by radio of Oesterle's misfortune, he turned around and landed at Cirava. He picked up Oesterle and his crew and six other men, who squeezed into the bomb bay. Guess took off again and landed back at Stavanger at 2100 hours.

14./KG 200

On 5 May 1945 this training Staffel received orders to proceed from Tirstrup airfield in Denmark to Lister in Norway. The unit had just one serviceable Ju 88, which Oblt. Droste flew to Lister. On 7 May 1945, he received orders to fly to Courland - in a quasi-reconnaissance role - and summon other aircraft there by radio. Droste related:

"I took off at 0550 hours on 8 May. Over the Skagerrak I came upon a group of British vessels, which included an aircraft carrier. Four British fighters made

7.5.1945 den Befehl - quasi als Aufklärer - nach Kurland zu fliegen und andere Flugzeuge per Funk nachzuholen. Droste berichtet:

„Am 8.5. startete ich um 5.50 Uhr. Über dem Skagerrak begegnete ich einem englischen Flottenverband mit einem Flugzeugträger. Vier englische Jäger machten fünf Anflüge auf mein Flugzeug. Der rechte Motor [...] wurde beschädigt und ein Besatzungsmitglied verwundet. Ich bin dann mit dem einen Motor bis Dänemark geflogen und in Tirstrup gelandet.“

4./Nachtjagdgeschwader 3

Im März 1945 war die mit der Ju 88 G-6 ausgerüstete Nachtjagdstaffel Norwegen in 4./NJG 3 umbenannt worden. Im selben Monat teilte sich die in Oslo-Gardemoen liegende Staffel. Geführt von dem Staffelkapitän Hptm. Hüschens verlegten sieben Besatzungen nach Kjevik, während Hptm. Voigt mit sieben Besatzungen in Oslo-Gardemoen verblieb. Die Angaben über den Einsatz der 4./NJG 3 sind in mehreren Punkten unklar und widersprüchlich.

Von Oslo-Gardemoen starteten am 8.5.1945 gegen 4.00 Uhr mindestens sieben Ju 88 G-6 nach Kurland. Nach norwegischen Unterlagen prallte kurz darauf eine Maschine gegen einen Hügel, die Besatzung kam ums Leben. Der Flugweg führte zunächst in südlicher Richtung über Oslo und Norddänemark, dann ostwärts über Bornholm nach Libau. Unterwegs mußte Ofw. Falk (Besatzung Hptm. Hüschens) auf Grund von Motorproblemen den Flug abbrechen und landete auf dem schwedischen Platz Bredakra, wo er interniert wurde.

Zwei weitere Besatzungen brachen wegen Kompaßausfall noch über Dänemark den Flug ab. Doch die anderen Besatzungen erreichten Kurland. Nach einer Flugstrecke von 750 km landete Ofw. Keilig um 6.10 Uhr in Libau; erst um 14.35 Uhr trat er den Rückflug an und landete um 17.10 Uhr in Stade. Ob die Besatzung Keilig Soldaten aus dem „Kurlandkessel“ mitnahm, geht aus dem Flugbuch nicht hervor.

Zwei andere Ju 88 der Staffel erreichten den Feldflugplatz Grobin erst gegen 8.15 Uhr. Beim Start zum Rückflug wurde die Besatzung Fw. Jedecke dort mit ihrer Ju 88 von russischen Jägern tödlich abgeschossen. Ob die Besatzung einer weiteren Ju 88 (Oblt. Schulz) der 4./NJG 3 bei einem russischen Bombenangriff auf Libau ums Leben kam, konnte nicht zweifelsfrei geklärt werden.

Dagegen gelang der Besatzung Uffz. Exner/Uffz. Mocka mit sechs Soldaten an Bord der Start vom Platz Grobin I. Uffz. Mocka berichtet dazu:

„Nach langem Warten starteten wir [von Oslo-Gardemoen] beim Morgengrauen ohne eine Funkverbindung mit irgendeiner Stelle im Kurlandkessel zu haben und ohne Ahnung vom Frontverlauf. Nach unserer Landung entscherten wir die Pistolen und hatten den Finger am Knopf der Bordkanonen. Von unserem Kommen wußte keiner etwas und so waren auch keine Verwundeten auf den Platz geschafft worden; die lagen in Libau. Inzwischen kamen immer mehr Maschinen an. Es waren auch Ju 52 und die Fw 200 Condor dabei. Die Russen hatten leichtes Spiel, diese abzuschießen, um uns brannten die Maschinen. Wir ließen sofort tanken und hielten uns bei der Maschine auf. Als ein russischer Bombenangriff begann, schoben wir einfach fünf Infanteristen in den Bombenschacht, ein Obergefreiter von den Fliegern zwängte sich noch dazu in die Kanzel und starteten im Bombenhagel.“

Um 14.30 Uhr setzte Exner seine Ju 88 auf der Rollbahn des Fliegerhorstes Kiel-Holtenau auf. Auch Hptm. Voigt glückte der Rückflug, er landete in Hamburg. Ob neben der Besatzung auch Passagiere an Bord waren, ist auch hier nicht bekannt.

Eine weitere Ju 88 G-8 der Staffel - Flugzeugführer Lt. Rose - flog bis nach Mannheim-Sandhofen. Ob diese Maschine aus Kurland kam oder ob Rose schon über Dänemark den Flug ins Baltikum abgebrochen hatte, war nicht zu klären.

Transportstaffel „Condor“

Die Auflösung dieser mit Fw 200 ausgerüsteten Staffel war am 7.3.1945 verfügt worden; folgerichtig wird sie in einer Übersicht der am 25.4.1945 noch existenten Transportverbände der Deutschen Luftwaffe nicht mehr geführt. Die meisten viermotorigen Fw 200 hatte man zwischenzeitlich nach Deutschland für einen künftigen Einsatz bei der Deutschen Luftflotte überführt. Die restlichen Flugzeuge - etwa 10 Fw 200 - wurden in Norwegen auf den Flugplätzen Gardemoen, Vaaler und Lade abgestellt, die Besatzungen der Staffel waren anderen Verbänden außerhalb Norwegens zugewiesen worden.

Als dann am frühen Morgen des 8.5.1945 der Befehl eintraf, auch die flugklaren Fw 200 zum Abtransport von Soldaten der Kurlandarmee heranzuziehen, mußten Besatzungen anderer Verbände in die Fw 200 einsteigen. Bereits beim Start ging eine Condor zu Bruch, die Besatzung kam nicht zu Schaden. Um 5.00 Uhr hob die von einem Flug-

five passes on my aircraft. The right engine [...] was damaged and a member of the crew wounded. I then flew to Denmark on one engine and landed at Tirstrup.“

4./Nachtjagdgeschwader 3

In March 1945 the Night Fighter Staffel Norway, equipped with Ju 88 G-6s, was renamed 4./NJG 3. That same month the Staffel was split in two. Staffel commander Hptm. Hüschens took seven crews to Kjevik, while Hptm. Voigt remained at Oslo-Gardemoen with seven crews. Information about 4./NJG 3's part in the Courland operations is unclear and contradictory concerning several points.

