EDITION
No 5
2004

deutsch·english

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

LUFTWAFFE IM FOCUS



START

LUFTFAHRTHISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
AVIATION HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS

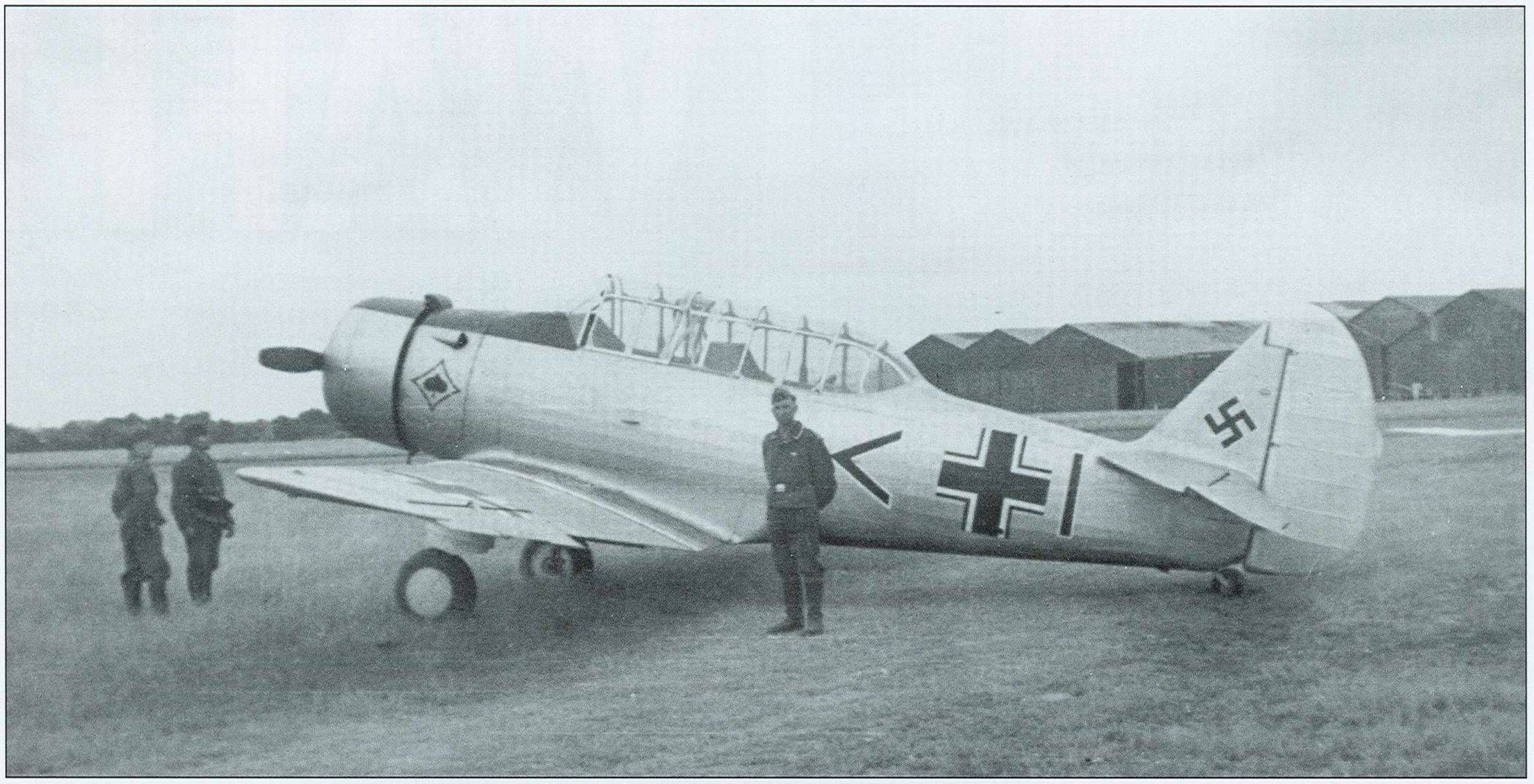


Foto 1
Diese Aufnahme einer NAA 57, < + I wurde nicht bei den Dreharbeiten für einen Hollywood-Film gemacht, sondern entstand 1940 in Frankreich. Die Maschine führt am Rumpf das Emblem des JG 53 und müßte gemäß der Markierungen vom Adjudanten der III. Gruppe geflogen worden sein, möglicherweise als Verbindungsmaschine. Was es mit der Maschine aber genau auf sich hat, ist uns nicht bekannt. Die NAA 57 ist silbern, mit Ausnahme der Motoroberseitenverkleidung, die gegen Blendung dunkel lackiert ist. Sammlung Richter

Photo 1
This photo of an NAA 57 (< + I) was not taken during the making of a Hollywood film, rather it was shot in France in 1940. The aircraft bears the emblem of JG 53 on its fuselage, and the markings suggest that it was flown by the adjutant of the III. Gruppe, possibly as a communications aircraft. The aircraft's precise role is not known, however. The NAA 57 was painted silver overall except for a black anti-glare panel forward of the cockpit.
Richter Collection

Foto 2
Diesen Fieseler Storch 3U + GD nutzte der Stab der III./ZG 26 im Sommer 1942 in Nordafrika als Verbindungsmaschine. Das Flugzeug ist oberseitig sandgelb getarnt, unterseitig in RLM 79. Der Maschinenbuchstabe „G" ist in der Stabsfarbe grün gehalten und ist auch an den Flächenunterseiten zu sehen. Hptm Georg Christl war zu dieser Zeit Kommandeur der III. Gruppe. Sammlung Richter

Photo 2
This Fieseler Storch (3U+GD) served with the Stab of III./ZG 26 in North Africa in the summer of 1942 in the communications role. The aircraft's upper surfaces were painted sand yellow, with pale blue (RLM 79) undersides. The aircraft letter "G" is green, indicating a Stab machine, and is repeated beneath the wings. Commanding the Gruppe at that time was Hptm. Georg Christl. *Richter Collection*



LUFTWAFFE IM FOCUS

IMPRESSUM

Herausgeber und Chefredakteur:
Axel Urbanke · Heckenkamp 24 · 26160 Bad Zwischenahn
Fax: 04 40 3 / 63 39 6
e-mail: Axel-Urbanke@Luftfahrtverlag-Start.de
Hompage: www.Luftfahrtverlag-Start.de

Fachmitarbeiter:
Leonhard Beitler, Beilngries
Michael Balss, Eich
Patrizio Bazzani, Mailand/Italien
Denes Bernad, Toronto/Canada
Sven Carlsen, Hamburg
Heinz Jirousek, Bad Hönningen
Christian Kirsch, Berlin
Olaf Krabbenhöft, Hamburg
Enrico Leproni, Mailand/Italien
John Manrho, Hardenberg/Niederlande
Walter Matthiesen, Minden
Christian Möller, Schulenburg
Werner Oeltjebruns, Wardenburg
Jochen Prien, Hamburg
Markus Richter, Cloppenburg
Hans Ring, Übersee
Georg Schlaug
Friedemann Schell, Albershausen
Mark Scheppard, Faringdon/England
Karlheinz Schürmann, Mühlheim
Alexander Steenbeck, Lübeck
Horst Thürling, Berlin
Dave Williams, Hanover/USA

Layout / Grafik: Ulrich Leverenz, Berlin

Übersetzung: David Johnston, Goose Bay/Kananda (Englisch)
Jean-Noël Dusoulier, Belgien (Französisch)

Druck: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH & Co. KG, Osnabrück

Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn · Inh. Axel Urbanke · 2004

ISBN 3-9808468-5-7

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.

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.

INHALT *content*

Seite/*page*

Verbindungsmaschinen / *Training aircraft*
NAA 57, III./JG 53, 1940 II.
Fi 156, III./ZG 26, 1942 II.
Inhalt / *Content* 1
Editorial / *Editorial* 2
Leserforum / *forum*
Emblem, 9./KG 55, 1940 4
He 111, 9./KG 55, 1940 4
Jäger / *Fighters*
Bf 109 B-1, 2. J/88, 1937 5
Bf 109 E, 2./JG 52, 1940 5
Bf 109 F-2, 4./JG 52, 1941 6
Bf 109 F-2, 8./JG 53, 1941 7
Bf 109 F-4, 9./JG 3, 1942 7
Fw 190 A-3, I./JG 51, 1942 8
Bf 109 G-6, 1th Squadriglia, II Gruppo Caccia, 1944 9
Fw 190 A-4, Jagdgruppe West, 1943 9
Nachtjäger / *Night fighters*
Bf 110 E-2, 7./NJG 3, 1942 10
Bf 110 E-1, 5./NJG 1, 1941 11
Bf 110 D-0, 5./NJG 1, 1941 11
Zerstörer / *Destroyers*
Bf 110 C, 1940 12
Bf 110 E, Stab IV./LG 1, 1941 12
Bf 110 E, 5./ZG 26, 1941 13
Stuka / *Dive Bombers*
Ju 87 D 14
Ju 87 D, 6./St.G. 77, 1943 14
Ju 87 B-2, 1940 15
Aufklärer / *Reconnaicance*
Hs 126, 1.(H)/31 16
Ju 88 A-5, 1.(F)/100, 1943 17
Bomber / *bombers*
Ju 86, 1939 18
Transporter / *Transport aircraft*
Ju 52, 1941 19
Leitwerke / *Tails*
Bf 109 E-7, Lt. Hugo Dahmer, I./JG 5, 1942 20
Dokumente / *Documents*
Abschuß-Aschenbecher 3./JG 11, 1944 21
Farbfotos / *colorphotos*
He 72, 7.(H)/LG 2, 1942 22
Fw 190 A-8, 2./JG 11, 1945 23
Maschinen im Focus / *planes in focus*
Die „Navajo"-Maschine von Uffz. Händel
Fw 190 A-8, 13./JG 54, 1944 24
Unbekannte Wappen / *Unknown Emblems*
Ju 52, KGr.z.b.V 300, 1942 29
Fotos mit Geschichte / *Pictures with a story*
Bruch an der Rollbahn, Oblt. Ostermann, Bf 109 F-4, 8./JG 54, 1942 30
Die Arados mit dem „Wikingerschiff"-Emblem, Ar 196, III./KG 100, 1943 35
Porträts / *Portraits*
Oblt. Waldemar Teige, 6./KG 53 38
Uniformen/Ausrüstung / *Uniforms/Equipment*
Dienstgradabzeichen auf Fliegersonderbekleidung Generalfeldmarschall 43
Gesichtsmasken 44
Szenerie / *Scenery*
Angriff auf Smolensk 46
Ungewöhnliches / *Unusual*
Ju 88, Bordschützenausbildung 48
Schicksale / *Fate*
Oblt. Herbel/Uffz. Tanner, Hs 126, 4.(H)/23, 1941 III.
Seeflugzeuge & Flugboote / *Sea Planes & Flying Boats*
Do 18 G-1, 3./Kü.Fl.Gr. 906, 1941 IV.

EDITORIAL *editorial*

Liebe Leser,

nach nicht all zu großer Verschnaufpause können wir Ihnen eine weitere Ausgabe von „Luftwaffe im Focus“ vorlegen. Wiederum haben wir uns sehr bemüht, interessante Themen für Sie in Wort und Bild umzusetzen. Mit unseren Artikeln und Fotos wollen wir dabei aber nicht nur absolut Neues zeigen, sondern auch mit neuen Informationen und Fotos alte, zum Teil festgeschriebene Behauptungen umwerfen und korrigieren. Die Luftwaffenforschung ist nämlich keinesfalls abgeschlossen. Gerade durch Material, das erst jetzt zugänglich wird, sind wir in der Lage, Angaben aus der Frühzeit der Luftwaffen-Forschung zu korrigieren. Sie alle können somit dazu beitragen, daß dieses Hobby lebendig bleibt. Ich würde mir wünschen, daß die Beteiligung der Leser an diesem Heft noch deutlich ansteigt, denn Material und Informationen haben viele von Ihnen, wie ich aus unzähligen Telefongesprächen weiß. Also keine Berührungsängste, melden Sie sich ruhig, wenn Sie etwas zu dem Heft beitragen möchten. Auch wir wissen bei weitem nicht alles!

Des weiteren möchte ich alle Modellbauer zu einem Wettbewerb unseres Verlages einladen. Mit dem heutigen Tage starten wir einen Modellbauwettbewerb, an dessen Ende eine Jury die besten, bzw. schönsten Modelle prämiert.

Der Wettbewerb läuft gemeinsam für alle drei Maßstäbe 1/72, 1/48 und 1/32. Gebaut werden kann jedes Flugzeug als Solomaschine oder auch als Diorama, Vorraussetzung ist lediglich, daß es sich um eine Maschine handelt, die wir in den „Luftwaffe im Focus“ Editionen 1 bis 4 vorgestellt haben und zu denen Decals existieren. Die fertigen Modelle fotografieren Sie bitte und senden Ihre Aufnahmen (maximal 5 Stück) an die Verlagsanschrift bzw. die E-mail-Adresse. Einsendeschluß ist der 30. November 2004. Unter allen eingegangenen Modellfotos wird dann die Entscheidung fallen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Als Preise für die ersten drei Plätze gibt es ein Jahresabo von „Luftwaffe im Focus“ zu gewinnen, inklusive des Spezialheftes. Für die Plätze 4 bis 15 einen unserer Decal-Bögen nach freier Wahl. Wir hoffen auf rege Beteiligung. Mitarbeiter von „Luftwaffe im Focus“ sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

Die schönsten Modelle werden wir außerdem auf unserer Homepage sowie auf der Hyperscale-Homepage vorstellen. Auf beiden Seiten können Sie auch noch einmal die Teilnahmebedingungen finden.

Viel Spaß beim Lesen und Bauen wünscht Ihnen

Ihr Axel Urbanke · Herausgeber

Dear Reader,

after a short rest break, we are now able to present another issue of “Luftwaffe in Focus”. Again we have strived to provide you with interesting topics in pictures and words. The purpose of our articles is twofold: first, to present completely new information and photographs, and second, to use new photos and information to rewrite and correct historical inaccuracies. Researching the Luftwaffe is an ongoing process. Sources that have only recently become available have made it possible for us to correct findings from the early days of Luftwaffe research. All of you can help keep this hobby alive. I would like to see an increase in contributions from our readers, for I know from countless telephone conversations that many of you have material and information. Please do not hesitate to contact us if you would like to contribute something to the publication. Every submission is welcome, for even we don’t know everything!

I would also like to invite all model builders to take part in a contest being held by the publisher. As of today we are beginning a competition, at the end of which a panel of judges from the Luftwaffe in Focus staff will select the best models. The competition encompasses all three scales – 1/72, 1/48 and 1/32. Submissions may consist of an aircraft alone or as part of a diorama. The only condition is that the subject aircraft must be one which appeared in Luftwaffe in Focus Editions 1 – 4 and for which decals exist.

Please photograph your completed models and send the pictures to the publisher by post or email. Deadline for entries is 30 November 2004, with the winning entries to be selected from all photographs received. The decisions of the judges will be final. The top three finishers will each receive a one-year subscription to Luftwaffe in Focus, including any special editions. We hope for wide participation.

We will also display the best models on our home page and on Hyperscale. The contest rules will be available on both pages.

I wish you a great deal of enjoyment in reading and building.

Axel Urbanke · Publisher

LESERFORUM

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 2

Foto 76 /2

Rüdiger Beres aus Riegelsberg korrigierte hier den Ortsnamen, in dessen Nähe die Bf 109 G-14/AS, „weiße 13“ der 13./JG 53 abgeschossen wurde. Der Ort heißt nicht „Ittendorf“, sondern „Ittersdorf“.

Foto 78 /2

Zu diesem Foto erhielten wir eine Zuschrift von Cato Guhnfeldt aus Norwegen. Er schreibt: „Es sieht so aus, als sei das Foto der He 115 in Narvik gemacht worden. Im Hintergrund kann man eine Gleisstrecke mit Eisenbahnwaggons jenes Typs sehen, die zum Transport von Eisenerz aus den Sulitjelma Minen in Schweden nach Narvik benutzt wurden. In Narvik wurde das Eisenerz auf Schiffe umgeladen. Außerdem sieht man eine mit Wänden und Dach geschützte Ladungsbrücke, die sich zum Schiff hin erstreckt. So war im Winter ein Laden möglich, da man vor Eis und Schnee geschützt war. Das Foto muß westlich der Stadt gemacht worden sein.“ (Aufnahmen, die wir kurz vor Redaktionsschluß erhielten, zeigen zweifelsfrei, daß das Foto in Trondheim entstand; d. Red.)

READERS FORUM

Additions and Corrections to Volume 2

Photo 76 /2

Rüdiger Beres of Riegelsberg has corrected the name of the town near which Bf 109 G-14/AS “White 13” of 13./JG 53 was shot down. The town’s name is Ittendorf, not Ittersdorf.

Photo 78 /2

We have received a letter from Cato Guhnfeldt of Norway concerning this photograph. He writes: “It looks like this photo of the He 115 was taken in Narvik. In the background one can see railroad tracks with railway cars of the type used to transport iron ore from the Sulitjelma mines in Sweden to Narvik. In Narvik the ore was offloaded onto ships. One can also see a covered loading bridge leading to a ship. The covered bridge provided protection from ice and snow, making it possible to load ore in winter. The photograph must have been taken west of the city.”

Titelfoto:

Kopfstand der „gelben 2“ von der 3./JG 51 im Sommer 1943. Es handelt sich um eine Fw 190 A-3 mit dem Heckteil einer A-4. Der Wechsel des gesamten Heckteils, wahrscheinlich aufgrund von Beschädigung, ist deutlich an dem hellen Anstrich erkennbar. Ebenso scheint die Motorhaube gewechselt worden zu sein. Im übrigen ist der Anstrich der Maschine extrem verwittert und verschmutzt, so daß man die „gelbe 2“ nur noch zum Teil erkennen kann. Aufnahmeort unbekannt.

Cover Photo Caption

Nose-over by “Yellow 2” of 3./JG 51 in the summer of 1943. The aircraft is a Fw 190 A-3 with the tail section of an A-4. The entire tail section was replaced, probably as a result of damage to the original, and the replacement tail is noticeably lighter than the fuselage. It appears that the engine cowling was replaced as well. The aircraft’s finish is extremely worn and dirty, partly obscuring the “Yellow 2”. Where the photo was taken is not known.

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 3

Foto 7 /3
Unser Mitarbeiter Dr. Jochen Prien aus Hamburg merkte folgendes zu diesem Foto an: „Das "Grünherz" fehlt dieser Maschine keineswegs, da es als Geschwaderzeichen erst um die Jahreswende 1941/42 eingeführt wurde; bis dahin war es einzig und allein das Zeichen des Geschwaderstabes, der es zu Beginn des Rußlandkrieges eingeführt hatte (und zu dieser Zeit noch eher in der bauchigen Form und nicht in der später üblichen echten Herzform). Die Aufnahme wurde im Herbst [bzw. Winter; d. Red.] 1941 gemacht, als die III./JG 54 noch ohne "Grünherz" flog.
Die Anbringung des gelben Rumpfbandes hat nichts mit irgendwelchen Vorlieben der 8./JG 54 zu tun, wie dies etwa Mombeek behauptet, sondern wurde bereits bei der Frontschleuse bzw. Flugzeugleitstelle der Luftflotte 1 aufgetragen. In Teil 6/I unserer Reihe „Die Jagdverbände der Deutschen Luftwaffe 1934-1945“ sind zwei Aufnahmen von Bf 109 F-2 aus dem Werknr. Block 12 000 zu sehen, die mit diesem Rumpfband versehen an die Frontverbände ausgeliefert wurden, in diesem Falle dem JG 51. Nur die vor Beginn des Ostfeldzuges vorhandenen Maschinen erhielten einheitliche gelbe Rumpfbänder nach Art ihres jeweiligen Verbandes; die später zugeführten Maschinen kamen bereits mit einem Rumpfband an die Front und wurden nur ausnahmsweise noch umgespritzt. (vgl. dazu ausführlich Teil 6/I, Anstriche und Markierungen).

Additions and Corrections to Volume 3

Photo 7 /3
Concerning this photo, contributor Dr. Jochen Prien of Hamburg made the following comments: "The "Green Heart" is certainly not missing from this aircraft, as it did not become the Geschwader emblem until the turn of the year 1941-42. Prior to that, it was the emblem of the Geschwaderstab only, having been introduced at the beginning of the Russian campaign (a more bulged version, not the more angular form that later became standard). The photograph was taken in the autumn (or winter—the editors) of 1941, before the "Green Heart" appeared on III./JG 54's aircraft. Application of the yellow fuselage band had nothing to do with any preference on the part of 8./JG 54, as claimed by Mombeek, as the bands were applied by Luftflotte 1's equipment depot or aircraft distribution center. In Part 6/I of our series "Die Jagdverbände der Luftwaffe 1933-45" there are two photographs of Bf 109 F-2s from the Werknummer block 12 000 which were delivered to front-line units, in this case JG 51, bearing these fuselage bands. Application of a particular style of yellow fuselage band by a specific unit applied only to aircraft on strength prior to the start of the eastern campaign. Aircraft delivered after this came to the front with a fuselage band, and overpainting of the band was the exception (for a detailed examination of this topic see Part 6/I, Camouflage and Markings).

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 4

Foto 4 /4
Ruprecht Stocker aus Bad Tölz wies uns darauf hin, daß unser Foto nicht Maschinen des Typs Bf 109 E-4 sondern E-7 zeigt.

Foto 11 /4
Bei dem Text zu diesem Foto ist bei uns einiges durcheinander gegangen, wie wir gleich nach dem Druck feststellen mußten. Auch Peter Rodeike aus Hamburg fiel dieser fehlerhafte Text sofort auf: „Im Text des Fotos 11 sind einige Fehler zu finden. Die Auffrischung in Greifswald im November 1944 betraf die I./JG 1 und nicht JG 11. Die abgebildete "schwarze 12" der 2./JG 1 ist laut WNr. 173943 keine Fw 190 A-9, sondern eine ganz normale Fw 190 aus der Baureihe A-8. Und natürlich wurde diese Maschine am 11.3.1945 nicht bei der II./JG 11, sondern bei der II./JG 1 beschädigt.“ Wir können nur zustimmen, die Redaktion!

Foto 18 /4
Gerhard Stemmer schrieb uns zu dem Foto der Ju 52 mit weißer 4 und Diagonalstreifen am Seitenleitwerk: „Eventuell gehörte diese Ju 52 zu der nur kurzlebigen KGr.z.b.V. 4, die von Mai bis Juli 1942 in Nikolajew lag. Auch andere z.b.V. Gruppen haben ihre Gruppennummern als Erkennungszeichen geflogen, z.B. die Gruppen 9, 700 und 800.

„Unbekanntes Emblem“ Seite 27/28
Zu diesem Emblem kam eine interessante Zuschrift von Karlheinz Schürmann aus Mühlheim, die unsere Theorie der Emblem-Entstehung stützt: „Die sowjetische Marine war zum Zeitpunkt des deutschen Angriffes in 4 Flotten unterteilt: Schwarzmeerflotte in Sewastopol, Pazifikflotte in Wladiwostok, die kleine Weißmeerflotte in Archangelsk und die Baltische Rotbanner-Flotte in Reval. In einem Buch habe ich gelesen, daß letztere Flotte auch 3. Baltische Rotbannerflotte genannt wurde. Die Abkürzung 3. B.R. würde dazu passen. Durch die Minenoperationen der Luftwaffe und Marine spielte diese Flotte jahrelang keine große Rolle in der Ostsee.“

Foto 45 /4
Zu dem „Stier“-Emblem auf dem Leitwerk einer He 111 des KG 55 erhielten wir verschiedene Zuschriften. Laut Fotos aus der Sammlung von Peter Petrick soll es sich um das Emblem der 9. Staffel handeln. Diese Angabe wird durch Angaben von Sven Carlsen untermauert, wonach der auf dem Foto zu sehende Oblt. Dettke vom 1. Mai – 6. August 1943 Staffelkapitän der 9./KG 55 war. Darüber hinaus können wir aus der Sammlung Matthiesen jetzt noch zwei weitere Fotos zeigen, die belegen, daß der „schnaubende Stier“ bei der Staffel sowohl als Aufnäher an der Kombi (Foto L 1), als auch groß am Rumpf von He 111-Maschinen geführt wurde (Foto L 2). Hinter dem „Stier“ ist noch deutlich die Verbandskennung „G 1“ zu lesen. Die Aufnahmen entstanden vermutlich 1940. Darauf deuten die Schwimmwesten hin, die nur bis etwa zu diesem Zeitpunkt verwendet wurden.

Additions and Corrections to Volume 4

Photo 4 /4
Ruprecht Stocker of Bad Tölz has pointed out that the aircraft in the photo is a Bf 109 E-7, not an E-4.

Photo 11 /4
The text accompanying this photograph contains several errors, which we did not discover until the edition had gone to print. Peter Rodeike of Hamburg immediately noticed the mistakes: "The text accompanying Photo 11 contains several errors. The unit that was brought up to strength in Greifswald in November 1944 was I./JG 1, and not JG 11. Also, based on the WNr. 173943, the aircraft in the photo was a standard Fw 190 A-8, not an A-9. And, of course, when the aircraft was damaged on 11 March 1945 it was attached to II./JG 1, not II./JG 11." We can only agree – the editors.

Photo 18 /4
Concerning the photo of the Ju 52 with the "White 4" and diagonal stripe on the fin and rudder, Gerhard Stemmer wrote: "This Ju 52 may have belonged to the short-lived KGr.z.b.V. 4, which was based at Nikolayev from May to July 1942. Other transport Gruppen also used their Gruppe numbers as identity symbols, for example Gruppen 9, 700 and 800.

"Unknown Emblem" Page 27-28
We have received an interesting letter from Karlheinz Schürmann of Mühlheim which supports our theory of the emblem's origins: "At the time of the German attack, the Soviet Navy was divided into four fleets: the Black Sea Fleet based at Sevastopol, the Pacific Fleet at Vladivostok, the small White Sea Fleet at Arkhangelsk, and the Baltic Red Banner Fleet at Reval. In a book I read that the latter was also called the 3rd Baltic Red Banner Fleet. The abbreviation 3. B.R. would therefore fit. As a result of the mining operations carried out by the (German) air force and navy, for years this fleet played no major role in the Baltic Sea."

Photo 45 /4
We have received a number of letters concerning the emblem on the tail of a He 111 of KG 55. Based on photographs in the collection of Peter Petrick, the emblem is that of the unit's 9. Staffel. This theory is supported by information from Sven Carlsen, according to whom Oblt. Dettke, who may be seen in our photograph, was Staffelkapitän of 9./KG 55 from 1 May to 6 August 1943. In addition, we are now able to present two more photos from the Matthiesen Collection showing the "Raging Bull" emblem in use by the Staffel. The emblem was sewn onto flight suits (photo L 1) and was painted on the fuselages of He 111s (photo L 2). The unit code "G1" is clearly visible behind the bull. The life vests suggest that these photographs were probably taken in 1940, as they only saw use during that period.



Foto L 1 / *Photo L 1* Sammlung Matthiesen



Foto L 2 / *Photo L 2* *Matthiesen Collection*

Foto 59 /4

Zu diesem Foto schrieb Gerhard Stemmer: „Dafür, daß die beiden Flugzeuge durch eine Bombenexplosion in die missliche Lage gebracht wurden, fehlen die typischen Splitterlöcher in Rumpf und Flächen. Die beiden Flugzeuge wurden wohl eher Opfer des schweren Sturms, der am 14.10.1940 über die Plätze an der Kanalküste fegte. Die Fliegerhorst-Kommandantur St.Omer-Wizernes meldete danach eine Kl 35 B, Werknr. 4419 und eine Bü 131 D-2, Stammkennzeichen SJ+AE, Werknr. 4505 zu jeweils 70% beschädigt."

Gerhard Stemmer könnte mit seiner Theorie durchaus richtig liegen. Ein weiteres Foto der in den Bäumen hängenden Bücker 131 findet sich im übrigen auf Seite 131 in dem Buch von Karl Ries: „Deutsche Flugzeugführerschulen und ihre Maschinen 1919-1945", erschienen im Motorbuch Verlag. Dort wird das Stkz. tatsächlich auch mit SJ + AE angegeben; d. Redaktion.

Photo 45 /4

Concerning this photo, Gerhard Stemmer wrote: "Had the aircraft been placed in their awkward position by a bomb blast, there would have been characteristic fragment holes in the wings and fuselage. As there is no sign of these, it is more likely that they fell victim to the fierce storm that swept over the airfields on the Channel Coast on 14 October 1940. The airbase commander at St. Omer subsequently reported that a Kl 35 B, Werknr. 4419, and a Bü 131 D-2, manufacturer's code SJ+AE, Werknr. 4505, had both sustained 70% damage.Gerhard Stemmer's theory may in fact be correct. Another photograph of the aircraft in the trees may be found on Page 131 of Karl Ries' book "Deutsche Flugzeugführerschulen und ihre Maschinen 1919-1945" published by Motorbuch Verlag. Ries in fact gives the manufacturer's code as SJ + AE.

Foto 3 *

Im März 1937 erhielt die 2. J/88 der „Legion Condor" die ersten Bf 109 B-1 mit Zweiblatt-Holzluftschraube als Ersatz für die bis dahin geflogenen He 51. Die neuen Bf 109 Maschinen waren schnell, aber mit lediglich zwei MG 17 im Rumpf unterbewaffnet. Für die von Lt. Günther „Franzl" Lützow geführte 2. Staffel war es dennoch ein Privileg, als Erste diesen neuen Jäger fliegen zu können. Unser Foto zeigt die 6 •12. Die Maschine trägt das „Zylinder"-Emblem der 2. Staffel, welches nach Auflösung der 4. J/88 im April 1937 von dieser übernommen wurde.

Die 6 •12, die hier gerade aufgetankt wird, ging im September 1937 verloren, als sie mit Uffz. Stange am Steuerknüppel auf dem Platz Santander-Ost beim Start ausbrach und schwer beschädigt wurde. Ein Foto der bruchgelandeten Maschine findet sich in dem Buch von Ries/Ring: „Legion Condor" auf Seite 96. Uffz. Stange erzielte in Spanien insgesamt 3 Abschüsse.

Photo 3

In March 1937, 2.J/88 of the "Legion Condor" received the first Bf 109 B-1 fighters. Equipped with twin-blade wooden propellers, the Messerschmitts replaced the He 51s previously flown by the unit. Though fast, the new fighters were seriously under-armed, with just two fuselage-mounted MG 17 machine-guns. Nevertheless, for Lt. Günther "Franzl" Lützow's 2. Staffel, it was a privilege to be first to fly the new fighter. Our photograph shows aircraft 6 •12. It wears the "Top Hat" emblem of the 2. Staffel, which had taken over the emblem from 4.J/88 when that unit was disbanded in April 1937. 6 •12, which is seen here during refueling, was lost in September 1937 while being flown by Uffz. Stange. The aircraft swung on takeoff at the airfield of Santander-East and sustained serious damage in the ensuing crash. A photo of the damaged aircraft may be found on Page 96 of "Legion Condor" by Ries and Ring. Uffz. Stange scored a total of three victories in Spain.

Foto 4

Diese sehr klare Aufnahme einer Bf 109 E der 2./JG 52 dürfte Anfang August 1940, unmittelbar nach der Verlegung der I. Gruppe auf den Platz Coquelles am Kanal aufgenommen worden sein. Interessant an dieser Aufnahme ist, daß die Maschine eine relativ fein ausgeführte „schwarze 13" mit weißem Rand trägt. Viele Aufnahmen aus dem Zeitraum Mai/Juni zeigen nämlich, daß bei der 2. Staffel bis dahin wesentlich kräftigere Ziffernschablonen verwendet wurden und diese kräftigeren Zahlen rot gerahmt waren. Mit der Umstellung auf feinere taktische Zahlen erfolgte dann die weiße Einfassung. Auf der Motorhaube ist das „Wildschwein"-Emblem der I. Gruppe zu sehen. Das Seitenruder ist im übrigen nicht gelb, sondern nur leicht eingeschlagen, so daß das RLM 76 wie gelb erscheint. Beachte, der 40er Anstrich der Maschinen im Hintergrund ist bereits nachbehandelt, wie dies bei der Gruppe am Kanal üblich war.

Sammlung Klose

* sofern kein Hinweis auf eine Sammlung gegeben ist, stammen die Fotos aus dem Redaktionsarchiv.

Photo 4

This very clear shot of a Bf 109 E of 2./JG 52 was most likely taken in early August 1940, immediately after the I. Gruppe's move to Coquelles airfield on the Channel. One interesting aspect of this photograph is the aircraft number "Black 13", which is finely rendered with the numerals outlined in white. Numerous photos from the period May-June show that the 2. Staffel had previously used numerals which were significantly thicker and outlined in red. The change to white outlines apparently coincided with the adoption of finer numerals. The "Wild Boar" emblem of the I. Gruppe may be seen on the engine cowling. Incidentally, the aircraft's rudder is not yellow, it is simply deflected slightly, causing the pale blue to look like yellow. Note that the 1940 scheme of the aircraft in the background has already been modified, which was standard practice for this Gruppe while based on the Channel.