At least seven Ju 88 G-6s took off from Oslo-Gardemoen for Courland at about 0400 hours on 8 May 1945. According to Norwegian sources, one aircraft crashed into a hill shortly after takeoff, killing the crew. The night-fighters initially flew south over Oslo and northern Denmark, then turned east over Bornholm to Libau.

Hptm. Hüschens developed engine trouble en route and landed at the Swedish airfield at Bredakra, where he was interned.

Two more crews aborted their flights over Denmark due to compass failure, but the others reached Courland. After flying a distance of 750 km, at 0610 hours Ofw. Keilig landed at Libau. He took off again at 1435 and landed at Stade at 1710. Keilig's log book does not reveal if he brought soldiers with him from the "Courland Pocket".

Two other Ju 88s did not arrive at the Grobin forward airfield until about 0815. Fw. Jedecke's Ju 88 was shot down by Russian fighters while taking off and all aboard were killed.

The crew of another of 4./NJG 3's Ju 88s (Oblt. Schulz) may have been killed in a Russian bombing attack on Libau, but this cannot be confirmed.

The crew of Uffz. Exner and Uffz. Mocka succeeded in taking off from Grobin I airfield with six soldiers on board. Uffz. Mocka provided the following account: "After a long wait, at dawn we took off [from Oslo-Gardemoen]. We had no radio contact with anyone in the Courland pocket and no idea where the front lines were. After landing we took the safeties off our pistols and kept our fingers on the cannon firing buttons. No one knew we were coming, so no wounded had been brought to the airfield. They were in Libau. In the meantime more aircraft kept arriving, including Ju 52s and Fw 200 Condors. The Russians had an easy time shooting them down, and aircraft burned around us. We refueled immediately and remained with the aircraft. When a Russian bombing raid began, we simply stuck five infantrymen in the bomb bay, while an aircrew Obergefreiter squeezed into the cockpit. Then we took off through a hail of bombs."

Exner put his Ju 88 down on the runway at Kiel-Holtenau air base at 1430 hours.

Hptm. Voigt also made it back, landing in Hamburg. It is not known if he had passengers on board.

Another of the Staffel's Ju 88 G-8s (pilot Lt. Rose) flew to Mannheim-Sandhofen. It has been impossible to determine whether the aircraft came in from Courland or Rose aborted the flight over Denmark.

Transportstaffel "Condor"

Orders for the disbandment of this Staffel, which was equipped with the Fw 200, had been issued on 7 March 1945; consequently it does not appear in a list of German transport units compiled on 25 April. By that time most Fw 200s had been flown to Germany for future use by the German airline Luftflotte. The remaining aircraft, about 10 Fw 200s, had been placed in storage at the Gardemoen, Vaaler and Lade airfields in Norway, while the Staffel's aircrews had been assigned to other units outside Norway.

Early on the morning of 8 May 1945 an order was received for all serviceable Fw 200s to take part in the evacuation of troops from Courland, consequently crews from other units had to fly the Condors. One aircraft crashed on takeoff, but the crew escaped unharmed. At 0500 a Condor (F8 + FS) flown by a pilot named Bergen took off from Trondheim. En route the crew decided to ignore the order and "make for home". According to a logbook entry, after a five-hour flight the Fw 200 landed at the British-occupied airfield at Flensburg.

Events on board another Fw 200 (F8 + MS) flown by a crew of Strategic Reconnaissance Gruppe 22 must have been dramatic. Over the Skagerrak the members of the crew apparently got into an argument about their destination. There was talk of "shooting" and "explosions" on board. In any event, pilot Lt. Zapf

zeugführer Bergen gesteuerte Fw 200 (F8 + FS) vom Flugplatz Drontheim ab. Unterwegs faßte die Besatzung den Entschluß, dem Befehl nicht Folge zu leisten, sondern sich in „Richtung Heimat“ abzusetzen. Laut Flugbucheintrag landete diese Fw 200 nach fünfstündigem Flug auf dem bereits von den Engländern besetzten Flugplatz Osnabrück. Dramatisch muß es hingegen an Bord einer, von einer Besatzung der Fernaufklärungsgruppe 22, geflogenen Fw 200 (F8 + MS) zugegangen sein. Über dem Skagerrak soll es unter den Besatzungsmitgliedern zu Auseinandersetzungen hinsichtlich des Flugzieles gekommen sein. Von „Schiessereien“ und „Explosionen“ an Bord ist die Rede. Jedenfalls änderte der Flugzeugführer Lt. Zapf den Kurs und landete auf dem schwedischen Flugplatz Göteborg.

Wie viele Fw 200 letztlich tatsächlich noch auf kurländischen Flugplätzen gelandet sind, ist völlig unklar. Der Marinemaat Günter Bahr, Angehöriger der 1. Räumbootflottille, beobachtete, daß gegen 11.00 Uhr eine Fw 200 über dem Hafengebiet von Libau abgeschossen wurde und brennend ins Wasser stürzte. Mehr Glück war Lt. Dorn beschieden. Auf einem Flugplatz in Kurland hatte er eine Reihe von Soldaten an Bord seiner Fw 200 nehmen können. Beim Rückflug wurde seine Maschine von russischen Jägern angegriffen, ein Motor fiel durch Beschuß aus, doch Lt. Dorn gelang es, zu entkommen. Welchen deutschen Flugplatz er ansteuern wollte, ist unklar. Nahe Lüneburg entdeckten englische Jäger die Viermotorige und zwangen Lt. Dorn zur Landung auf dem Flugplatz Lüneburg. Nach Mitteilung von Günter Ott landete noch eine zweite Condor in Lüneburg sowie weitere Fw 200 in Braunschweig bzw. Achmer. Ob diese Maschinen aus Kurland, direkt aus Norwegen oder von einem Flugplatz in noch von deutschen Truppen besetzten Gebieten kamen, ist unbekannt.

1.(F)/Aufklärungsgruppe 120 und 1.(F)/Aufklärungsgruppe 22

Diese Fernaufklärer-Staffel war auf dem Flugplatz Trontheim-Vaernes stationiert. Für den Kurlandeinsatz zog sie neben ihren eigenen Ju 88 D auch Flugzeuge der 1.(F)/22 heran, deren Besatzungen in Burg bei Magdeburg zur Umschulung lagen. Schon beim Start stürzte aus unbekanntem Grund die Besatzung Fw. Schmidt/Ogefr. Grosser tödlich ab. Fw. Hasenmüller startete indes um 05:30 Uhr in Trontheim-Vaernes ohne Probleme, überflog befehlswidrig Schweden und landete um 10.30 Uhr in Cirava. Ob die Besatzung dort Soldaten aufnahm, ist nicht nachweisbar. Schon eine halbe Stunde später trat Fw. Hasenmüller den Rückflug nach Westen an und landete nach einem fünfständigen Flug in Eschwege.