Klose Collection

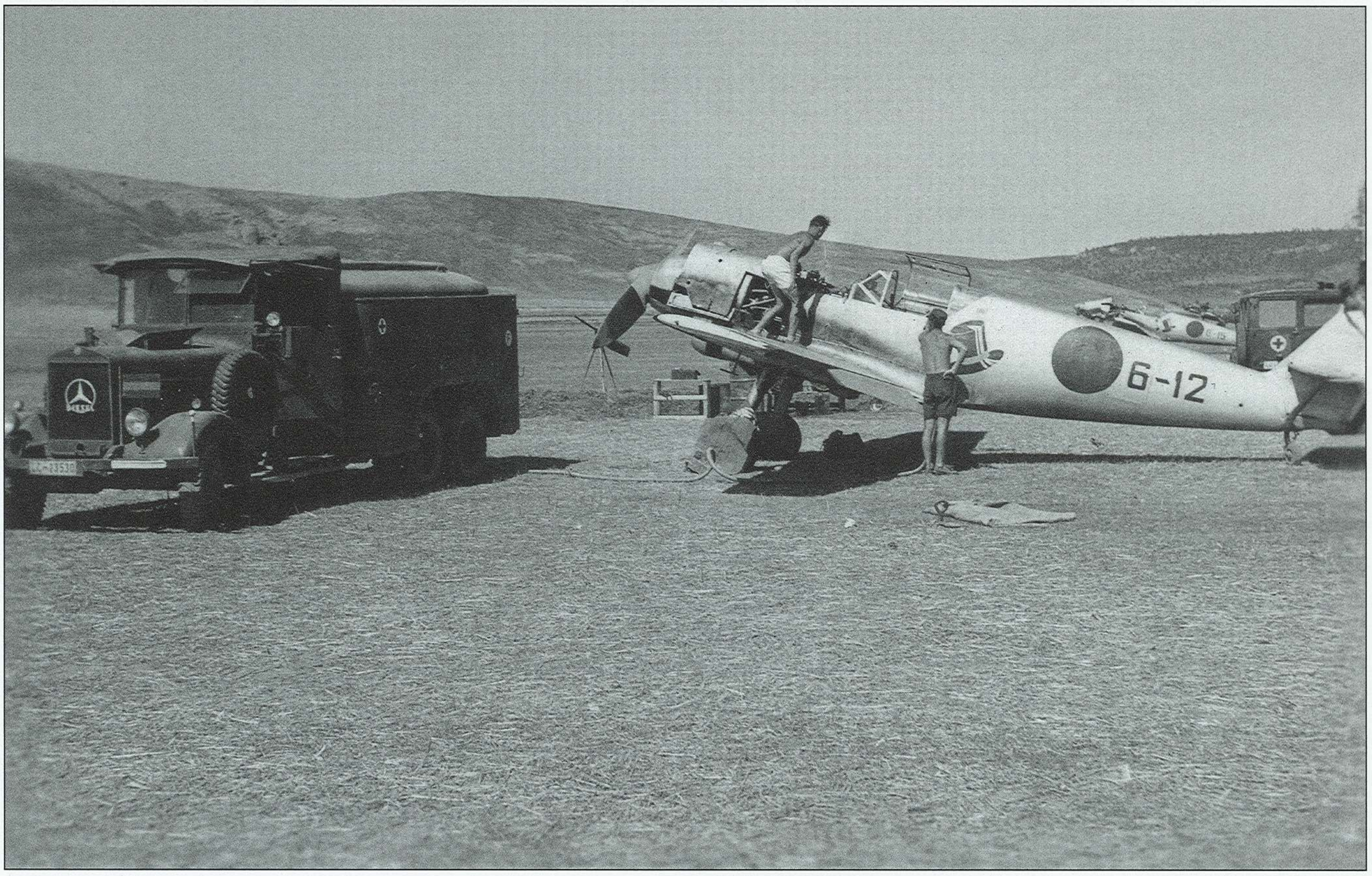
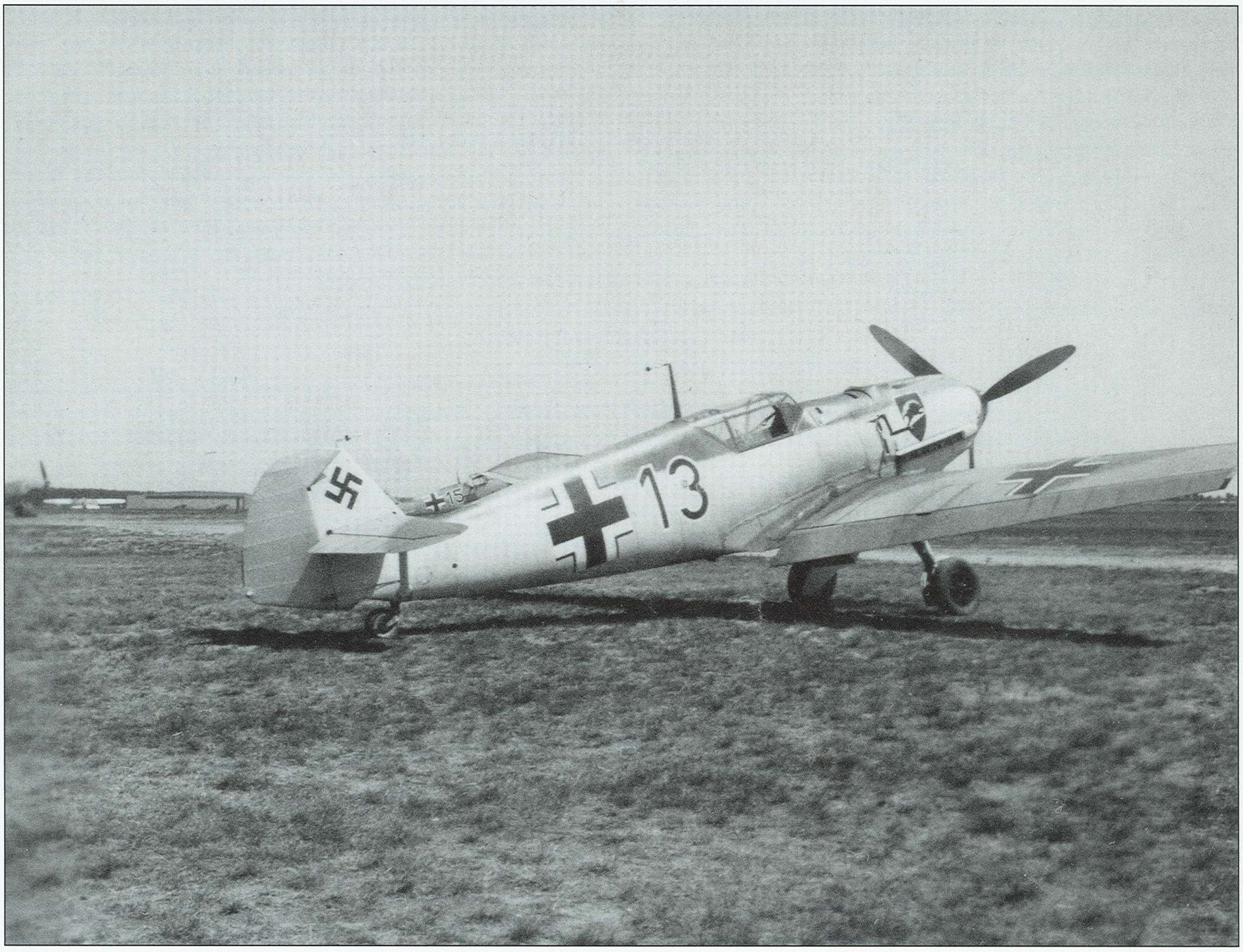


Foto 3 / ***Photo 3***

Foto 4 / ***Photo 4***



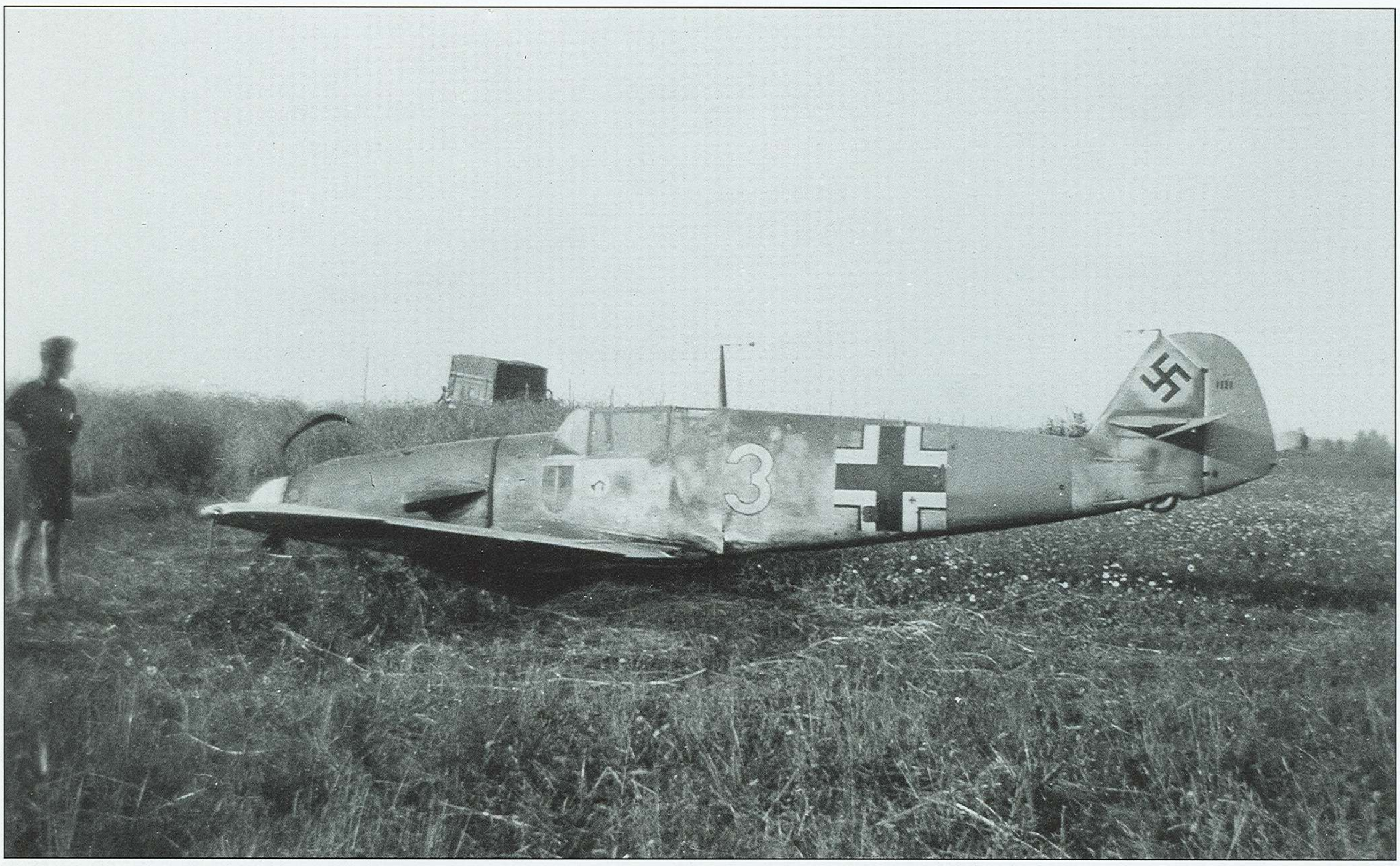


Foto 5
Auch wenn die Luftwaffe in den ersten Monaten des Rußlandfeldzuges die Luftüberlegenheit gegen die Sowjets besaß, traten bei Tiefangriffen immer wieder Verluste durch Flak und Erdbeschuß ein. Die Ursache für die Bauchlandung der auf unserem Foto zu sehenden Bf 109 F-2, „weiße 3" der 4./JG 52 ist nicht bekannt. Das Foto muß angesichts der üppigen Blumenpracht auf der Wiese in den ersten Wochen nach dem Beginn des Angriffs aufgenommen worden sein, also im Juni/Juli 1941. Zu dieser Zeit war die II./JG 52 im nördlichen Bereich der Heeresgruppe Mitte eingesetzt und flog „Freie Jagd" und Tiefangriffe. Beachte das „Bukkelnde Katzen"-Emblem der 4. Staffel, das Geschwaderwappen sowie das für das JG 52 typische, breite Ostfront-Rumpfband. Am Leitwerk sind 4 Abschußbalken vermerkt, die sich aber keinem Flugzeugführer zuordnen lassen. In dem genannten Zeitraum wiesen folgende Angehörige der 4. Staffel vier Abschüsse auf: Oblt. Simsch, Lt. Eckholdt, Fw. Mayr, Fw. Semelka, Fw. Schmidt und Uffz. Glunz. Einer der Genannten könnte der Flugzeugführer der „weißen 3" gewesen sein.

Photo 5
Although the Luftwaffe enjoyed air superiority over the Soviets during the first months of the war in Russia, flak and small arms fire still inflicted casualties on low-flying aircraft. It is not known what caused the aircraft in our photo, Bf 109 F-2 "White 3" of 4./JG 52, to make a belly landing. Given the profusion of flowers in the meadow, the photo must have been taken in the initial weeks after the attack, in June-July 1941. At that time II./JG 52 was operating in Army Group Center's northern area. Note the "Angry Cat" emblem of the 4. Staffel, the Geschwader emblem, and the typical broad Eastern Front fuselage band as used by JG 52. Four victory bars may be seen on the tail, however the aircraft's pilot has yet to be identified. The following members of the 4. Staffel had four victories at that time: Oblt. Simsch, Lt. Eckholdt, Fw. Mayr, Fw. Schmidt, Fw. Semelka and Uffz. Glunz. One of these may have been the pilot of "White 3".

Foto 6
Auch diese Bf 109 F-2, „schwarze 6" der 8./JG 53 hat es in der Anfangsphase des Rußlandfeldzuges erwischt, allerdings dürfte die Aufnahme erst im August/September 1941 gemacht worden sein. Möglicherweise handelt es sich tatsächlich, wie bei einem weiteren Foto dieser Maschine in dem Band 6/II der Reihe „Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe" vermutet, um die Maschine von Fw. Karl Witzel. Dieser machte am 27. August 1941 aufgrund eines Bedienungsfehlers unweit des Platzes Marlok eine Bauchlandung, bei der er verletzt und seine Bf 109 F-2 zu 80% beschädigt wurde. Diese starke Beschädigung sieht man der Maschine auf dem Foto allerdings nicht an, auch wenn der hintere Teil des Rumpfes deutlich verdreht ist. Sammlung Richter

Photo 6
Another Bf 109 F-2 that came to grief during the initial phase of the campaign in Russia, although this photo of "Black 6" of 8./JG 53 must have been taken rather later, probably in August-September 1941. "Black 6" may have been the aircraft of Fw. Karl Witzel, as suggested by the authors of "Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe". Another photograph of this aircraft appears in Volume 6/II of that series. On 27 August 1941 Witzel made a belly landing not far from Marlok airfield as a result of pilot error, resulting in injuries to the pilot and 80% damage to the aircraft. Damage on this scale is not apparent in our photo, even though the rear part of the fuselage is obviously twisted. *Richter Collection*

Foto 7
Mitte April 1942 verlegte die III./JG 3 kurzzeitig aus Rußland zurück ins Reich, um in Wiesbaden-Erbenheim neue Bf 109 F-4 zu erhalten. Insgesamt empfing die Gruppe 32 neue Maschinen, die alle über den gleichen ungewöhnlichen Tarnanstrich verfügten, wobei es sich um einen nachbehandelten Afrikaanstrich handelte, nachdem die Maschinen dort keine Verwendung mehr fanden. Offensichtlich sind auf dem sandfarbenen Oberseitenanstrich Segmente in Dunkelgrün und Grau auflackiert worden. Die Unterseiten der Maschinen sind in RLM 79 gehalten. Hier starten offenbar gerade Maschinen der 9. Staffel zu einem Übungseinsatz. Im Vordergrund die „gelbe 6". Alle Maschinen tragen bereits das gelbe Ostfront-Rumpfband sowie das „Streitaxt"-Emblem der III./JG 3.

Photo 7
In mid-April 1942, III./JG 3 returned briefly to the Reich from Russia to collect new Bf 109 F-4 fighters. The Gruppe was issued a total of 32 aircraft, all of which wore the same unusual camouflage scheme. It was a modified Africa scheme, the aircraft having originally been destined for that theater. It appears that dark green and gray segments were applied over the sand-colored upper surfaces. The under surfaces of the aircraft were left in RLM 79. In our photograph aircraft of the 9. Staffel are seen taking off, most likely on a training sortie. In the foreground is "Yellow 6". All of the aircraft in the photo wear the yellow Eastern Front fuselage band and the "Battleaxe" emblem of III./JG 3.



Foto 6 / ***Photo 6***

Foto 7 / ***Photo 7***





Foto 8

Nachdem die I./JG 51 Ende August/Anfang September 1942 in Jesau/Ostpreußen von Bf 109 auf Fw 190 A-3 umgeschult hatte, verlegte die Gruppe am 6. September wieder an die Ostfront. Neuer Einsatzplatz war Ljuban, südöstlich Leningrad (siehe Karte auf Seite 31). Von dort flog die Gruppe Einsätze über dem Kessel von Demjansk zur Unterstützung der eigenen Bodentruppen und zum Schutz der in den Kessel einfliegenden Transportmaschinen. Unsere Aufnahme zeigt eine Fw 190 A-3, weiße 10", mit einem dunkelgrün nachbehandelten Standardanstrich kurz nach dem Eintreffen in Ljuban. Beachte die beim Nachtarnen ausgesparte Werknr. 196 und das Hakenkreuz. Die Maschine, deren Motorverkleidung unterseitig gelb ist, wird gerade nachgetankt. Bemerkenswert ist ferner am linken Kotflügel des Tankwagens das Geschwaderemblem des JG 51 und auf der rechten Seite das „Gamsbock"-Emblem der I. Gruppe. Im Hintergrund werden Erdbunker gebaut. Im Oktober verlegte die Gruppe in den Mittelabschnitt auf den Platz Wjasma. Sammlung Matthiesen

Photos 8

After converting from the Bf 109 to the Fw 190 A-3 at Jesau, East Prussia in late August – early September 1942, on 6 September I./JG 51 returned to the Eastern Front. Its new base of operations was Lyuban, southeast of Leningrad (see map on p. 31). From there the Gruppe flew missions over the Demyansk pocket, supporting German ground forces and flying escort for transports carrying supplies into the pocket. The Fw 190 A-3, „White 10" wearing a standard camouflage scheme overpainted in dark green. It was photographed during refueling shortly after its arrival at Lyuban. The aircraft's WNr.196 and swastika were left untouched when the modified finish was applied. Note the yellow finish on the undersurface of the engine cowling. Also of interest is the Geschwader emblem of JG 51 on the left fender of the fuel truck and the "Mountain Goat" emblem of the I. Gruppe on the right fender. Earth bunkers are under construction in the background. In October the Gruppe moved to Vyazma airfield in the central sector of the Eastern Front. *Matthiesen Coll.*

Foto 9 + 10 (Seite 9 oben)

Die Bf 109 G-6 „schwarze 5", gehörte zur 1th Squadriglia, 2° Gruppo Caccia (Jäger Gruppe) der ANR (Aeronautica Nazionale Repubblicana) und wurde im Oktober 1944 auf dem Platz Ghedi/Italien aufgenommen. Beachte das Gruppenemblem und die italienische Flagge unter der Kabine. Die mit Fiat G-55 Jägern ausgerüstete II. Gruppo Caccia (3 Squadriglie) flog im April 1944 ihre ersten Einsätze. Am 29. Mai erhielt sie auf dem Platz Cascina Vaga (Pavia) die ersten Bf 109 G-6 von der I./JG 4. Nach kurzer Umschulungsphase auf Bf 109 flog die Gruppo damit im Juli/August 1944 eine Vielzahl von Einsätzen. In der zweiten Augusthälfte wurden alle Maschinen der Gruppe auf Befehl von Generalfeldmarschall von Richthofen von der Luftwaffe vereinnahmt, da die ANR in die Luftwaffe eingegliedert werden sollte ("Unternehmen Phoenix"). Nach Protest und Verhandlungen wurde am 30. September eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit der ANR mit der Luftwaffe getroffen. Eine Einvernahme der Italiener in der geplanten Form fand somit nicht statt. Nach Rückgabe der alten Maschinen stockte die Gruppe ihren Bf 109 Bestand auf dem Flugplatz Ghedi aus zurückgelassenen Maschinen der II./JG 77 auf. Im Oktober 1944 stand die 2° Gruppo erneut im Einsatz. Die Bf 109 G-6 "schwarze 5" war die Maschine von Sergente Maggiore Loris Baldi (5 bestätigte Abschüsse, alle bei der ANR), der mit diesem Flugzeug auch am ersten Luftkampf der II. Gruppo nach ihrer Reorganisation am 19. Oktober 1944 teilnahm. Die 1th Squadriglia, geführt von Capt. Ugo Drago (17 bestätigte Abschüsse, 11 bei der ANR) startete an diesem Tag mit 8 Bf 109 vom

Photos 9 + 10

The Bf 109 G-6 „Black 5" of the 1° Squadriglia, 2° Gruppo Caccia (Fighter Group) of the ANR (Aeronautica Nazionale Repubblicana) was photographed at Ghedi airfield in Italy in October 1944. Note the unit emblem and Italian flag beneath the cockpit. Equipped with Fiat G-55 fighters, the 2° Gruppo Caccia (3° Squadriglia) flew its first combat missions in April 1944. On 29 May at Cascina Vaga airfield (Pavia), it received its first Bf 109 G-6s from I./JG 4. After a brief period of conversion training, the group flew numerous sorties in July and August. During the second half of August, however, all of the group's aircraft were commandeered by the Luftwaffe by order of Generalfeldmarschall von Richthofen. The ANR was to be incorporated into the Luftwaffe in an operation code-named „Phoenix". The Italians protested. Negotiations were held, on 30 September an agreement was reached on cooperation between the ANR and the Luftwaffe, thus restoring an independent Italian air arm. The group's Bf 109s were returned and it obtained additional machines, aircraft of II./JG 77 left behind at Ghedi airfield. In October 1944 the 2° Gruppo returned to action.