Ofw. Deutschbein war erst gegen 07.00 Uhr in Trontheim-Vaernes gestartet, mußte aber nach wenigen Minuten wegen unklarer Kompaßanlage umkehren. Eine Stunde später hob die Besatzung mit ihrer Ju 88 A-6 (4N + CH) erneut ab. Deutschbein überflog, um die Flugstrecke abzukürzen, schwedisches Hoheitsgebiet, wurde von schwedischen Jägern abgefangen, nach Kalmar geleitet, dort zur Landung gezwungen und interniert. Mehr Glück hatte die Besatzung Sauss, ihr gelang der Flug in den Kessel. Im Laufe des Vormittags landete sie in Cirava und startete wenig später mit einigen Soldaten an Bord Richtung Westen. Ohne Zwischenfälle landete Uffz. Sauss seine Ju 188 4N + E (oder F) H gegen Mittag in Großenbrode/Schleswig-Holstein.

Westa 3

Die mit Ju 88 und Ju 188 ausgerüstete Staffel (Staffelkapitän Oblt. Huck) war Anfang Mai 1945 auf dem Flugplatz Oysand in der Nähe von Trontheim stationiert. Uffz. Werner Maurer, der um 5.00 Uhr mit einer Ju 188 in Oysand startete, erinnert sich:

„Für den Kurlandeinsatz erging ein Aufruf des Staffelkapitäns, dort befindliche deutsche Soldaten zu evakuieren. Angesichts des bereits erfolgten Waffenstillstandes war die Bereitschaft, nochmals das Leben zu riskieren, nicht sehr groß. Anfangs meldeten sich nur einige Unteroffiziers-Besatzungen. Der Staffelkapitän, Oblt. Huck, machte aber „Druck“ und so erklärte sich auch noch ein Offizier (Lt. Schnellbeck?) bereit, nach Libau zu fliegen. Nachdem alle Bildgeräte aus unseren Flugzeugen ausgebaut worden waren, starteten dann drei oder vier Ju 188 und eine Ju 88 D. Um möglichst viele Soldaten an Bord nehmen zu können, flogen nur die Funker mit. Alle Flugzeuge überquerten Schweden und passierten die Insel Gotland nahe Visby. Unterwegs entdeckten wir einen Jäger, aber wir flogen zu hoch für ihn. Auf Grund der guten Wetterbedingungen erreichten wir nach drei Stunden sicher Libau. Als wir nach einer Stunde wieder starten wollten, drängten sich Hunderte. Ich verzichte aufzutanken und konnte so 14-15 Personen mitnehmen. Mit dem letzten Tropfen Sprit landete ich um 13.00 Uhr in Hamburg-Fuhlsbüttel.“

Die Besatzung Lt. Trn/Uffz. Zeissler war vom Flugplatz Trontheim-Vaernes gestartet und landete ebenfalls in Libau. Dort wurde ihre Maschine wenig später bei einem russischen Bombenangriff zerstört. Glücklicherweise nahm eine andere Ju 88 der Staffel, die bereits 14 Soldaten im Rumpf untergebracht hatte, Trn und Zeissler noch an Bord. Gegen 16.00 Uhr landete diese Maschine in der Nähe von Eschwege/Hessen.

changed course and landed at the Swedish airfield of Göteborg.

The number of Fw 200s to actually land on airfields in Courland is uncertain. At about 1100 hours Marinemaat Günter Bahr, a member of the 1st Minesweeper Flotilla, saw a Fw 200 shot down in flames over Libau harbor. Lt. Dorn was more fortunate. He took a number of soldiers on board his Fw 200 at one of the airfields in Courland. During the return flight his aircraft was attacked by Russian fighters and one engine was shot out. Dorn still managed to give the fighters the slip. His intended destination in Germany is not known. British fighters intercepted the Condor near Lüneburg and forced Dorn to land there. According to Günter Ott a second Condor landed at Lüneburg, while others came down at Brunswick and Achmer. It is not known if these aircraft flew direct from Courland, Norway or from an airfield in territory still held by German troops.

1.(F)/Aufklärungsgruppe 120 und 1.(F)/Aufklärungsgruppe 22

This strategic reconnaissance Staffel was based at Trontheim-Vaernes. In addition to its own Ju 88 Ds, the unit also used aircraft of 1.(F)/22 in the Courland airlift, that unit's crews having been sent to Burg near Magdeburg for conversion training. The aircraft flown by the crew of Fw. Schmidt and Ogefr. Grosser crashed on takeoff for unknown reason and both men were killed.

Fw. Hasenmüller took off from Trontheim-Vaernes at 0530 hours. Contrary to orders, he overflew Sweden and landed at Cirava at 1030. It has been impossible to verify whether the crew took soldiers on board. Fw. Hasenmüller took off again 30 minutes later, and after a five-hour flight landed at Eschwege.

Ofw. Deutschbein did not get airborne from Trontheim-Vaernes until about 0700 hours, but after only a few minutes he was forced to return with an un-serviceable compass system. One hour later the crew took off again in their Ju 88 A-6 (4N + CH). Deutschbein decided to save time by flying over Swedish territory but was intercepted by Swedish fighters. He was escorted to Kalmar, forced to land there and subsequently interned.

The Sauss crew had better luck, arriving at Cirava airfield inside the pocket during the morning. A short time later he took off again with several soldiers on board. Uffz. Sauss flew to Germany without incident and at about noon landed his Ju 188 4N + E (or F) H at Grossenbrode in Schleswig-Holstein.

Westa 3

Equipped with Ju 88 and Ju 188 aircraft, at the beginning of May 1945 the Staffel (C.O. Oblt. Huck) was stationed at Oysand airfield near Trontheim. Uffz. Werner Maurer, who took off from Oysand in a Ju 188 at 0500 hours, recalled:

“The Staffel commander asked for volunteers to fly to Courland and evacuate German soldiers there. With a ceasefire already declared, the idea of risking our lives again generated little enthusiasm. At first only a couple of NCO crews volunteered. The Staffel commander, Oblt. Huck, applied pressure, and then an officer (Lt. Schnellbeck?) declared himself ready to fly to Libau. Once all the camera equipment had been removed from our aircraft, three or four Ju 188s and one Ju 88 D took off. To accommodate the maximum possible number of soldiers, only the radio operators went along. All aircraft flew over Sweden and passed the island of Gotland near Visby. En route we spotted a fighter, but we were too high for him. The weather was good, and we arrived at Libau after three hours. An hour later, as we made ready to depart, hundreds pressed forward. I dispensed with refueling and was thus able to take 14 or 15 persons on board. With my last drops of fuel I landed at Hamburg-Fuhlsbüttel at 1300 hours.”

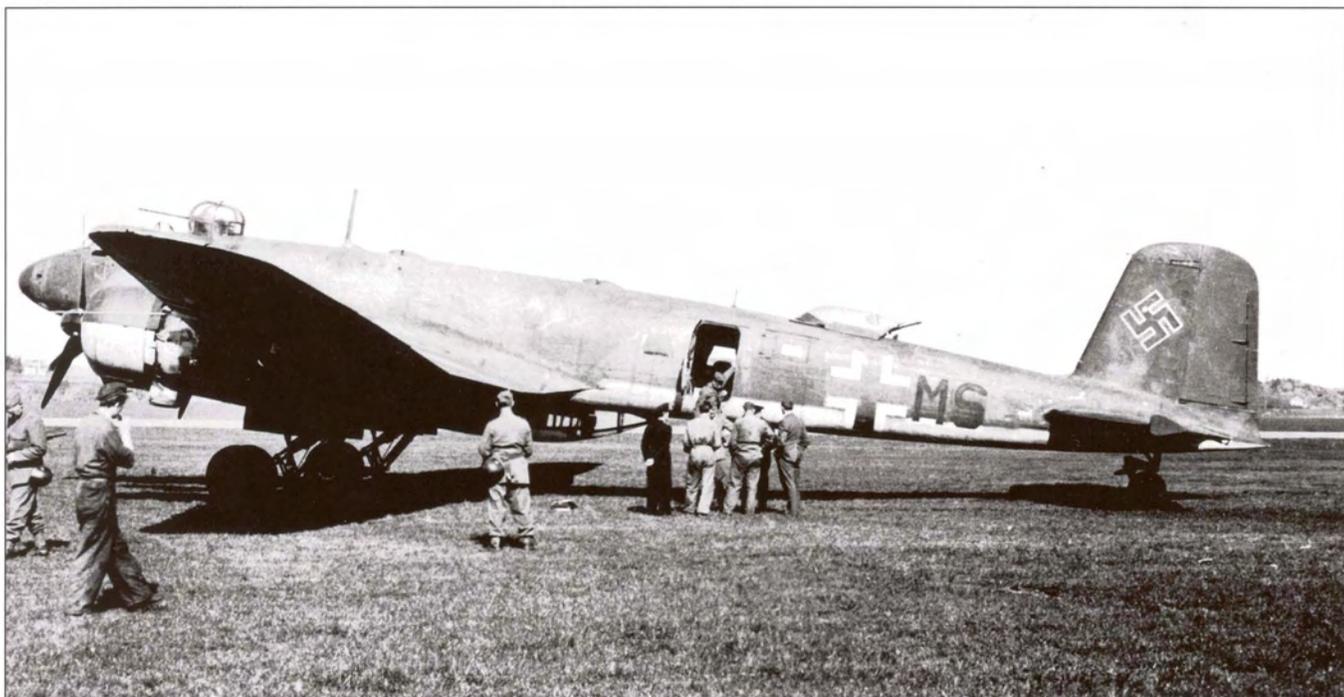
The crew of Lt. Trn and Uffz. Zeissler took off from Trontheim-Vaernes and also landed at Libau. A short time later their aircraft was destroyed by Russian bombs. Fortunately another of the Staffel's Ju 88s, which already had 14 soldiers in its fuselage, was able to take Trn and Zeissler on board. The aircraft landed near Eschwege, Hesse at approximately 1600 hours.

Another of Westa 3's Ju 88s flown by Fw. Prudenz took several soldiers on board at Windau and subsequently reached Kiel-Holtenau.

Lt. Schnellbeck did not make it to Courland. Engine trouble forced him to abort the flight and return to Oysand.

1./Seeaufklärungsgruppe 130

Three of this Staffel's BV 138 C-1s took off from the seaplane base at Stavanger-Sola for Windau. At the pre-mission briefing the crews were assured that there was sufficient diesel fuel for the three flying boats at the port of Windau. The



Foto/Photo 49

Foto 49

30 Minuten nach dem Start von Gardemoen (Oslo) aus Richtung Kurland, löste sich vermutlich unabsichtlich aus dem MG 151 des oberen Drehturms der Fw 200 C-5, F8 + MS ein Schuß und beschädigte die linke Fläche. Das Flugzeug, geflogen von einer Besatzung der 1.(F)/22, landete daraufhin um 7.30 Uhr in Torslanda/Schweden. Die Maschine, Werknr. 0191, wurde 1948 verschrottet. Sammlung Widfeldt

Photo 49

Thirty minutes after departing Gardemoen (Oslo) for Courland, the port wing of Fw 200 C-5 F8 + MS was damaged when struck by a round accidentally fired from the MG 151 of its forward dorsal turret. Flown by a crew from 1.(F)/22, the aircraft subsequently landed at Torslanda, Sweden at 0730. The machine, Werknr. 0191, was scrapped in 1948. Widfeldt Collection

Eine weitere - von Fw. Pudenz gesteuerte - Ju 88 der Westa 3 nahm in Windau mehrere Soldaten an Bord und gelangte anschließend sicher nach Kiel-Holtenau. Nicht nach Kurland schaffte es Lt. Schnellbeck. Er mußte auf Grund einer Motorstörung seinen Flug abbrechen und zum Platz Oysand zurückkehren.

1./Seeaufklärungsgruppe 130

Drei BV 138 C-1 dieser Staffel starteten von Stavanger-Sola (See) nach Windau. In der Einsatzbesprechung war den Besatzungen versichert worden, daß genügend Dieselmotorkraftstoff für die drei Flugboote im Hafen von Windau bereit läge. So erfolgte der Start nur mit halbvollen Tanks. Wider Erwarten stand aber nach der Landung im Kessel für die drei BV 138 in Windau kein Kraftstoff zur Verfügung. Notgedrungen mußte unter schwierigsten Umständen aus zwei der drei gelandeten Flugboote der verbliebene Dieselmotorkraftstoff in die dritte BV 138 umpumpt werden. Diese - gesteuert von Lt. Pörksen - startete dann mit den Besatzungsmitgliedern der anderen beiden Flugboote zurück nach Westen und landete schließlich sicher in List auf Sylt. „Kurlandkämpfer“ konnten unter diesen Umständen nicht ausgeflogen werden.

Seenotstaffel 50

Wenige Minuten vor Mitternacht des 8.5.1945 landete im Hafen von Trelleborg (Schweden) eine Do 24 (5B + BU) aus Windau. Das Flugboot war 19 Stunden vorher in dem norwegischen Hafen Gossen (bei Oslo) nach Kurland gestartet. In Windau angekommen, hatten sich 37 Soldaten - meist Angehörige einer Flak Einheit - an Bord des Flugbootes gezwängt. Treibstoff zum Auftanken war nicht vorhanden und so konnte die Do 24 nicht - wie vorgesehen - Kurs auf Kiel nehmen, sondern mußte notgedrungen Trelleborg in Schweden anfliegen.

Doch mit ihrer Ankunft in Schweden waren die Kurlandkämpfer entgegen ihrer Erwartungen nicht gerettet. So unglaublich es klingt, die neutralen Schweden ließen einige Monate später lediglich die vierköpfige Besatzung der Do 24 in eine westliche Besatzungszone in Deutschland ausreisen, da sie vor diesem Einsatz in Norwegen gestartet war damit aus dem Kampfbereich der Westfront kam. Die Soldaten hingegen, die in Windau an Bord des Flugbootes gegangen waren, wurden als „Ostfront-Kämpfer“ eingestuft und von der schwedischen Regierung 1946 an die Sowjetunion ausgeliefert. Sie teilten damit das Schicksal von ca. 3300 weiteren Soldaten, die im Mai 1945 nach

aircraft thus took off with half-full tanks. The three BV 138s landed inside the pocket, but it turned out that there was no fuel in Windau. The crews were forced to transfer the remaining diesel fuel from two of the flying boats into the third BV 138 under extremely difficult conditions. With Lt. Pörksen at the controls, this aircraft took off carrying the crews of the other two flying boats and subsequently landed at List on the island of Sylt. Under these circumstances it was impossible for the crews to evacuate any "Courland fighters".