Bf 109 G-6 "Black 5" was the aircraft of Sergente Maggiore Loris Baldi (5 confirmed victories, all with the ANR). He flew this machine in the 2° Gruppo's first combat after its reorganization, on 19 October 1944. On that day the 1° Squadriglia, commanded by Capt. Ugo Drago (17 confirmed victories, 11 with the ANR), sent eight Bf 109s from Ghedi to intercept



Flugplatz Ghedi, um „Marauder“ der 319th und 320th Bomber Group abzufangen, welche die Eisenbahnbrücke von Mantua bombardierten. Weitere 14 Bf 109 der Gruppe (2. und 3. Squadriglia) griffen in die Luftkämpfe ein, an deren Ende der Abschuß von 3 B-26 und der Verlust einer Bf 109 und des Flugzeugführers stand.



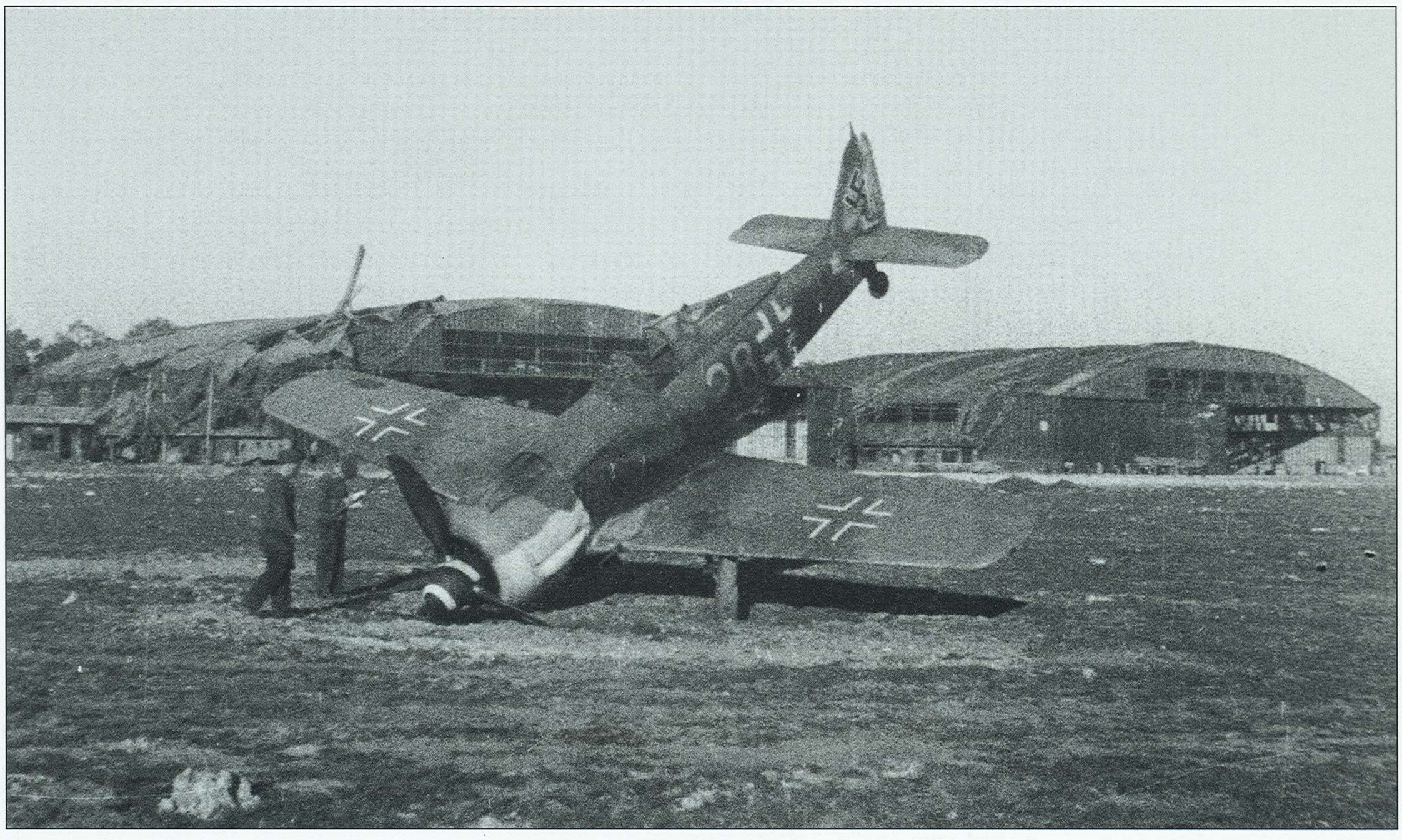
Marauders of the 319th and 320th Bomber Groups attacking the railway bridge at Mantua. Other of the group's Bf 109s (2° and 3° Squadriglia) also joined the battle, which resulted in the downing of three B-26s and the loss of one Bf 109 and its pilot.

Foto 11

Dieses “Fliegerdenkmal” einer Fw 190 A-4, „gelbe 28“ wurde 1943 oder 1944 auf dem Flugplatz Bordeaux fotografiert. Die Maschine war beim Start in einen mit Boden aufgefüllten Bombentrichter gerollt, wobei die Fahrwerksbeine weggackten und die Maschine einen Kopfstand machte. Die Schäden des Bombenangriffs kann man auch an den Hallen im Hintergrund sehen. Eine Zuordnung der Maschine zu einem Verband war uns bisher nicht möglich, vermutlich dürfte die „gelbe 28“ aber einem Schulverband angehört haben. In diesem Raum lag bis zum Februar 1944 die Jagdgruppe West. Beachte die starke Verschmutzung des Rumpfes durch Abgasruß, die sich bis auf die taktische Zahl erstreckt.

Photos 11

This “Flier's Monument”, a Fw 190 A-4 with the aircraft number “Yellow 28”, was photographed at Bordeaux in 1943 or 1944. While taking off, the aircraft rolled over a filled-in bomb crater. The wheels sunk into the earth, causing the aircraft to stand on its nose. The hangars in the background also sustained damage in the air raid. To date it had been impossible to identify the unit to which this aircraft belonged, however “Yellow 28” was probably attached to a training unit. Jagdgruppe West was based in this are until February 1944. Note the heavy exhaust staining on the fuselage, extending back to the aircraft number.



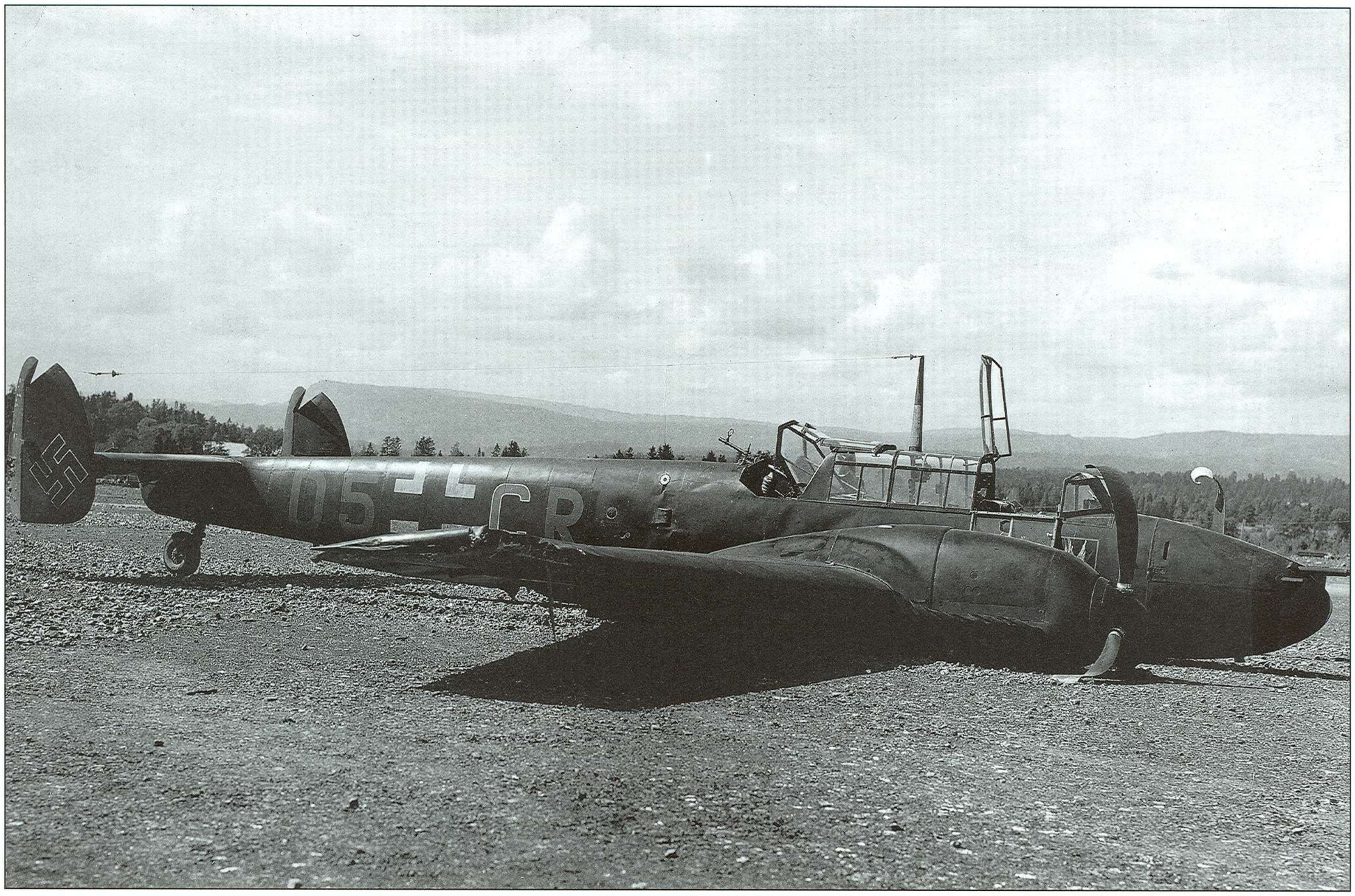


Foto 12
Am 6. August 1942 machte die Bf 110 E-2, D5 + CR, Werknr. 4421 der 7. Staffel NJG 3 nach einem Fehler des Flugzeugführers eine Bruchlandung auf dem Platz Oslo-Fornebu. Die Besatzung war von Lüneburg aus wahrscheinlich zu einem Einsatz über der Nordsee gestartet und flog anschließend Fornebu an. Die Beschädigung bei dem Bruch betrug 60%. Das Verbandskennzeichen ist auf der schwarz getarnten Maschine, wie bei Nachtjägern zu dieser Zeit üblich, in rot aufgebracht. Der Maschinenbuchstabe „C" ist weiß gerahmt. Wie die Blätter zeigen, landete die Maschine mit laufendem Motor.
Sammlung Bazzani

Photo 12
On 6 August 1942 Bf 110 E-2, D5+CR, Werknummer 4421, of the 7. Staffel of NJG 3 crash-landed at Oslo-Fornebu as a result of pilot error. The crew had taken off from Lüneburg, probably on a mission over the North Sea, and subsequently proceeded to Fornebu. The damage sustained in the crash was assessed at 60%. The letters and numbers of the aircraft code are red, standard on black-painted night-fighters. The aircraft letter „C" is outlined in white. The damage to the propeller blades indicates that the engines were running when the aircraft landed.
Bazzani Collection

Foto 13 + 14 (Seite 11 oben + unten)
Zwei Aufnahmen von Bf 110 Nachtjägern mit sogenanntem „Dackelbauch". Die Fotos zeigen Maschinen der 5./NJG 1 im Frühjahr 1941 auf dem Platz Deelen/Niederlande. Bei der Bf 110 auf dem Foto oben handelt es sich um eine E-1, zu erkennen an dem Einlaß für die Kabinenheizung auf der Rumpfnase. Das untere Foto zeigt indes eine wesentlich seltenere Bf 110 D-0 mit „Dackelbauch". Die Baureihe D wurde, wie später die Baureihe E-1, zu 2/5 mit und zu 3/5 ohne Rumpfwanne („Dackelbauch") produziert. In der stoffbespannten Rumpfwanne waren ein 1.050 l großer Treibstoffzusatzbehälter und ein Schmierstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen von 106 l untergebracht. Der zusätzliche Kraftstoffbehälter diente einzig der Reichweitenvergrößerung. Der Dackelbauch war nicht fest an den Rumpf montiert, sondern konnte bei Bedarf angebaut werden, sofern die Maschine dafür vorgesehen war.
Im Sommer 1941 verschwand der „Dackelbauch" bei den meisten Bf 110, weil kein Reichweitenbedarf mehr bestand und die Zerstörer in Rußland vielfach als Jabos eingesetzt wurden. Letzteres schloß die Verwendung des Dackelbauches aus, da die Maschinen mit diesem Tank keine zusätzliche Bombenlast mehr tragen konnten. Außerdem hätte die große Gefahr von Flak- oder Infanterietreffern in den Tank bestanden. Bei den Nachtjägern wurde der „Dackelbauch" vor allem deshalb nicht geschätzt, weil die Maschinen damit sehr träge im Flugverhalten waren und der Tank nicht abgeworfen werden konnte. Bei Treffern in den Tank saß die Besatzung zudem auf einer Art Pulverfaß. An der G9 + JN, Verbandskennzeichen vollständig in rot, sind die beiden Flächen-ETC bemerkenswert.

Photo 13 + 14
Two photos of Bf 110 night-fighters with the so-called „Dackelbauch", or „Dachshund Belly". The photographs depict aircraft of 5./NJG 1 at Deelen in the Netherlands in spring 1941. The machine in the photograph above is a Bf 110 E-1, recognizable by the cabin heating air intake on the fuselage nose. The subject of the photo below is a much rarer Bf 110 D-0 with "Dachshund Belly". Two-fifths of all Bf 110 D, and later E-1 series aircraft were built with this feature, the remaining three-fifths without. Housed within the fabric-covered structure were a 1.050-liter fuel tank and an oil tank with a capacity of 106 liters. The sole purpose of the extra fuel tank was to increase the aircraft's range. The „Dachshund Belly" was not permanently attached to the fuselage and could be removed if necessary.
The „Dachshund Belly" disappeared from most Bf 110s in the summer of 1941, as there was no longer a requirement for increased range. As well, by that time the Zerstörer were increasingly being used as fighter-bombers in Russia. The latter role made use of the ventral housing impossible, for with it in place the aircraft could not carry bombs. The ventral fuel tank was also extremely vulnerable to flak and small arms fire.
Among night-fighter crews the "Dachshund Belly" was unpopular because of its adverse effect on the aircraft's handling and the fact that it could not be jettisoned in flight. If the tank was hit, the crew might as well be sitting on a powder keg. Note the two external stores racks beneath the wings of G9+JN, whose code is entirely in red. Also note the night-fighter emblem visible in

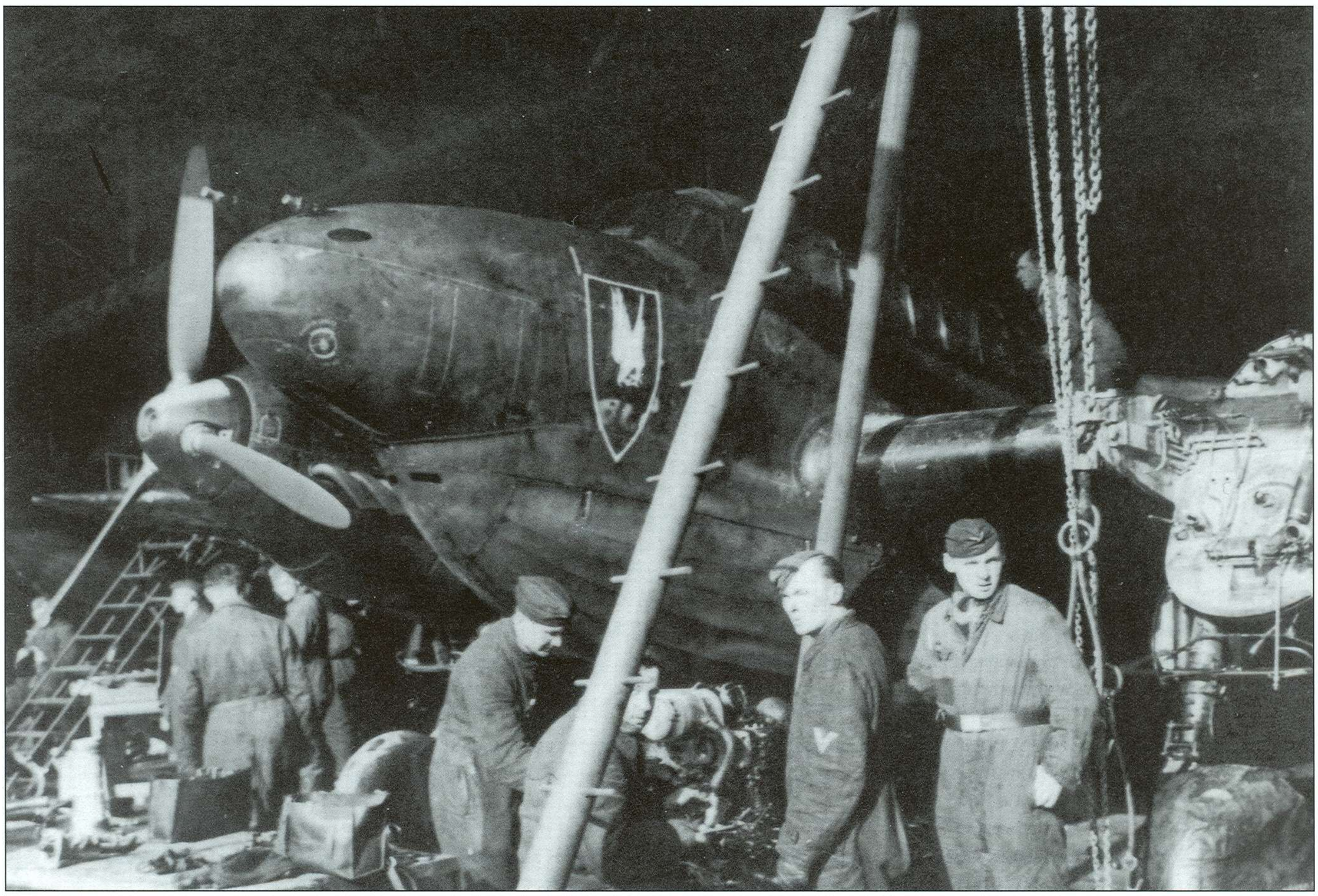


Beachte ferner auf beiden Fotos das Nachtjagd-Emblem. Die Bf 110 auf dem oberen Foto scheint vollkommen schwarz lackiert zu sein, wogegen die D-0 auf dem Foto unten offenbar nur oberseitig einen schwarzen Anstrich trägt. Die Spinner sind zur Hälfte weiß.