Seenotstaffel 50

Shortly before midnight on 8 May 1945 a Do 24 (5B + BU) from Windau landed in the port of Trelleborg (Sweden). Nineteen hours earlier the flying boat had taken off from the Norwegian port of Gossen (near Oslo) for Courland. At Windau 37 soldiers - most members of a flak unit - boarded the flying boat. As there was no fuel available, the Do 24 could not make for Kiel as planned and instead was forced to fly to Trelleborg in Sweden.

Reaching Sweden did not mean safety for the Courland fighters, however. As unbelievable as it sounds, several months later neutral Sweden only allowed the four-man crew of the Do 24 to travel to the western occupation zone in Germany, as they had been based in Norway, part of the western theater of operations. The soldiers who had boarded the flying boat in Windau were classified as "Eastern Front fighters" and in 1946 Swedish government turned them over to the Soviet Union. They thus shared the fate of about 3,300 other German soldiers who arrived in Sweden in May 1945 after the ships or aircraft in which they had fled East Prussia and Courland were unable to reach ports or airfields in Denmark or Germany. The Soviet government exerted tremendous pressure on the Swedes to hand over the German soldiers. Though neutral, Sweden did not resist the Soviet demands. Many German soldiers harmed themselves or committed suicide to avoid becoming prisoners of the Soviets.

Transportgruppe 20

On 25 April 1945 this transport Gruppe, made up of three Staffeln, had available 38 Ju 52s. At the beginning of May 1945 one of these Staffeln, whose Staffel letters suggest was 4./TGr. 20, was stationed at Trondheim-Lade with seven Ju 52s. According

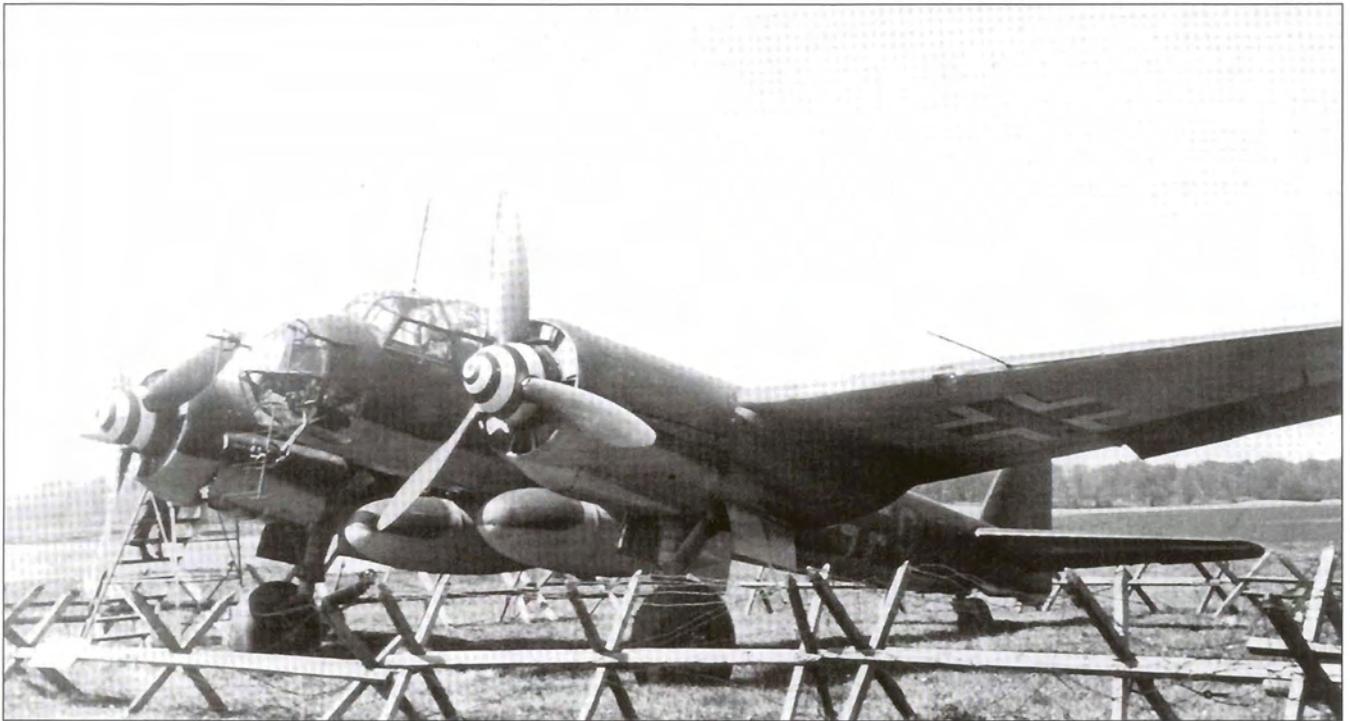


Foto 50

Diese Ju 88 T-3, 4N + CH, Werknr. 08801285, geflogen von Ofw. Willi Deutschbein, mußte während des Fluges von Drontheim nach Cirava wegen einer Motorstörung kurz vor dem Ziel umdrehen und geriet in den schwedischen Luftraum. Dort wurde sie von schwedischen Jägern der F 12 Wing um 10.02 Uhr in Kalmar zur Landung gezwungen. Zweiter Mann an Bord war Fw. Hasso Heine (BF). Beachte das Schiffsuchradar, die beiden 500 l Zusatztanks und die Spiralspinner. 1954 wurde die 4N + CH verschrottet.

Sammlung Widfeldt

Photo 50

After departing Trondheim, this Ju 88 T-3 (4N + CH, Werknr. 08801285) flown by Ofw. Willi Deutschbein developed engine trouble as it neared Cirava. Deutschbein reversed course and entered Swedish airspace. He was intercepted by fighters of the F 12 Wing and forced to land at Kalmar at 1002 hours. The second man on board was Fw. Hasso Heine, the radio operator. Note the maritime search radar, the two 500-liter drop tanks and the spiral spinners. 4N + CH was scrapped in 1954.

Widfeldt Collection



Photo 51

Flown by Uffz. Sauss of 1.(F)/22, this Ju 188 (4N + EH) landed safely at Grossenbrode in Schleswig-Holstein at noon on 8 May 1945. Prior to this it had flown from Trondheim to Cirava and then to Schleswig-Holstein, a total of 3400 km. For Sauss and his crew the Second World War was over, they had survived. A number of soldiers made the flight out of the pocket with them, relieved to have escaped Russian captivity at the last minute.

Meyer Collection

Foto 51

Die Besatzung Uffz. Sauss von der 1.(F)/22 ist am Mittag des 8. Mai 1945 mit ihrer Ju 188 4N + EH sicher in Großenbrode/Schleswig-Holstein gelandet. Hinter ihr liegt ein Flug von Drontheim nach Cirava und zurück nach Schleswig-Holstein, insgesamt ca. 3.400 km. Nun ist der Zweite Weltkrieg für die Männer vorbei, sie haben überlebt. Mit ihnen freuen sich einige aus dem Kessel ausgeflogene Soldaten, ihnen ist der Weg in russische Gefangenschaft in letzter Minute erspart geblieben.