Sammlung Matthiesen

both photographs. The Bf 110 in the photo above appears to be black over all, whereas the D-0 depicted below appears to have had only its upper surfaces painted black. The spinners are half white.

Matthiesen Collection



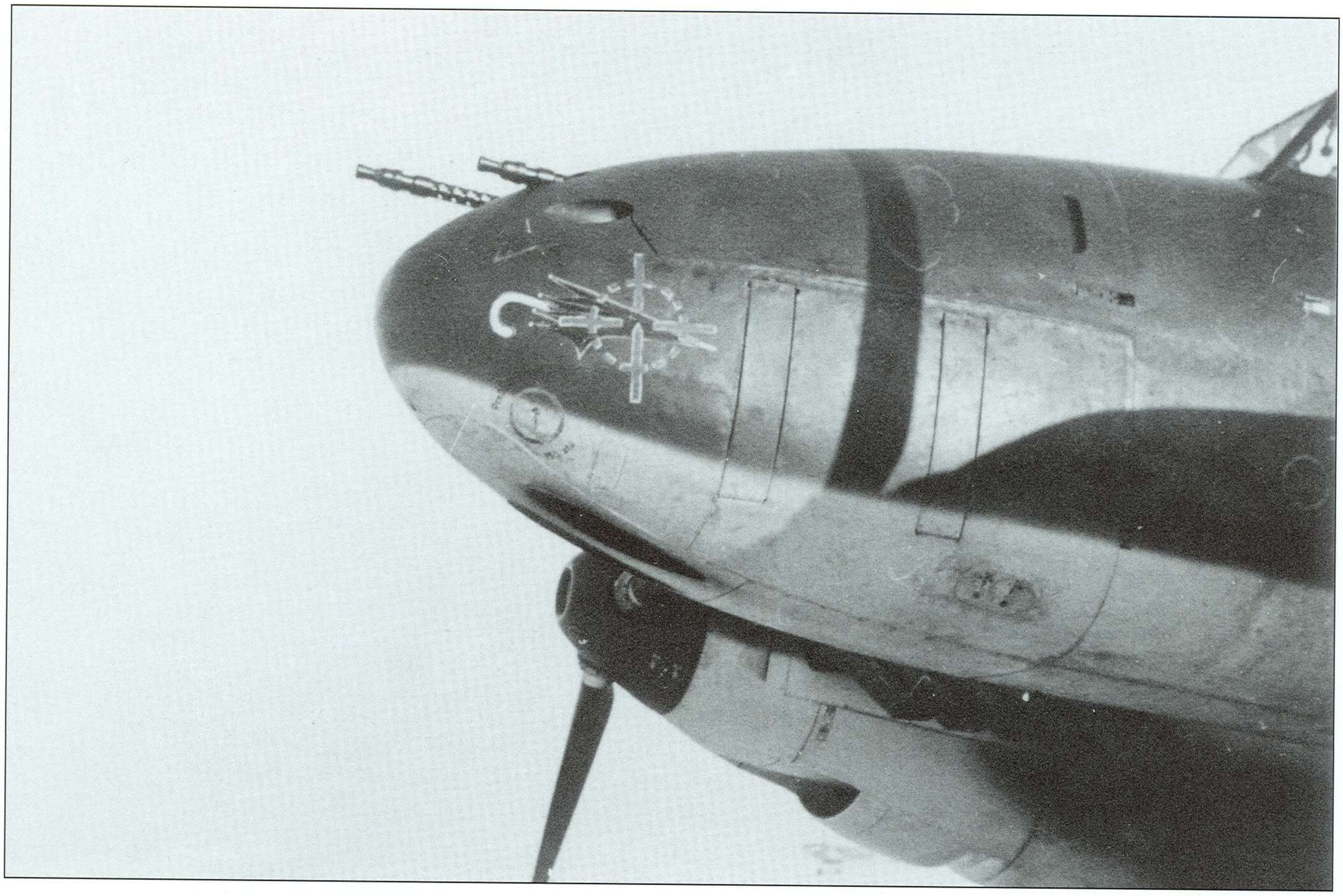


Foto 15
Dieses persönliche Emblem an einer Bf 110 C konnten wir bis jetzt nicht zuordnen. Es dürfte im Zeitraum 1939/40 entstanden sein, denn der im Visier befindliche Regenschirm des britischen Premierministers Chamberlain deutet auf Einsätze gegen England hin. Ferner ist der nicht nachbehandelte Standardanstrich der Maschine ein weiterer Hinweis auf diesen Zeitraum. Aufnahmeort und -zeitpunkt sind nicht bekannt. Sammlung Matthiesen

Photo 15
So far we have been unable to identify this personal emblem on a Bf 110 C. It must have originated in the period 1939-40, for the emblem consists of Prime Minister Chamberlain's umbrella in the crosshairs of a gunsight, suggesting that the aircraft was involved in operations against England. The unmodified standard camouflage scheme also tends to suggest this period. Where and when the photograph was taken is not known. *Matthiesen Coll.*

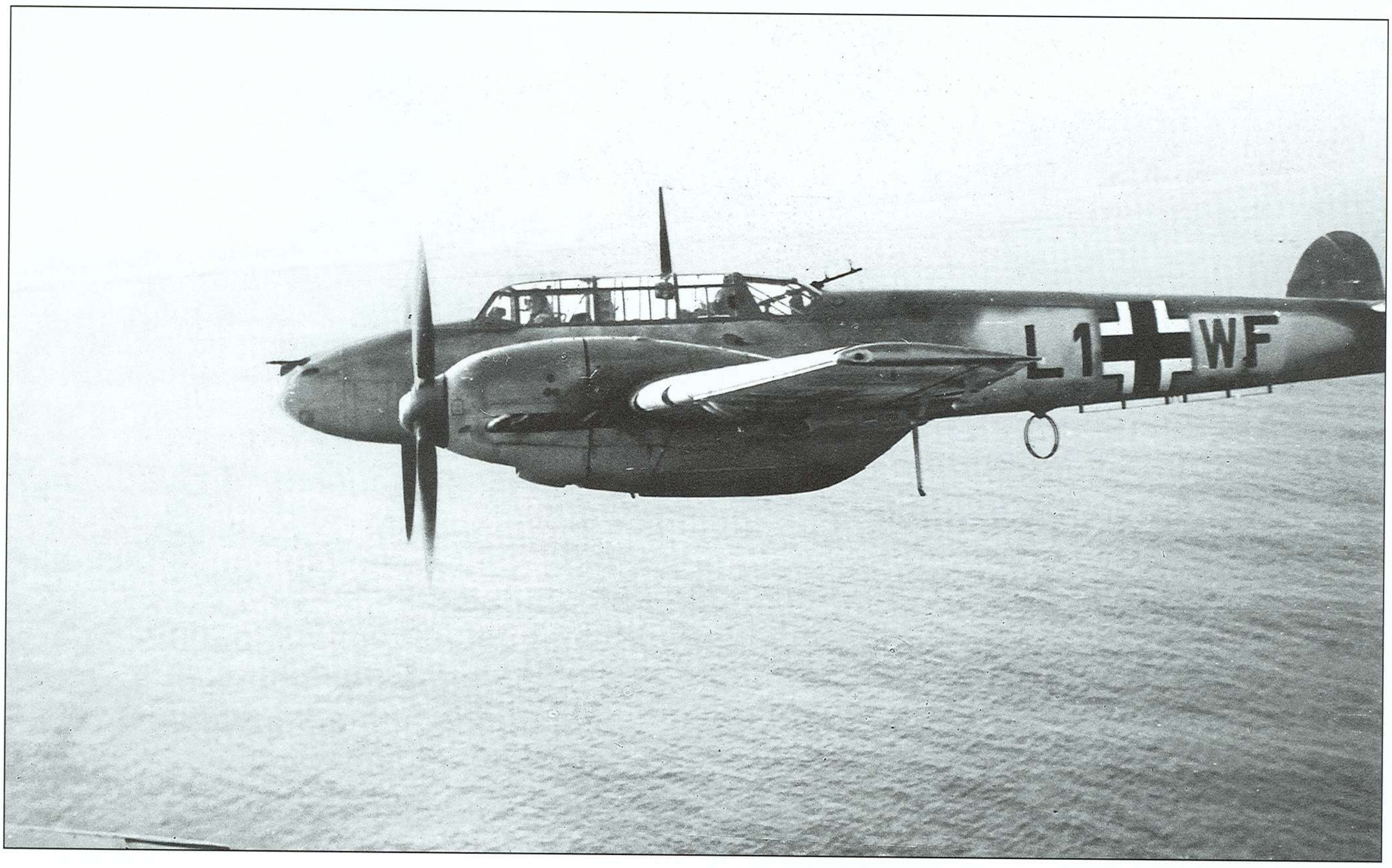




Foto 17 So wunderbar sauber in weiß über alles waren in Rußland nur die wenigsten Maschinen getarnt. Der Anstrich der 3U + HN der 5./ZG 26 zeigt noch keinerlei Verwitterungsspuren. Die Tarnung dürfte also erst kurz zuvor erfolgt sein. Unter dem Rumpf trägt die Bf 110 E zwei 250 kg Bomben am ETC. Die Motoren sind gegen die Kälte abgeplant. Beachte, daß der Maschinenbuchstabe in der Staffelfarbe rot auch an der Rumpfnase aufgemalt ist. Die Spinnerspitzen sind ebenfalls in Staffelfarbe gekennzeichnet. Die zusätzliche Panzerscheibe vor der Frontpanzerscheibe konnte im übrigen bei jeder Maschine der Baureihen C bis F vorgesetzt werden. Die Aufnahme entstand höchstwahrscheinlich im Winter 1941/42, als die Gruppe von Dugino (siehe Karte auf Seite 39) im Mittelabschnitt der Ostfront in die schweren Abwehrkämpfe um Rshew eingriff. Sammlung Bazzani

Photo 17 *Very few aircraft in Russia wore such a pristine white finish as this one. The white camouflage on 3U+HN of 5./ZG 26 shows no signs of weathering or wear, suggesting that this photo was taken very soon after the winter camouflage was applied. Two 250 kg bombs are mounted on the ETC beneath the fuselage. The engines have been covered against the cold. The aircraft letter in the Staffel color red is repeated on the machine's nose. The supplementary armor-glass panel in front of the windscreen could be seen on any C through F series machine. This photo was most likely taken during the winter of 1941-42, when the Gruppe flew missions in support of German troops engaged in fierce fighting at Rzhev from Dugino airfield (see map p. 39) in the central sector of the Eastern Front.* *photo 16 + 17 Bazzani Coll.*

Foto 16 Eine seltene Maschine des LG 1 im Flug über offener See. Bei der Bf 110 E mit dem Verbandskennzeichen L1 + WF handelt es sich um die Reisemaschine des Gruppenstabs der IV./LG 1. Der Stabsbuchstabe lautete „F". Der Maschinenbuchstabe „W" war in der Stabsfarbe Grün gehalten. Zu beachten ist der stark nachgetarnte helle Rumpf (RLM 76 ?), auf dem nur das Verbandskennzeichen ausgespart worden ist. Die IV./LG 1 war ansonsten ausschließlich mit Ju 87 B ausgerüstet. Nach Einsatz gegen Frankreich und England befand sich die Gruppe von Januar 1941 bis Januar 1942 in Norwegen und Finnland im Einsatz. Gruppenkommandeur war während dieser Zeit Hptm. Erwin Röder (bis17.4. 1941). Am 27.1.1942 erfolgte die Umbenennung in I./St.G. 5. Sammlung Bazzani

Photos 16 *A rare aircraft of LG 1 in flight over the sea. This Bf 110 E with the tactical code L1+WF was a courier aircraft attached to the Gruppenstab of IV./LG 1. The Staffel letter "F" and the aircraft letter "W" were painted the staff color green. The light color on the side of the fuselage, possibly RLM 76, has been overpainted in a darker color, leaving only the area surrounding the tactical code in the original finish. IV./LG 1 was a Stuka unit equipped with the Ju 87 B. After operations against France and England, the Gruppe saw action in Norway and Finland from January 1941 until January 1942. The Gruppenkommandeur during that time was Hptm. Erwin Röder (until 17 Apr. 1941). On 27 January 1942 the unit was renamed I./St.G. 5.*



Foto 18
Bei welchem Verband diese Ju 87 D aufgenommen wurde, ist leider nicht bekannt. Das persönliche Emblem der Besatzung, der schnaubende „Rammbock" dürfte aber der Hinweis auf ein Aufrollen beim Start, eine Kollision in der Luft oder ähnlichen Vorfall sein. Aufnahmeort und -zeitpunkt sind unbekannt.

Photo 18
The unit to which this Ju 87 D belonged is not known. The crew's personal emblem, a snorting bull with the name "Rammbock" (battering ram), may be a reference to a collision while taxiing, a midair collision, or one or more similar incidents. It is not known where or when this photograph was taken.



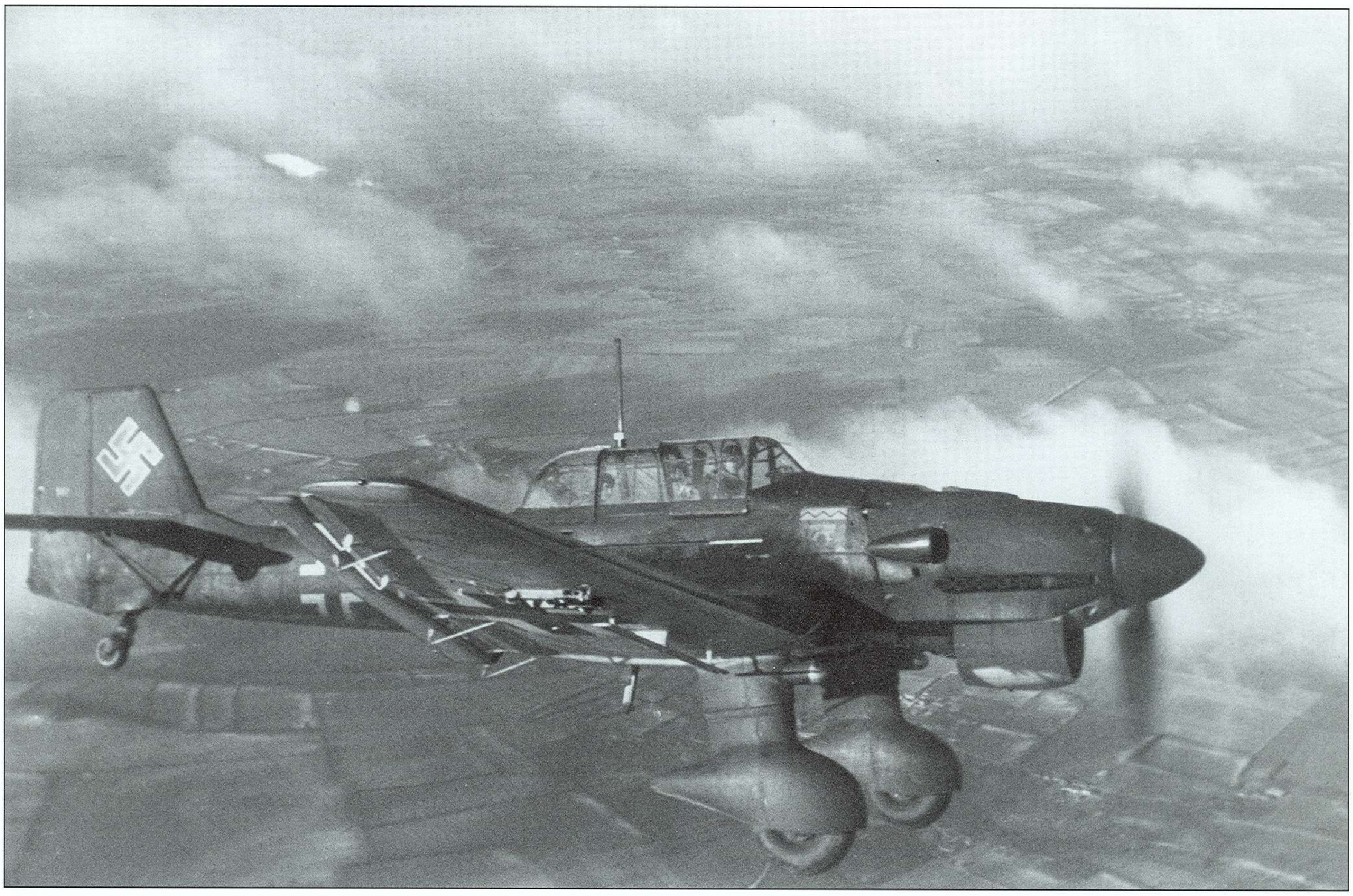


Foto 20
Eine Ju 87 B-2, Werknr. 567 oder 587, einer unbekannten Einheit bei einem Einsatz im Westen 1940 oder einem Flug über Reichsgebiet. Die Aufnahme kann zu keinem späteren Zeitpunkt aufgenommen worden sein, weil die Maschine keinerlei Rumpfband trägt, das sie für den Einsatz an der Ostfront oder im Mittelmeerraum ausweisen würde.
Das nur teilweise zu sehende Emblem ähnelt zwar vom groben Aufbau her jenen, die von den Staffeln des St.G. 77 geführt wurden, stimmt aber mit keinem der bekannten Embleme überein. Auf dem Schild scheint eine Blume in einem gesonderten Feld zu stehen , welches eine andere Farbe aufweist.

Photo 20
A Ju 87 B-2, Werknr. 567 or 587, of an unidentified unit seen during a mission in the west in 1940 or in flight over Reich territory. The photograph could not have been taken at a later date, as the aircraft does not have a fuselage band signifying the Eastern Front or the Mediterranean area.
An emblem may be seen forward of the cockpit. While it resembles those used by the Staffeln of St.G. 77, it does not match any of the known emblems. On the shield is a flower against a separate field of another color.