Sammlung Meyer

Schweden gelangten, weil die Schiffe und Flugzeuge, mit denen sie aus Kurland oder Ostpreußen geflohen waren, dänische oder deutsche Häfen bzw. Flugplätze nicht erreicht hatten. Die sowjetische Regierung hatte Schweden massiv unter Druck gesetzt und die Übergabe der deutschen Soldaten erzwungen. Obwohl neutral, widersetzten die Schweden sich dieser russischen Forderung nicht. Im Vorfeld der Auslieferung kam es dann unter den deutschen Soldaten zu umfangreichen Selbstverstümmelungen und Selbstmorden, um dem Weg in die russische Gefangenschaft zu entgehen.

Transportgruppe 20

Diese drei Staffeln umfassende Transportgruppe verfügte am 25.4.1945 über 38 Ju 52. Eine dieser Staffeln, die Staffelnbuchstaben legen die Vermutung nahe, daß es sich um die 4./TGr. 20 handelte, war Anfang Mai 1945 in Trondheim-Lade stationiert und verfügte

to former radio operator Uffz. Obnesorge, these were equipped with extended-range equipment consisting of a fuel transfer system and additional fuel tanks. Thus modified, the Ju 52s had a maximum endurance of almost nine hours. Staffel commander Hptm. Schwager informed the crews of the coming mission at 0100 hours on 8 May 1945. At about 0300 the aircraft took off for Kristiansand, where the crews would receive the final mission order. The Ju 52s took off from Kristiansand for Courland between 0600 and 1000 hours.

Uffz. Obnesorge described his flight:

"In Kristiansand we received the final mission order, our destination Libau-Grodin. We took off at 1010 hours. [...] The flight across the Skagerrak was uneventful. [...] We flew at varying altitudes, side by side with Oblt. Werner's ma-

über sieben Ju 52. Diese waren, so der frühere Bordfunker Uffz. Ohnesorge, mit einer Langstreckenausrüstung, bestehend aus einer Umpumpanlage und zusätzlichen Benzinfässern, ausgestattet. Damit konnte eine Flugzeit von fast neun Stunden erreicht werden. Am 8.5.1945 wurden die Besatzungen von dem Stkpt. Hptm. Schwager um 01.00 Uhr über den bevorstehenden Flug informiert und hoben gegen 03.00 Uhr nach Kristiansand ab, um dort den endgültigen Einsatzbefehl zu erhalten. Zwischen 6.00 und 10.00 Uhr starteten die Ju 52 von Kristiansand in Richtung Kurland. Uffz. Ohnesorge schildert seinen Flug:

„In Kristiansand bekamen wir den endgültigen Einsatzbefehl mit dem Ziel Libau-Grobin. Der Start erfolgte um 10.10 Uhr [...] Der Flug über das Skagerrak verlief problemlos. [...] Wir flogen in wechselnden Höhen Seite an Seite mit der Maschine von Oblt. Werner. Über dem Öresund gerieten wir - absichtlich sicher nicht - auf schwedisches Hoheitsgebiet. Wenig später wurden wir von zwei schwedischen Jägern angegriffen, deren Leuchtpurkugeln seitlich vorbei flogen und uns auf diese Weise aufs Meer abdrängten. Auf Befehl unseres Flugzeugführers Oberfähnrich Braun hat unser Heckschütze nicht zurückgeschossen, um die Situation nicht weiter zu erschweren. Nachdem wir Bornholm als Navigationspunkt angeflogen hatten, nahmen wir Direktkurs auf Libau. [...] Dort landeten wir um 15.10 Uhr. Etwa 10 Minuten nach der Landung griff eine Anzahl sowjetischer Schlachtflieger aus allen Rohren feuernd den Platz an. Ich konnte gerade noch in ein Einmannloch springen. [...] Niemand war verletzt worden, allerdings hatte unsere Ju viele Treffer erhalten, die Kanzel war stark zerschossen und aus den Flächen floß der Sprit heraus. Sie brannte noch nicht, konnte aber jeden Moment explodieren. [...] Die Maschine von Oblt. Werner (7U + JM) stand ein wenig abseits und hatte hinten im Rumpf nur einige Splittereinschläge. Zum Glück war sie noch flugfähig.“

Uffz. Ohnesorge ging mit den anderen Besatzungsmitgliedern der zerschossenen Ju 52 an Bord der 7U + JM. Etwa 21 Soldaten, ausgewählt nach Alter, Ehestand und Kinderzahl folgten. Ohnesorge:

„Ich erinnere mich noch genau, daß kurz vor unserem Start der Peilfunker, der uns das kurze QDM übermittelt hatte, zu unserer Maschine kam mit der Bitte, mitfliegen zu dürfen. Als wir ihm erklärten, daß noch eine größere Anzahl von Maschinen aus Norwegen im Anflug sei, ging er in treuer Pflichterfüllung zu seiner Peilstation zurück und wünschte uns, wenn auch traurig, einen guten Flug in die Heimat. [...] Mit Rücksicht auf das Startgewicht - wir waren acht Besatzungsmitglieder und etwa 21 Soldaten - benötigten wir die ganze Länge der holprigen Startbahn und kamen auch gut in die Luft. Um nicht von russischen Jägern abgefangen zu werden, nahmen wir zunächst Kurs Nordwest in Richtung Gotland und später Südwest, bis wir Öland in Sicht bekamen. Wir flogen so tief, wie es die Maschine ohne Wasserberührung nur zuließ und immer entlang der Drei-Meilen-Zone zur schwedischen Küste. Später bogen wir in die Kieler Bucht ein und landeten schließlich nach fünf Stunden Flug um etwa 20.25 Uhr auf dem Platz Kiel-Holtenau.“

Eine andere Besatzung der TGr. 20, jene von Fw. Zwetti, landete mit der Ju 52 (7U + BM) um 11.00 Uhr in Windau, nahm 16 Personen an Bord und startete um 14.00 Uhr zum Rückflug. Unterwegs fiel ein Motor aus, trotzdem fiel die Maschine um 18.00 Uhr sicher in Neumünster ein.

Flugzeuge mit ungeklärter Einheitszugehörigkeit

Zwei Bf 109 G-8/R landeten am 8.5.1945 mit vier Soldaten auf dem schwedischen Flugplatz Bredakra und am 9. Mai (!) gingen noch drei Fi 156 auf schwedischem Staatsgebiet nieder. Einer der Störche war mit vier Soldaten besetzt, keiner von ihnen hatte eine Ausbildung als Flugzeugführer!