Foto 19 (Seite 14 unten)
Feindflugjubiläum bei der 6./St.G. 77. Die Aufnahme entstand wahrscheinlich auf dem Platz Poltawa im September 1943 und zeigt Stabsfeldwebel Georg Jauernik nach seinem 800. Feindflug. Beachte auf dem Jubiläumsschild mit dem Staffelemblem die nicht geklärte Aufschrift „Die Pumas". Rechts von „Jonny" Jauernik steht sein Bordschütze Ofw. Brink. Jauernik gehörte der II. Gruppe bereits seit dem Polenfeldzug an und war innerhalb der Gruppe einer der erfahrensten Flugzeugführer. Außerdem galt er dort als „der Mann" für Sonderaufträge, die er mehrfach erfolgreich durchführte.
Kurz nach Jauerniks 800. Feindflug rüstete die II./St.G. 77 von Ju 87 auf Fw 190 um und wurde am 18.10.1943 in III./SG 10 umbenannt. Mit dem neuen Flugzeugtyp erhöhte der kleine Stabsfeldwebel seine Feindflugzahl weiter. Nach seiner Beförderung zum Leutnant (Kriegsoffizier) übernahm er die 6./SG 77 als Staffelführer.
Bei dieser Staffel wurde er am 8. Februar 1945 auf dem Flugplatz Sprottau in Schlesien beim Start zum Feindflug von einer anderen Fw 190 angerollt. Deren Luftschraube traf genau den Kabinenbereich von Jauerniks Maschine, so daß dieser tödlich verletzt wurde. Insgesamt flog Georg Jauernik über 1.000 Feindeinsätze. Das Ritterkreuz hatte er bereits nach 500 Feindflügen am 27.11.1942 erhalten.
Sammlung Richter

Photo 19
Personnel of 6./St.G. 77 celebrating a milestone flight. The photograph was taken in September 1943, probably at Poltava airfield, and shows Stabsfeldwebel Georg Jauernik after his 800th combat mission. Note the shield made to mark the occasion, bearing the Staffel emblem and the unexplained legend "The Pumas". To the right of "Jonny" Jauernik is his gunner Ofw. Brink. Jauernik had been a member of the II. Gruppe since the campaign in Poland and was one of the unit's most experienced pilots. He was also "The Man" when it came to special assignments, successfully carrying out a number of such missions.
Soon after Jauernik's 800th mission, II./St.G. 77 converted from the Ju 87 to the Fw 190, and on 18 October 1943 it was renamed III./SG 10. While flying the new aircraft, the small Stabsfeldwebel continued to add to his sortie total. He was promoted to Leutnant (wartime commission) and assumed command of 6./SG 77 in an acting capacity. On 8 February 1945, prior to a mission from Sprottau airfield in Silesia, a Fw 190 taxied into his machine. The Focke-Wulf's propeller struck the cockpit area of Jauernik's aircraft and he was fatally injured. Georg Jauernik, who was awarded the Knight's Cross on 27 November 1942 after 500 missions, flew more then 1,000 combat missions.
Richter Collection



Foto 21 / *Photo 21*

Foto 22 / *Photo 22*



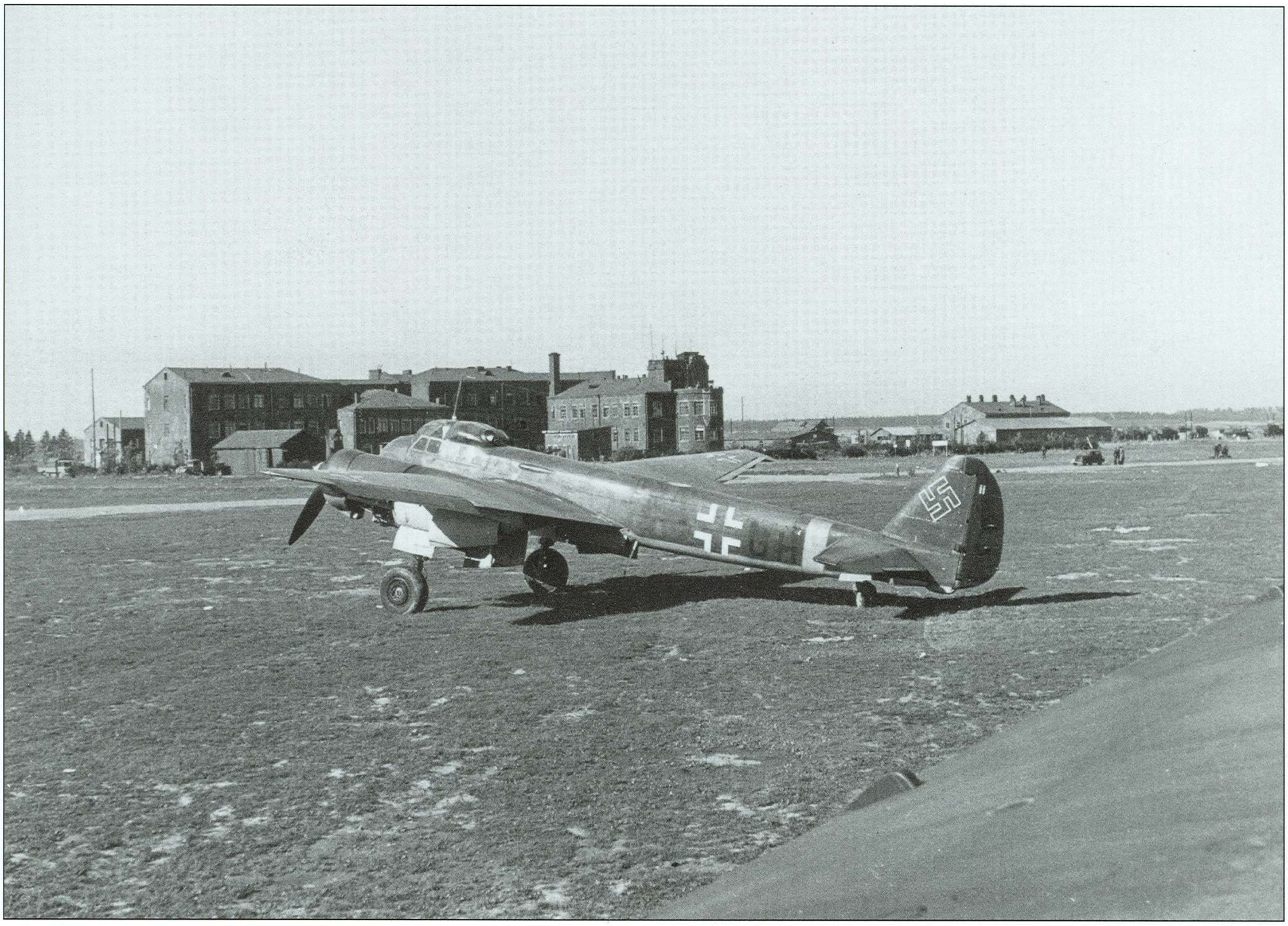


Foto 23

Im Frühsommer 1943 wurde diese Ju 88 D-1, T5 + GH, Werknr. 430861 der 1.(F)/100 auf dem Platz Orscha-Süd fotografiert. Die 1.(F)/100 war am 27.1. 1943 durch Umbenennung aus der 1.(F)/Aufklärungsgruppe ObdL entstanden. Sie flog unter dieser Bezeichnung, wie zuvor als 1.(F)/ObdL, Fernaufklärung im Mittelabschnitt der Ostfront. Bemerkenswert an der hier zu sehenden T5 + GH sind die kleine Verbandskennung „T5" sowie die beiden Abschußbalken am Seitenleitwerk. Abschüsse waren bei Fernaufklärern relativ selten. Aus den Unterlagen des Luftwaffen Personalamtes läßt sich für die 1.(F)/ObdL bzw. 1.(F)/100 über Rußland bis zu diesem Zeitpunkt nur ein einziger Abschuß belegen, bei dem es sich eventuell um einen der beiden Abschüsse am Leitwerk handeln könnte. Dieser erfolgte am Tage nach der Umbenennung in 1.(F)/100, am 28.1.1943 um 10.20 Uhr. Die Besatzung, die diesen Abschuß erzielte, ist nicht bekannt. Da es sich bei der abgeschossenen russischen Maschine um einen La 5 Jäger handelte, wurde offensichtlich ein Jägerangriff abgewehrt.

Die T5 + GH, Werknr. 430861, gilt seit dem 23. Oktober 1943 nach einem Einsatz im Raum Wjasma – Brjansk – Gomel mit der Besatzung Fw. Herbert Fischer (FF), Ofw. Friedrich Buchenleib (BO), Uffz. Karl Sauer (BF) und Ogefr. August Buxbaum (BS) als vermißt.

Sammlung Richter

Photo 23

This Ju 88 D-1, T5+GH, Werknr. 430861, of 1.(F)/100 was photographed at Orsha-South in the early summer of 1943. 1.(F)/100 had been created on 27 January 1943 by the renaming of 1.(F)/Aufklärungsgruppe ObdL. Under its new designation, the unit continued flying strategic reconnaissance missions over the central sector of the Eastern Front.

Noteworthy features of this aircraft include the small unit code „T5" and the two victory bars on the tail. Victories during strategic reconnaissance missions were relatively rare. The files of the Luftwaffe personnel office record just one victory by 1.(F)/ObdL or 1.(F)/100 over Russia during the period in question, and it may be one of the two represented by the victory bars. The recorded victory occurred at 1020 hours on 28 January 1943, the day after the unit was renamed. The name of the crew that claimed the victory is not known. As the downed Russian aircraft was an La 5, the victory was apparently achieved while fending off an attack.

T5 + GH failed to return from a mission over the Vyazma – Bryansk – Gomel area on 23 October 1943. The aircraft's crew on that day consisted of Fw. Herbert Fischer (pilot), Ofw. Friedrich Buchenleib (observer), Uffz. Karl Sauer (radio operator) and Ogefr. August Buxbaum (gunner).

Richter Collection

Foto 21 + 22

Die Hs 126 ist wohl jedem Luftwaffen-Interessierten als der in den ersten Kriegsjahren auf allen Kriegsschauplätzen zu sehende Nahaufklärer für die Gefechtsfeldaufklärung bekannt. In der Literatur wird bei der Hs 126 fast ausschließlich auf die mit diesem Maschinentyp geflogene Bildaufklärung hingewiesen. Weniger bekannt ist hingegen, daß die Maschine an Stelle der Reihenbildkamera 10 Bomben á 5 kg an Bord nehmen und somit für Bombenabwürfe eingesetzt werden konnte. Daß dies auch tatsächlich geschah, zeigen unsere Aufnahmen von der 1.(H)/31, die während des Frankreichfeldzuges gemacht wurden. Auf den Bildern sind die bereitliegenden Bomben zu sehen, die von einem Waffenoberfeldwebel eingestellt und dann im Rumpf unterhalb des Beobachters eingehängt wurden. Die Maschine trägt das Verbandskennzeichen 5D + HH (Staffelbuchstabe H für 1. Staffel).

Photo 21 + 22

The majority of Luftwaffe enthusiasts are familiar with the Hs 126 as the tactical reconnaissance aircraft that was seen over the battlefields of every front during the early war years.

The existing literature almost always portrays the aircraft in the role of photo reconnaissance. Less well known is the fact that the aircraft could also be used in the bombing role, carrying ten 5-kg bombs in place of a camera. Our photographs provide proof that the Hs 126 was in fact used as a bomber. The subject is an aircraft of 1.(H)/31, photographed during the campaign against France.

The photographs show an Oberfeldwebel armorer preparing the bombs and then inserting them into the fuselage beneath the observer's cockpit. The aircraft wears the tactical code 5D+HH (Staffel letter H for the 1. Staffel).



Foto 24 / *Photo 24*



Foto 25 / *Photo 25*



Foto 26

Am 22. Juni 1941 um 3.15 Uhr erfolgte der deutsche Angriff auf die Sowjetunion. Nachdem den deutschen Truppen beim Überschreiten der Grenze weitgehend nur wenig Widerstand geleistet worden war, stießen die deutschen Verbände und hier insbesondere die deutschen Panzerdivisionen schnell und ohne Halt nach Osten vor, um möglichst die Gunst der Stunde zu nutzen. So auch die 3. Panzerdivision unter General Model im Bereich von Brest-Litowsk bei der Panzergruppe 4 von Guderian. Am dritten Tag des Angriffs (24.6.) standen die Spitzen der Division ca. 80 km östlich Brest-Litowsk zwischen Kobryn und Bereza Kartuska. Knapp an Treibstoff und Munition wurden die Spitzen hier von Ju 52 der KGr.z.b.V. 102 aus der Luft versorgt. Der erforderliche Nachschub wurde dabei im Tiefflug aus den Maschinen abgeworfen. Wie unsere Aufnahme zeigt, flogen die Ju 52 dabei nur 4 bis 5 Meter hoch, was volle Konzentration von den Flugzeugführern erforderte, denn Bäume und Telegrafenleitungen konnten schnell zu einem tödlichen Hindernis werden. Beachte an der Ju 52, G6+GN, der 1./KGr.z.b.V. 102 das taktische Zeichen der Gruppe in Dreieck-Form am Seitenruder, hier in Staffelfarbe weiß.

Photo 26

The German attack on the Soviet Union began at 0315 hours on 22 June 1941. After crossing the frontier, the attacking forces met little resistance for the most part. Making the most of the opportunity, German units, especially the armored divisions, advanced rapidly to the east. One such unit was the 3rd Panzer Division under General Model, deployed in the Brest Litovsk area as part of Guderian's 4th Panzer Group. By the third day of the attack (24 June) the division's spearheads were approximately 80 km east of Brest Litovsk, between Kobryn and Bereza Kartuska.
Running low on fuel and ammunition, the division's vanguard was supplied from the air by Ju 52s. As our photograph shows, the Ju 52s were only 4 or 5 meters above the ground as they made their supply drops. This demanded total concentration on the part of the pilot, for trees and telephone wires could suddenly become deadly obstacles. Note the white triangle of the 1./KGr.z.b.V. 102 on the Ju 52's rudder and the waving gunner.

Foto 24 + 25 (Seite 18 oben und unten)

Diese beiden Fotos entstanden Ende September 1939 auf einem Scheinflughafen bei Groß-Kühnau, etwa 2-3 km nordwestlich vom Junkerswerk in Dessau. Dort fanden bereits kurz nach Ende des Polenfeldzuges Tarnversuche von Junkers statt, wohl in der weisen Voraussicht, daß Tarnung zukünftig noch von Bedeutung werden könnte. Auf dem Platz standen neben zwei Hallenattrappen und einer Reihe von Ju 87-Holzattrappen lediglich zwei echte Flugzeuge. Bei diesen handelte es sich um eine Ju 86, die auf unseren Fotos im Vordergrund zu sehen ist, sowie um die Ju EF 61 E2 (E2 = Erprobungsmuster 2), die im Hintergrund steht. Bei letzterer handelte es sich um den zweiten von zwei 1936/37 gebauten und wenig später stillgelegten Prototypen des Höhenbombers Junkers EF 61.
Neben den „Tarnschlangen", die fein säuberlich über den Rumpf gelegt wurden, sind die aufgestellten „Tarn-Bäumchen" besonders interessant. Diese „Tarn-Bäumchen" waren mit großer Wahrscheinlichkeit mit einem Regenschirm-Aufspannmechanismus ausgestattet. Die Tarnbespannung dürfte aus Kunststoff gewesen sein. Beachte, die Ju 86 trägt noch Zivilkennung D – A ??.

Foto 24 + 25

These two photos were taken in late September 1939 on a decoy airfield near Gross-Kühnau, approximately 2 to 3 km northwest of the Junkers works in Dessau. Junkers began experimenting with concealment shortly after the end of the Polish campaign, wisely predicting that camouflage would become important in the future. As well as two fake hangars and a row of wooden Ju 87 decoys, there are two real aircraft on the airfield. These are a Ju 86, seen in the foreground of our photographs, and, in the background, the Ju EF 61 E2 (E2 = 2nd prototype). The latter machine was the second of two prototypes of the Junkers EF 61 high-altitude bomber built in 1936 – 37. The project was later cancelled.
The "Camouflage Snakes" draped over the fuselage of the Ju 86 are interesting as are the miniature fake trees placed around the aircraft. These fake trees were most likely equipped with an umbrella-type stretching device, while the camouflage covering may have been made of plastic. Note that the Ju 86 bears a civilian registration, D – A ??.

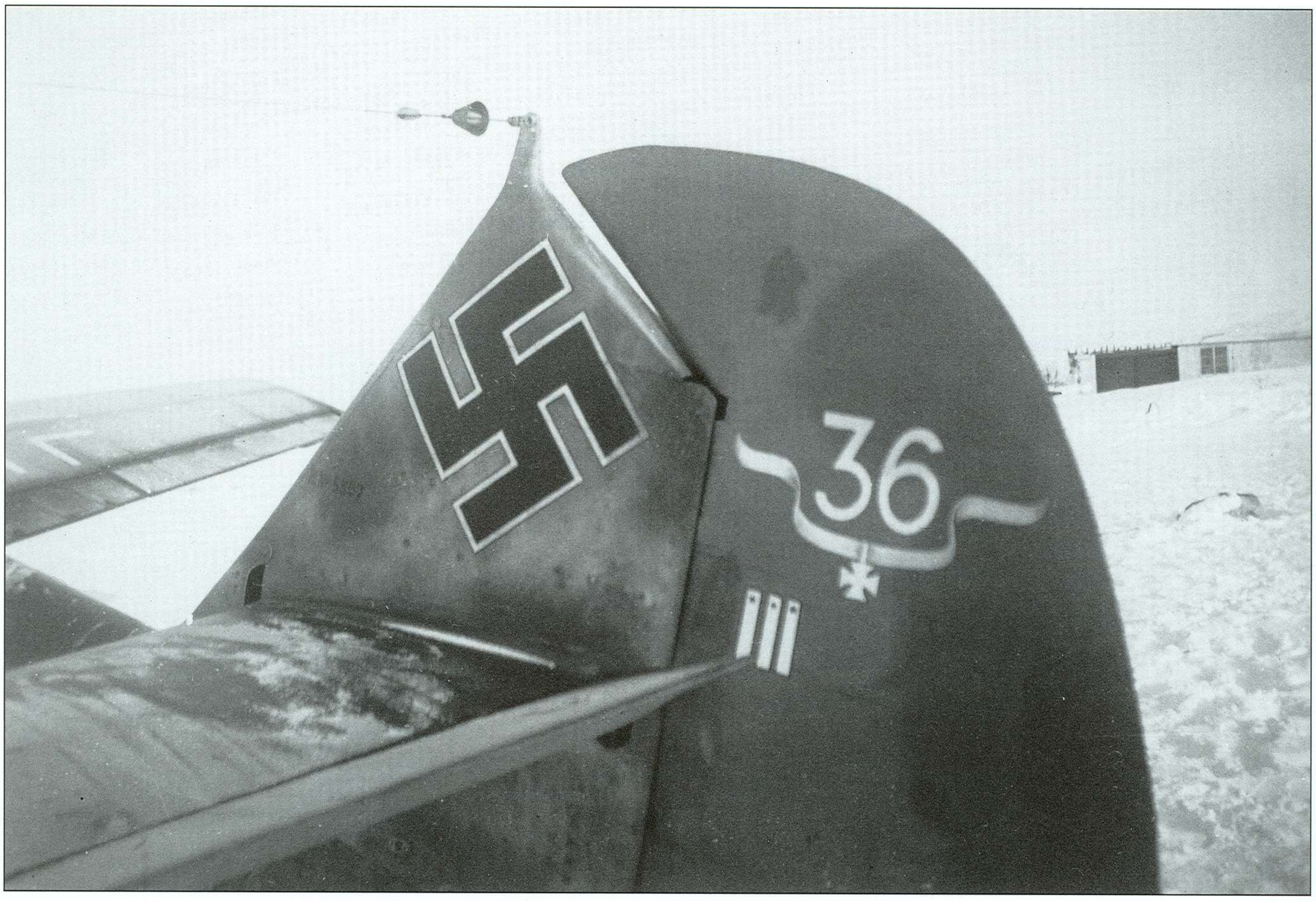


Foto 27

Bei dieser Abschußbilanz handelt es sich um die von Lt. Hugo Dahmer. Am Leitwerk seiner Bf 109 E-7 sind zum einen das Ritterkreuz mit einer darüberstehenden „36" sowie drei separate Abschußbalken zu sehen. Mit dieser Abschußsplittung hat es folgendes auf sich. Die „36" steht offensichtlich für jene 36 Abschüsse, die Dahmer zwischen dem 16.5.1940 und Ende 1941 bei der 6./JG 26 und der 1./JG 77 erzielte.

Mit Umbenennung der Staffel Anfang Januar 1942 in 1./JG 5 hat Dahmer dann offensichtlich eine neue Abschußbalkenreihe „aufgemacht". Belegt ist in seiner Zeit beim JG 5 zwar nur der 37. Abschuß am 21.2.1942 und der 38. Abschuß am 22.2.1942, aber wenn man der zu sehenden Bilanz traut, erzielte Dahmer beim JG 5 auch noch einen dritten Abschuß. Da Hugo Dahmer Ende Februar 1942 als Jagdlehrer ins Reich versetzt wurde, dürfte hier der abschließende Stand seiner Abschüsse beim JG 5 zu sehen sein. Der Schnee im Hintergrund belegt, daß die Aufnahme im Frühjahr 1942 entstand und nicht später.

Der Hinweis auf das Aufnahmedatum ist wichtig, da Dahmers zurückgelassene Maschine, welche die Werknummer 5367 trug, am 20. September 1942 als „weiße 22" bei der 4./JG 5 verlorenging. Flugzeugführer war an diesem Tag Fw. Wolfgang Lamprecht, der die Maschine bei Niva bauchlanden mußte und anschließend wieder zur Einheit zurückkehrte.

Die Maschine wurde mit 100% abgeschrieben. Lamprecht hatte zu diesem Zeitpunkt ebenfalls 3 Luftsiege auf seinem Konto, die er jedoch alle im Sommer 1942 erzielte. Aufgrund der winterlichen Aufnahme kann es sich bei der gezeigten Bilanz also auf keinen Fall um eine Kombination von Dahmers und Lamprechts Abschüssen handeln.

Sammlung Beitler

Photo 27

Victory scoreboard on the tail of Lt. Hugo Dahmer's Bf 109 E-7, consisting of a Knight's Cross beneath the number „36" and three separate victory bars. The reason for the breakdown of victories is as follows: the „36" obviously represents the 36 victories that Dahmer scored between 16 May 1940 and the end of 1941 while flying with 6./JG 26 and 1./JG 77.

Dahmer then obviously began a new series of victory bars when the Staffel was renamed 1./JG 5 at the beginning of January 1942. The only known victories by Dahmer during his service with JG 5 were his 37th and 38th, on 21 and 22 January 1942, however the victory bars on the tail of his aircraft would suggest that he claimed another. At the end of February 1942 Hugo Dahmer was transferred back to the Reich to serve as a flight instructor, consequently the victory tally seen here must be regarded as his ultimate score with JG 5. The snow in the background confirms that the photograph was taken in early 1942 and not later.

This clue to the timing of the photograph is important, for the aircraft flown by Dahmer while attached to JG 5 (Werknummer 5367) was lost on 20 September 1942. By then it was on strength with 4./JG 5 and bore the aircraft number „White 22". Fw. Wolfgang Lamprecht belly-landed the Messerschmitt near Niva, subsequently returning to his unit.

The aircraft was a complete write-off. At the time of the incident, Lamprecht had three victories to his credit, all scored in the summer of 1942. The victory markings could not, therefore, have represented Dahmer's and Lamprecht's combined total, as the wintry background in the photo confirms.

Beitler Collection



Photo 28 + 29

This time we present a document made of metal. The silver ashtray illustrated here was given to Ofw. Heinz Stöwer of 3./JG 11 by the 2. Jagddivision for the 1,200th victory in its command area. The date presents a puzzle, however, for there is no record of any victory by Stöwer on 8 March 1944. Either this victory needs to be added to the record, or the ashtray bears the presentation date, which would have been unusual. If that was the case, the present would refer to a B-17 shot down by Stöwer on 6 March.

Note the emblem of the 2. Jagddivision, the coastline of Northern Germany and Schleswig Holstein. Fhj. Ofw. Stöwer was killed in action on 30 May 1944. During a combat near ground level, he was shot down by P-51s near Blumenthal, not far from Magdeburg (Fw 190 A-7, "Yellow 1", Werknr. 430694). At the time of his death, Stöwer had 16 victories to his credit.

The photo below shows him on 17 May 1942 after his first victory (a Blenheim south of Lister) by the tail of his aircraft wearing his newly-awarded Iron Cross, Second Class. At that time he was a member of 9./JG 1 (renamed 3./JG 11 on 1 April 1943).

Foto 28 + 29

Diesmal zeigen wir ein Dokument aus Metall. Der abgebildete Silberaschenbecher wurde Ofw. Heinz Stöwer, 3./JG 11, von der 2. Jagddivision für den 1.200 Abschuß in ihrem Bereich geschenkt. Rätsel gibt uns allerdings das Datum auf, denn bisher ist nichts über einen Abschuß Stöwers am 8.3.1944 bekannt. Entweder ist dieser Abschuß neu zu verbuchen, oder der Aschenbecher trägt das Datum der Übergabe des Geschenks, was aber ungewöhnlich wäre. Dann würde sich das Präsent auf Stöwers Abschußerfolg am 6. März beziehen (B-17).

Beachte das Emblem der 2. Jagddivision, das die norddeutsche Küste und Schleswig-Holstein zeigt. Fhj. Ofw. Stöwer fiel am 30.5.1944, als er bei Blumenthal unweit Magdeburg in Bodennähe von amerikanischen P-51 Jägern abgeschossen wurde (Fw 190 A-7, „gelbe 1", Werknr. 430694). Er erzielte insgesamt 16 Abschüsse. Das Foto unten zeigt ihn am 17.5.1942 nach seinem 1. Abschuß (Blenheim südl. Lister) und frisch verliehenem EK II am Leitwerk seiner Bf 109. Er gehörte zu diesem Zeitpunkt der 9./JG 1 an (1.4.1943 in 3./JG 11 umbenannt).





Foto 30
Eine He 72 Verbindungsmaschine der 7.(H)/LG 2, aufgenommen im Sommer 1942 in Südrußland. Von der Verbandskennung „L2“ ist nur die „2“ am Rumpf zu erkennen und auch das „Teufelskopf“-Emblem der Staffel ist an der Motorverkleidung der Maschine nur schwach zu sehen. Die Maschine wird gerade betankt. Unklar ist, weshalb der an der Maschine stehende Oberleutnant eine ungewöhnliche weiße Fliegerhaube trägt und in der linken Hand einen Blumenstrauß sowie in der Rechten einen Stab hält.

Photo 30
A He 72 communications aircraft of 7.(H)/LG 2, photographed in southern Russia in the summer of 1942. Only the number "2" of the unit code "L2" is visible on the aircraft's fuselage. As well, the Staffel's "Devil's Head" emblem is barely visible on the engine cowling. The Heinkel was photographed during refueling. It is unclear what the Oberleutnant standing by the aircraft was doing. Not only is he wearing an unusual white flying helmet, he also has a bouquet of flowers in his left hand and a walking stick in his right.

Foto 31 + 32
Diese Fw 190 A-8 „schwarze 3“, Werknr. 171466 lag in diesem Zustand im Spätsommer 1945 auf dem Platz Reims/Frankreich. Die Maschine gehörte höchstwahrscheinlich ursprünglich zur 2./JG 11, wo sie im Spätsommer 1944 in Nordfrankreich eingesetzt wurde. Nach einer nicht in den Dokumenten festgehaltenen Beschädigung gelangte die Maschine zum Luftpark Reims. Dort wurden einige wiederverwendbare Teile wie die Bordwaffen und das Seitenruder ausgebaut, bevor die Maschine in einer Ecke des Platzes als Schrottmaschine liegenblieb. Vor der Einnahme des Platzes durch alliierte Truppen im September 1944 war die Maschine dann in Brand gesteckt worden, wie man deutlich an der linken Rumpfseite im Kabinenbereich erkennen kann. Nach der Kapitulation wurde schließlich das Leitwerk abgetrennt, möglicherweise von Souvenirjägern. Die Maschine trägt den Standardanstrich in RLM 74/75/76.
Sammlung Richter

Photo 31 + 32
Fw 190 A-8 „Black 3“, Werknummer 171466, was photographed at Reims, France in the late summer of 1945. The aircraft had most likely belonged to 2./JG 11, which deployed to northern France in late summer 1944. The aircraft was sent to the Reims air park after sustaining damage in an incident of which there is no record. There some reusable components, such as the guns and rudder, were removed before the aircraft was left in a corner of the airfield to await scrapping.
Then in September 1944, before the arrival of Allied forces, a fire was set in the cockpit area, the results of which may be clearly seen on the left side of the fuselage. The tail section was removed after the surrender, possibly by souvenir hunters.
The aircraft was finished in the standard camouflage of RLM 74/75/76.
Richter Collection



Foto 31 / ***Photo 31***

Foto 32 / ***Photo 32***



Die „Navajo"-Maschine von Uffz. Händel Fw 190 A-8, „weiße 2", 10. bzw. 13./JG 54

Uffz. Händel's "Navajo" Aircraft

von Leonard Beitler und Axel Urbanke



Foto 33
Uffz. Julius Händel in seiner Fw 190 A-8, „weiße 2", mit dem „Navajo-Häuptlingskopf"-emblem der 13./JG 54 an der Kabinenseite. Dieses Foto ist zwar bekannt, wurde jedoch noch nie in dieser Größe gezeigt. Auf unserer Aufnahme ist erstmalig deutlich die „weiße 2" erkennbar. Aufnahmeort: Flugplatz Trakenen/Ostpreußen oder Nasielsk/Polen Ende August/Anfang September 1944.

Photo 33
Uffz. Julius Händel in his Fw 190 A-8 "White 2" bearing the "Navajo Chief" emblem of 13./JG 54 beneath the cockpit. This photograph has been published before, but never this large. The aircraft number "White 2" is clearly visible for the first time in our photo. It was taken at Trakehnen airfield in East Prussia or Nasielsk in Poland in late August – early September 1944.

Seit Jahrzehnten sind zwei Fotos bekannt, die angeblich in Vörden/Norddeutschland (1944/45) bzw. Rußland (1944) entstanden und einen Uffz. Müller in einer Fw 190 A-8 mit einem „Navajo-Häuptlingskopf"-Emblem zeigen. Bernd Barbas ordnet das Emblem in Band II von „Aircraft of the Luftwaffe – Fighter Aces" (Schiffer 1995) der 14./JG 54 zu, wogegen das Emblem im Modell Magazin FOTO ARCHIV 8 (1981) als Staffelabzeichen der 13./JG 54 ausgewiesen wird. Bisher besteht somit keine Klarheit über dieses Emblem. Wir möchten mit dem nachfolgenden Artikel deshalb alle Fragezeichen ausräumen, indem wir weitere Fotos der Maschine zeigen sowie präzise Informationen zum Flugzeugführer, der Einheit und dem Aufnahmeort und -zeitpunkt vorlegen.
Bei der Maschine handelt es sich, wie in den bisherigen Publikationen richtig festgestellt, um eine Fw 190 A-8. Dies ist besonders gut auf Foto 38 anhand der Schnellverschlüsse der Motorhaube erkennbar, die bei der ansonsten in Frage kommenden A-7 anders angeordnet waren.
Wie aus einem uns vorliegenden Fotoalbum zu ersehen ist, wurden die Aufnahmen weder auf dem Platz Vörden/Norddeutschland noch in Rußland aufgenom-

It has been decades since two photographs depicting a Fw 190 A-8 bearing a "Navajo Chief" emblem first appeared. The aircraft's pilot was identified as an Uffz. Müller, and the photographs were said to have been taken at Vörden in Northern Germany in 1944-45 or in Russia in 1944. In Volume II of his Aircraft of the Luftwaffe – Fighter Aces (Schiffer 1995), Bernd Barbas claimed that the emblem was that of 14./JG 54, while Modell Magazin's FOTO ARCHIV 8 (1981) identified it as the Staffel emblem of 13./JG 54. Thus there has been some uncertainty as to the true identity of the emblem. In the following article we finally clear up all questions by presenting additional photographs of the aircraft and accurate information about its pilot, unit and where and when it was photographed.
The aircraft was correctly identified as a Fw 190 A-8 in the earlier publications. The precise subtype may be identified by the quick-release latches visible in Photo 38. The only other subtype to feature this type of latch, the A-7, had a different arrangement.
A photo album in possession of the authors reveals that the photographs were

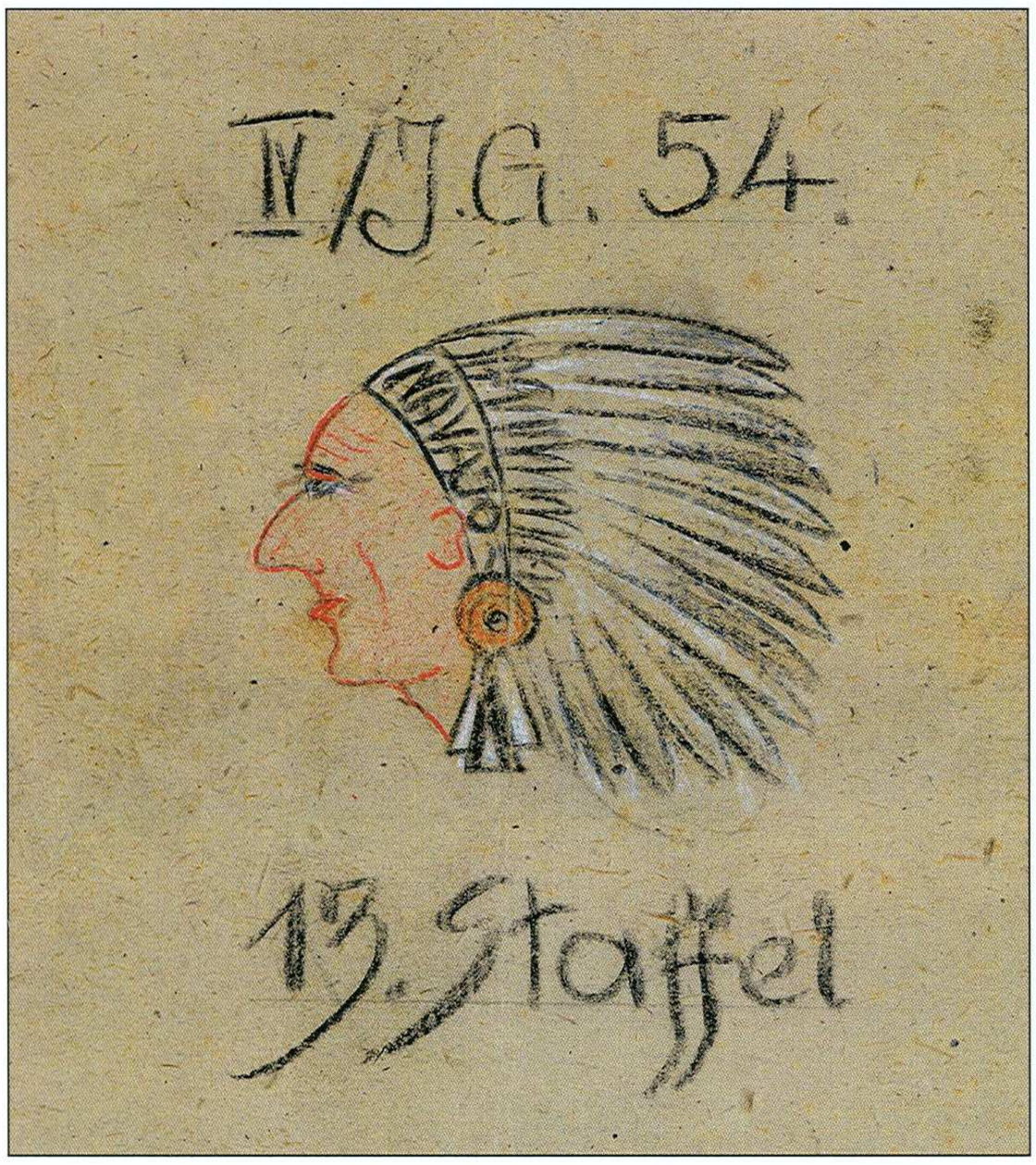


Foto 34
Das "Navajo-Häuptlingskopf"-Emblem auf der Rückseite der Staffelzeitung der 13./JG 54 zum Weihnachtsfest 1944.

Photo 34
The "Navajo Chief" emblem on the back page of 13./JG 54's Staffel newsletter published at Christmas 1944.