4. Kapitel

Fazit

Zu den Glücklichen, die mit einem Flugzeug Kurland verlassen konnten, gehörte auch Oberstlt. de Maizière. Er war am 8.5.1945 erneut vom OKW mit einem Sonderflugzeug - gestellt sehr wahrscheinlich von der II./TG 3 - von Flensburg zur Heeresgruppe Kurland entsandt worden, um den auf dem Funkwege erteilten Kapitulationsbefehl mündlich zu bestätigen. Während de Maizière die Führung der Heeresgruppe informierte, wurde seine Ju 52 durch russische Flugzeuge zerstört. Mit einem „Storch“ konnte er am Nachmittag zum Flugplatz Windau fliegen, mußte aber mit ansehen, wie durch die pausenlosen russischen Luftangriffe ein Transportflugzeug nach dem anderen beschädigt oder zerstört wurde. Erst am frühen Abend fand de Maizière einen Platz in einer schon überladenen Maschine. Zwischen zwei Tiefliegerangriffen gelang es dem Flugzeugführer

chine. Over the Öresund we crossed into Swedish territory - certainly not on purpose. Soon afterward we were attacked by two Swedish fighters. Their tracer flew past and in this way they forced us down toward the sea. Our pilot Oberfähnrich Braun had ordered the dorsal gunner not to shoot back, so as not to make the situation even worse. After approaching the navigation fix of Bornholm, we turned onto a direct heading for Libau. [...] We landed there at 1510 hours. About ten minutes after our arrival a large number of Soviet close-support aircraft attacked the airfield, blazing away with their guns. I just managed to leap into a foxhole. [...] No one was injured, but our Ju took many hits. The cockpit was shot up and there was fuel running from the wings. It wasn't burning yet, but it might explode at any minute. [...] Oblt. Werner's machine (7U + JM) was slightly off to the side and had only minor fragment damage to the rear fuselage. Fortunately it was still flyable.”

Uffz. Ohnesorge and the other crewmembers of the shot-up Ju 52 boarded 7U + JM. They were followed by about 21 soldiers, chosen by age, marital status and number of children.

Ohnesorge: "I can still remember clearly how, just prior to takeoff, the DF operator who had given us a homing track to Libau came over to our aircraft and asked if he could come with us. We explained to him that an even larger number of aircraft was on its way from Norway, and like a true soldier he returned to his DF station and wished us, though rather sadly, a good flight home. [...] In view of our takeoff weight - we were eight crewmen and about 21 soldiers - we needed the full length of the bumpy runway. We made a smooth takeoff and initially headed northwest toward Gotland to avoid Russian fighters. Later we turned southwest until we sighted Öland. We flew as low as we could without touching the water, hugging the three-mile limit along the Swedish coast. Later we turned into Kiel Bay and at approximately 2025 hours landed at Kiel-Holtenau airfield after a five-hour flight.”

Another crew from TGr. 20, that of Fw. Zwetti, landed their Ju 52 (7U + BM) at Windau at 1100 hours. After taking 16 people on board, Zwetti took off again at 1400. The aircraft lost an engine en route, nevertheless it landed safely at Neumünster at 1800 hours.

Aircraft From Unidentified Units

Two Bf 109 G-8/Rs landed at Bredakra airfield in Sweden on 8 and 9 (!) May 1945, while three Fi 156s also landed in Sweden. One of the Storks carried four soldiers, none of whom had any flight training!

Chapter 4

Summary

Among the lucky ones able to escape Courland by air was Oberstlt. de Maizière. On 8 May 1945 he was again sent by the OKW from Flensburg to Army Group Courland in a special aircraft - probably provided by II./TG 3 - to verbally confirm the surrender order previously transmitted by radio. While de Maizière was briefing the army group's commanders, his Ju 52 was destroyed by Russian aircraft. In the afternoon he flew by Stork to Windau airfield, where he was forced to watch as one transport aircraft after another was destroyed or damaged by the ceaseless Russian air attacks. Not until early evening was de Maizière able to find space in an already overloaded aircraft. Steady rain had turned the airfield into a muddy field, but the pilot managed to get the aircraft into the air between air attacks. Because of its late departure the Ju 52, which probably belonged to TGr. 20, did not reach Flensburg until after dark. It was a bright night and the pilot was able to orient himself by the Flensburg Fjord and land without difficulty. At about midnight de Maizière reported to the OKW that he had completed his mission. His aircraft must have been among the last that was able to depart Courland.

On 8 May 1945 the German Navy evacuated approximately 26,000 soldiers from Courland aboard torpedo boats, minesweepers, ferries and armed trawlers. Because of limited resources and at times chaotic conditions at airfields in Courland, on the last day of the war the Luftwaffe was only able to rescue several hundred soldiers from Russian captivity. Unfortunately this "last-minute rescue mission" also cost the lives of some of the crews taking part. It was a bitter fate for men who knew that the end of the war was at hand.

rer, von dem durch den lang andauernden Regen in ein Schlammfeld verwandelt Platz Windau, die Maschine in die Luft zu bringen. Wegen des späten Starts erreichte die Ju 52, die vermutlich zur TGr. 20 gehörte, erst nach Einbruch der Dunkelheit Flensburg. Auf Grund der hellen Nacht konnte sich der Pilot am Verlauf der Flensburger Förde orientieren und ihm gelang eine problemlose Landung. Gegen Mitternacht meldete sich de Maizière nach erfülltem Auftrag beim OKW zurück. Sein Flugzeug dürfte zu den letzten gehört haben, das Kurland noch verlassen konnte.

Während es der Kriegsmarine gelang, mit Schnellbooten, Minenräumern, Fährprähmen und Kriegsfischkuttern am 8. Mai 1945 noch ca. 26.000 Soldaten aus Kurland abzutransportieren, konnte die deutsche Luftwaffe an diesem letzten Kriegstag - auf Grund der bescheidenen Möglichkeiten und z.T. chaotischen Verhältnisse auf den kurländischen Plätzen - nur einige hundert Soldaten vor der russischen Gefangenschaft retten. Leider kostete dieser „Rettungseinsatz in letzter Stunde“ auch einer Reihe von eingesetzten Besatzungen das Leben. Ein bitteres Schicksal, wenn man bedenkt, daß diese Männer das Kriegsende praktisch vor Augen hatten. Der Wehrmachtsbericht vom 8.5.1945 faßte diesen letzten Einsatz der Deutschen Luftwaffe in einem Satz zusammen: „In voller Ordnung wurden mit den nach Westen noch ausfliegenden Flugzeugen nur Versehrtete und Väter zahlreicher Kinder abtransportiert.“ [7]

Nach sowjetischen Angaben wurden in Kurland 189.000 deutsche Soldaten und 14.000 lettische Freiwillige gefangen genommen und u.a. 136 Flugzeuge erbeutet.

Quellen

- 1.) Maizière, Ulrich de, In der Pflicht, Hamburg, Berlin 1997, S. 109
- 2.) Haupt, Werner, Kurland – Die letzte Front, Bad Nauheim 1959, S. 122
- 3.) Bob, Ekkehard u.a., Die Grünherzjäger, Illertissen 1999, S. 35
- 4.) Zedlitz, Hans Freiherr von, 8. Mai 1945 – Mein letzter Feindflug, In: Luftwaffen-Revue, Heft 2/1995, S. 33-34
- 5.) Schmidt, Rudi, Achtung – Torpedo los!, Koblenz 1991, S. 236
- 6.) Scholl, Herbert, Letzter Einsatz der Luftwaffe am 8. Mai 1945, S. 445
- 7.) Schramm, Percy, Die Niederlage, München 1962, S. 403

Foto 52

Durch Fotos selten dokumentiert und daher auch weitgehend unbekannt, ist der Einsatz von Frauen als technisches Personal bei den fliegenden Verbänden. Ab November 1944 ließ das Oberkommando der Luftwaffe Stäbe und das Bodenpersonal nach kriegsverwendungsfähigen Männern für den Fronteinsatz durchkämmen. Betroffen waren davon die Jahrgänge 1906 und jünger. Die durch Frontkommandierung entstandenen Lücken wurden durch Frauen aufgefüllt. In folgenden Tätigkeiten setzte man von diesem Zeitpunkt Frauen ein: Kraftfahrer, Werftpersonal, Flugzeug-Sattler, Maler, Hilfspersonal in den Motorenstuben, Tank-, Feuerlösch-, und Flugleitungs-personal, Startposten, Fallschirmwarte und 2. Wart. Die besonders verantwortliche Position des 1. Warts blieb weiterhin Männern vorbehalten.

Unsere Aufnahme zeigt das technische Personal der 3.(F)/22 im Frühjahr 1945 auf dem Platz Zabeln/Kurland. In der vorderen Reihe sind 9 Frauen zu erkennen, dahinter 47 Männer. Der Frauenanteil bei dieser Staffel betrug somit immerhin 15%. Hinter dem Personal steht eine Ju 188 F-1. Die F-Serie unterschied sich von der D-Serie durch den Einbau von BMW 801-Motoren. Bemerkenswert an der Ju 188 sind die Spiralspinner sowie das nur unter der linken Fläche angebrachte ETC zum Anbringen eines Zusatztanks. Sammlung Richter

Foto 53

Im Sommer 1945 wurde in einem Hangar des Flugplatzes Merseburg dieses Mistel S 2 Schulgespann aufgenommen. Die Ju 88 G-1 mit der Werknummer 714237 trug ursprünglich das Verbandskennzeichen C9 + AH. Diese Kennung wurde vor dem Einsatz im Mistelgespann allerdings übermalt. Es handelte sich bei der Ju 88 somit um eine ehemalige Maschine der 1./NJG 5. Auf dem Seitenruder ist eine abweichende Werknummer zu sehen (590152), welche durch den Austausch des Seitenruders zu erklären ist. Nach Einnahme des Platzes brachten die Amerikaner auf dem Rumpfbalkenkreuz einen roten Stern auf, der durch verschiedene Fotos gut belegt ist. Nicht dargestellt und nicht beschrieben wurde indes bisher, der zeitgleich vor dem Balkenkreuz in rot aufgebraute Schriftzug „RUF 1“, der auf unserem Foto zu sehen ist. Bei der Leitmaschine handelt es sich um eine Fw 190 A-8 mit einer „97“ auf dem Seitenruder. Die an den Flugzeugen angelehnte Leiter verdeutlicht gut die enorme Höhe des Gespanns. Im Einsatz wurde der Kabinenbereich der Ju 88 durch einen 3,8 t schweren Gefechtskopf (SHL 3500 = Schwere Hohlladung 3500) ausgetauscht. Dieser beinhaltete 1.700 kg Sprengstoff. Sammlung Hüneke

The armed forces communiqué of 8 May 1945 summed up this final Luftwaffe operation in one sentence: "In good order, the aircraft which flew out to the west carried only wounded and fathers of many children." [7]

According to Soviet sources, 189,000 German troops and 14,000 Latvian volunteers were taken prisoner in Courland and 136 aircraft captured.

Readers are encouraged to submit any corrections, additions or new photographs.

Sources:

- 1.) Maizière, Ulrich de: In der Pflicht, Hamburg, Berlin, 1997, p. 109.
- 2.) Haupt, Werner: Kurland – Die letzte Front, Bad Nauheim, 1959, p. 122.
- 3.) Bob, Ekkehard et al: Die Grünherzjäger, Illertissen, 1999, p. 35.
- 4.) Zedlitz, Hans Baron von: 8 Mai 1945 – Mein letzter Feindflug, Luftwaffe-Revue Issue, 2/1995, p. 33-34.
- 5.) Schmidt, Rudi: Achtung – Torpedo los!, Koblenz, 1991, p. 236.
- 6.) Scholl, Herbert: Letzter Einsatz der Luftwaffe am 8. Mai 1945, p. 445.
- 7.) Schramm, Percy: Die Niederlage, Munich, 1962, p. 403.

Beiträge, Flugbücher, Text- und Bildmaterial, Übersetzungen stellen zur Verfügung: The following persons provided accounts, logbooks, documents, photos and translations: Otto Baumann, Ulf Balke, Marcel van Heijkop, Helmut Hemmer, Karl-Heinz Höfer, Jörn Junker, Klaus Lieneke, Werner Maurer, Christian Möller, Wilhelm Obnesorge, Günter Ott, Rune Rautio, Friedemann Schell, Herbert Scholl, Insa Tadick, Harold Thiele, John Weal, Bo Widfelt.

Photo 52

Rarely documented by photographs and therefore largely unknown, is the Luftwaffe's use of women as technical personnel in aviation units. Beginning in November 1944, the Luftwaffe High Command began combing headquarters and ground personnel for men suitable for combat duty. Those affected were from the 1906 year class and younger. The gaps caused by these transfers to the front were filled with women. From then on, women served as drivers, repair shop personnel, upholsterers, painters, engine shop helpers, refuellers, firefighters, ATC personnel, takeoff lookouts, parachute packers and assistant mechanics. The highly responsible position of chief mechanic continued to be reserved for men.

Our photo shows the technical personnel of 3.(F)/22 at the Zabeln airfield in the spring of 1945. There are 9 women in the front row and 47 men behind them. Women thus made up 15% of this Staffel's technical personnel. Behind them is a Ju 188 F-1. The F-series differed from the D in having BMW 801 engines. Noteworthy features of this aircraft are the spirals on the propeller spinners and the presence of a drop tank rack under the port wing only. Richter Collection

Photo 53

This Mistel S 2 training combination was photographed in a hangar on Merseburg airfield in the summer of 1945. The Ju 88 G-1 with the Werknummer 714237 originally bore the code C9 + AH, which identified it as an aircraft of 1./NJG 5. This code was overpainted when the Ju 88 became part of a Mistel combination. The rudder was obviously a replacement, as it bears a different Werknummer (590152). As documented by a number of photos, after the airfield's capture the Americans painted a red star over the fuselage cross. Not depicted or described, however, was the legend "RUF 1", which was applied in red forward of the cross at the same time as the star. This marking may be seen in our photo. The control aircraft was a Fw 190 A-8 with the number "97" on its rudder. The ladder leaning against the aircraft gives some idea of the height of the combination. For operational use the cockpit of the Ju 88 was replaced by a warhead which weighed 3800 kg (SHL 3500 = Heavy Hollow Charge 3500) and contained 1700 kg of explosives. Hüneke Collection



Foto/Photo 52

Foto/Photo 53