Foto 35
Diese erstmalig veröffentlichte Gesamtansicht der „weißen 2“ von Uffz. Händel, die, wie alle übrigen Aufnahmen, bei der selben Gelegenheit entstand, zeigt einige weitere interessante Details der Fw 190 A-8. Besonders bemerkenswert sind der gelbe Spinner und die gelb lackierten Propellerblattansätze sowie die roten Blattspitzen. Die Unterseite der Motorverkleidung ist ebenfalls gelb, wobei die gelbe Lackierung bis auf den gepanzerten Kühlerring vorgezogen wurde. Die Maschine ist mit je zwei MG 151/20 in den Flächen bestückt. Beachte, die Maschine trägt hinter dem Balkenkreuz kein Gruppensymbol.

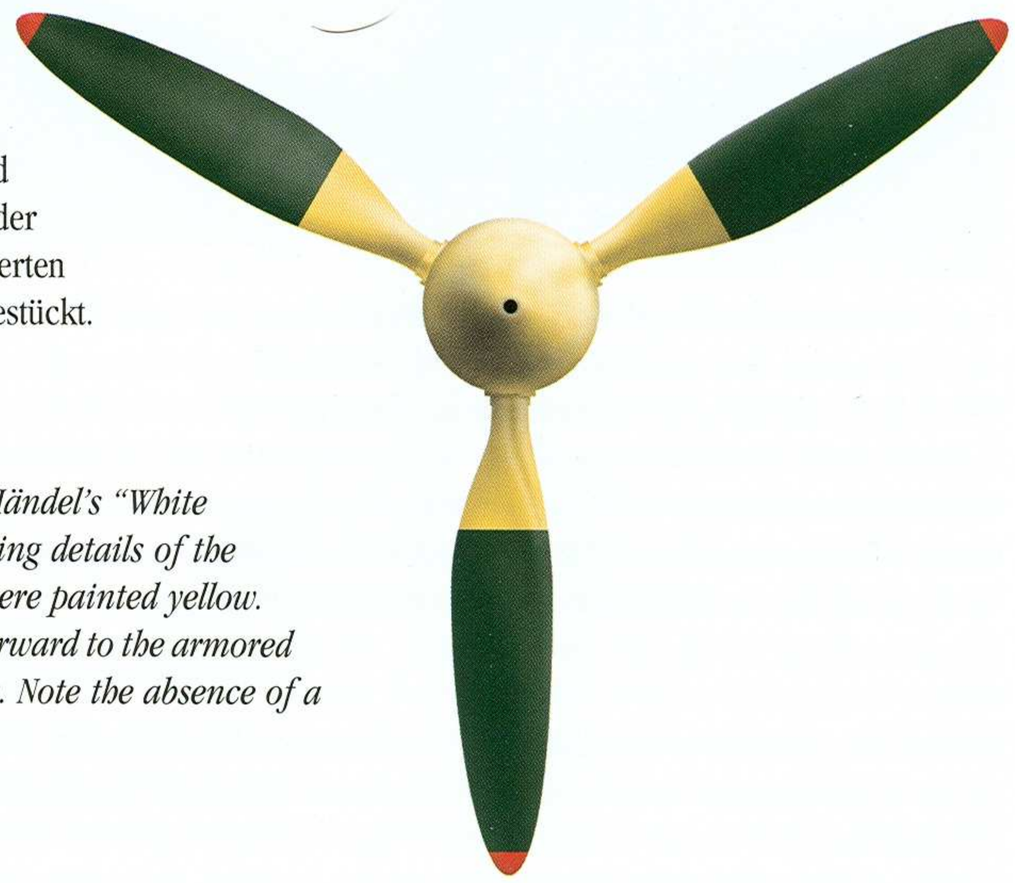


Photo 35
Published here for the first time, a photograph providing a complete view of Uffz. Händel's "White 2". It was taken on the same occasion as all the others, and reveals several interesting details of the Fw 190 A-8. Note that the spinner and the propeller blades adjacent to the spinner were painted yellow. The underside of the engine cowling is also yellow, with the yellow finish extending forward to the armored cowling ring. The aircraft carries two MG 151/20 cannon in the outer wing stations. Note the absence of a Gruppe symbol aft of the fuselage cross.

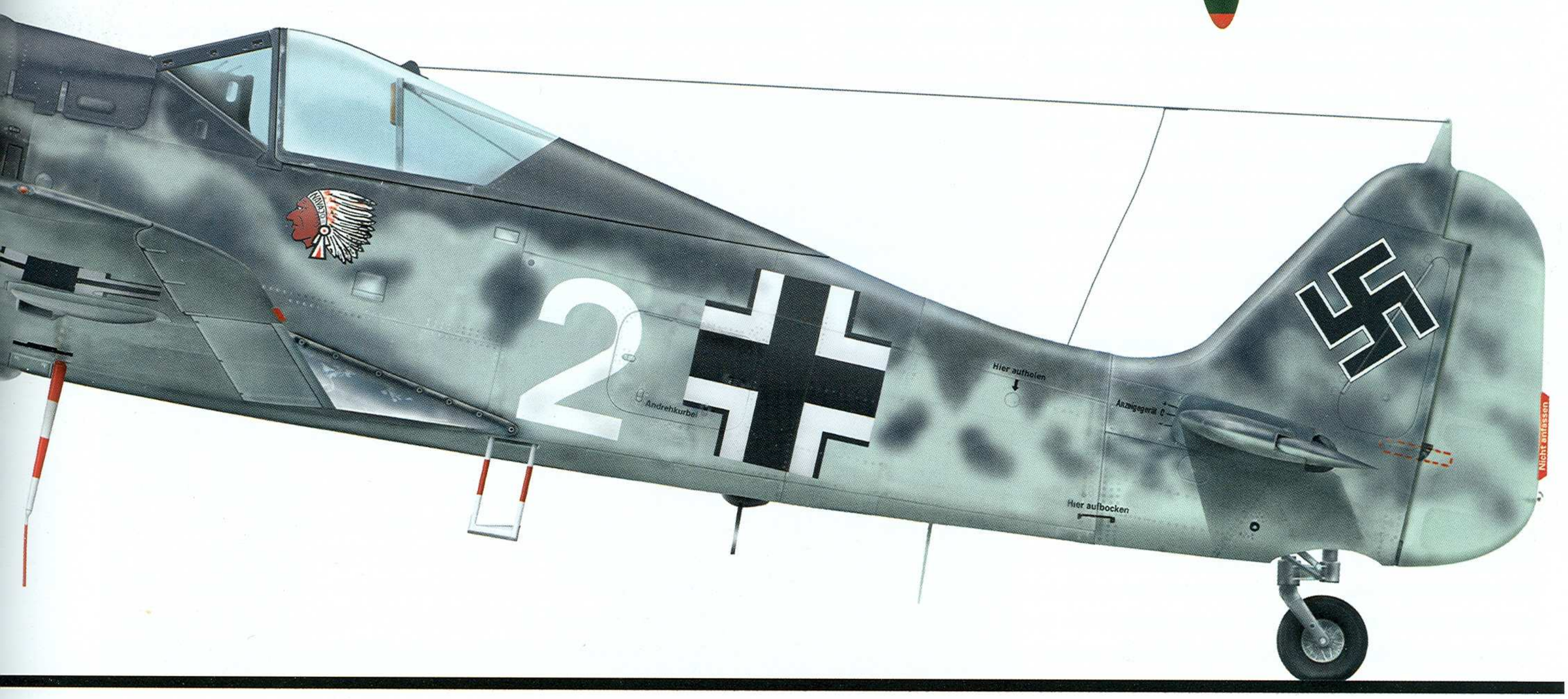




Foto 36
Uffz. Julius Händel in Fotopose am äußeren MG 151/20 der rechten Fläche. Beachte, daß die Flächentarnung bis auf die Flächenvorderkante heruntergezogen wurde. Auf Foto 35 kann man erkennen, daß bei der Lackierung der linken Fläche nicht gleich verfahren wurde. Dort liegt die Lackierungsgrenze wesentlich höher.

Photo 36
Uffz. Julius Händel poses for the photographer with his hand resting against the aircraft's starboard outer MG 151/20 cannon. Note that the top camouflage colors on the starboard wing extend to the leading edge. The port wing was painted differently, with the separation line significantly higher (see Photo 35).

Foto 37
Diese Aufnahme ist interessant, weil gut zu sehen ist, daß die Maschine kein ETC trägt. Unter dem Rumpf sind statt dessen die Montageösen für das ETC zu erkennen. Möglicherweise wurde auf das ETC verzichtet, um angesichts der Bewaffnung mit vier MG 151 Gewicht einzusparen. Auf dem Kabinenrand sitzend ist der 1. Wart von Uffz. Händel, der Gefr. Riemann, zu sehen.

Photo 37
This photograph is interesting, for it clearly shows that the aircraft was not fitted with a ventral stores rack (ETC). The attachment points for the rack are visible beneath the fuselage, however. The ETC may have been removed as a weight-saving measure, as the aircraft was equipped with four 20-mm cannon. Sitting on the cockpit sill is Uffz. Händel's crew chief, Gefr. Riemann.

men, sondern Ende August/Anfang September 1944 auf dem Platz Trakehnen/Ostpreußen oder Nasielsk/Polen. Bei dem fotografierten Flugzeugführer der „weißen 2" handelt es sich keineswegs um einen Uffz. Müller, sondern vielmehr um Uffz. Julius Händel von der 13./JG 54, der IV./JG 54. Die 13. Staffel war im Zuge der Mitte Juli 1944 befohlenen Verstärkung der Jagdgruppen auf 4 Staffeln, durch Umbenennung der 10./JG 54 in 13./JG 54 entstanden. Die Umbenennung muß gemäß der namentlichen Verlustmeldungen und der Abschußunterlagen des Luftwaffenpersonalamtes zwischen dem 19. und 23. August stattgefunden haben.

Der am 18. Juli 1923 in Hof/Saale geborene Julius Händel war bereits während seiner Kaufmännischen Lehre in einer Kfz-Werkstatt begeisterter Segelflieger. Am 7. Dezember 1940 erwarb er in der NSFK Gruppe 13 seinen Segelflieger C-Schein und wenige Tage später das Bordfunkerabzeichen des NSFK. Nach seiner Freiwilligenmeldung als Flugzeugführer zur Luftwaffe absolvierte er seine Grundausbildung bei dem 3./FlugAnwärter Batallion 63. Im Sommer 1941 führte ihn sein weiterer Weg zur Fliegertechnischen Schule in Dinkelsbühl, von wo es Ende 1941 zur FFS A/B 121 Straubing ging. Anschließend wurde er zur 3./JG 104 nach Buchschwabach versetzt und von dort zur Jagdgruppe Ost. Im Herbst 1943 fand dann seine Frontversetzung zur IV./JG 54, 10. Staffel, nach Rußland statt. Die Gruppe lag zu diesem Zeitpunkt auf dem Platz Siverskaja vor Leningrad und war mit Bf 109 G-2 und G-6 ausgerüstet. Uffz. Händel flog in der Folge ohne Unterbrechung bei der 10. Staffel Einsätze. Bereits im Mai 1944 erhielt er daher nach 60 Feindflügen die Frontflugspange für Jäger in Silber. Im gleichen Monat rüstete die Gruppe von Bf 109 G-6 auf Fw 190 A-8 um.

Bezüglich der Einführung des „Navajo-Häuptlingskopfes" als Staffelemblem liegen bisher keine genauen Angaben vor. Einiges spricht aber dafür, daß dieses Emblem im Rahmen der Umbenennung von 10. in 13./JG 54 Ende August 1944 neu entworfen wurde, denn als 10./JG 54 führte die Staffel nachweislich ein anderes Abzeichen. Auch die Tatsache, daß sich der zu diesem Zeitpunkt bereits beinahe ein Jahr bei der Staffel befindliche Uffz. Händel so häufig in der Kabine seiner Maschine mit dem Emblem hat ablichten lassen, spricht dafür, daß sich etwas verändert hatte. Das Emblem des „Navajo-Häuptlings" dürfte von der 13./JG 54 nach schweren Verlusten am 14. Januar 1945 bis zu ihrer Auflösung im Februar 1945 beibehalten worden sein. Hierauf deutet die Verwendung des Emblems auf

not taken at Vörden in Northern Germany or in Russia. They were in fact taken at Trakehnen airfield in East Prussia or Nasielsk, Poland in late August—early September 1944. The pilot of "White 2" was not an Uffz. Müller, rather it was Uffz. Julius Händel of 13./JG 54, part of IV./JG 54. The 13. Staffel was born as a result of an order issued in mid-July 1944 to increase the size of Jagdgruppen to four Staffeln. The existing 10./JG 54 was renamed, resulting in 13./JG 54. Based on casualty reports and victory records maintained by the Luftwaffe personnel office, the renaming must have occurred sometime between 19 and 23 August.

Born in Hof, Saale on 18 July 1923, Julius Händel became an enthusiastic glider pilot while training in business at a motor vehicle workshop. On 7 December 1940 he earned his Class C gliding certificate as a member of Group 13 of the NSFK (National Socialist Fliers' Corps). Several days later Händel also earned the NSFK's radio operator's badge. After joining the Luftwaffe, he completed basic training with 3./FlugAnwärter Bataillon 63 (pilot candidate battalion). In the summer of 1941 he moved on to the School of Aviation Technology in Dinkelsbühl and later in the year was assigned to flying school A/B 121 in Straubing. Händel was subsequently transferred to 3./JG 104 at Buchschwabach and from there to Jagdgruppe Ost. In autumn 1943 he was sent to IV./JG 54 (10. Staffel), a front-line unit in Russia. At that time the Gruppe was based at Siverskaya airfield near Leningrad and was equipped with the Bf 109 G-2 and G-6. In the period that followed, Händel flew a series of combat missions with the 10. Staffel. By May 1944 he had flown 60 missions and was awarded the Operational Flying Clasp for Fighter Pilots in Silver. That month the Gruppe converted from the Bf 109 G-6 to the Fw 190 A-8.

At the present time there is no precise information as to when the "Navajo Chief" was introduced as Staffel emblem. There is, however, evidence to suggest that it first appeared at the end of August 1944, when 10./JG 54 was renamed 13./JG 54, for the 10. Staffel is known to have used a different emblem. Uffz. Händel had been with the Staffel for almost a year, and the fact that so many photos were taken of him in the cockpit of his aircraft with the emblem suggests that something had changed. The "Navajo Chief" emblem



einer Staffelzeitung zum Weihnachtsfest 1944 hin. Julius Händel erlebte die Auflösung seiner Staffel nicht mehr. Nachdem die IV./JG 54 im September 1944 aus der Ostfront herausgezogen und in Illesheim aufgefrischt worden war, kam die Gruppe ab dem 19. September vom Feldflugplatz Plantlünne/Emsland aus gegen die am 17. September im Raum Arnheim, Nimwegen und Eindhoven gelandeten alliierten Luftlandetruppen zum Einsatz.

Die von den Alliierten als Unternehmen „Market Garden" bezeichnete Operation sollte durch Bildung von Brückenköpfen u.a. auf der Ostseite von Maas, Waal und Rhein, unter Umgehung des Westwalls, den Vorstoß britischer Verbände in das Ruhrgebiet vorbereiten. Zum schnellen Einsatz gegen die 478 gelandeten Lastensegler und 35.000 Mann Luftlandetruppen waren der 3. Jagddivision insgesamt 11 Jagdgruppen unterstellt worden, darunter die IV./JG 54. In Gefechtsverbänden mit anderen Gruppen flog die Gruppe „Freie Jagd" und „Tiefangriffe" im Kampfraum. Am 23. September startete Uffz. Händel um 18.00 Uhr bei schlech-

may have been retained by 13./JG 54 until its disbandment on 14 January 1945, as it appeared in a Staffel newsletter issued at Christmas in 1944.

Julius Händel did not live to see the disbandment of his Staffel. In September 1944 IV./JG 54 was withdrawn from the Eastern Front and transferred to Illesheim to rest and reequip. On 19 September the Gruppe began operations from the forward airfield at Plantlünne, Emsland against the Allied airborne forces that had landed at Arnhem, Nimwegen and Eindhoven on 17 September.

The operation, dubbed "Market Garden" by the Allies, was supposed to gain bridgeheads on the east side of the Maas, Waal and Rhine Rivers, outflanking the Siegfried Line and preparing the way for an advance into the Ruhr by British forces. In response to the landings, which involved 478 gliders and 35,000 troops, a total of eleven Jagdgruppen were attached to the 3.



Foto 38
Wartungsarbeiten am BMW 801 der „weißen 2". Die Anordnung der Schnellverschlüsse an der Motorhaubenverkleidung sprechen eindeutig für eine Fw 190 A-8 und gegen eine A-7.

Photo 38
Servicing the BMW 801 radial engine of "White 2". The arrangement of the quick-release latches clearly identify the aircraft as an A-8. The A-7 variant used the same type of latch, but in a different arrangement.

tem Wetter mit 18 Maschinen der IV. Gruppe im Gefechtsverband mit 5 Bf 109 des Stab/JG 11 und 24 Bf 109 der II./JG 27 erneut zu einem solchen Einsatz. Nach Erreichen des Einsatzraumes stieß der Verband östlich Nimwegen auf einen Verband von 30-40 Thunderbolt und platze auseinander. Es entwickelten sich schwere Luftkämpfe in deren Verlauf die IV./JG 54 insgesamt 5 Maschinen verlor und zwei eigene Abschüsse erzielen konnte. Zwei Flugzeugführer fielen, einer wurde verwundet und zwei weitere blieben vermißt. Bei den letzteren beiden handelt es sich um die Rotte Uffz. Händel (Fw 190 A-8, Werknr. 731714) / Uffz. Liebezeit (Fw 190 A-8, Werknr. 174128). Nach einem Angriff von Thunderbolts aus Überhöhung sah der Staffelkapitän der 13./JG 54, Lt. Carl Resch, die beiden Maschinen gegen 18.30 Uhr im Raum westlich Kleve nach unten wegdrücken. Das ist das letzte Mal, daß die Rotte Händel/Liebezeit gesehen wurde. Beide Flugzeugführer gelten bis heute als vermißt im Raum zwischen Nimwegen und Kleve.

Abschüsse Uffz. Julius Händel

Nr.	Datum	Uhrzeit	Höhe	Typ	Ort/Planquadrat	
1	20.5.1944	12.25	2000 m	Jak 9	Koschmisga	anerkannt
2	23.8.1944	15.08	ca. 3000 m	Jak 9	Pl.Qu. 35.539	anerkannt

Auszeichnungen

23.3.1943 Flugzeugführerabzeichen
11.5.1944 Frontflugspange für Jäger in Silber
25.9.1944 EK II

Jagddivision, including IV./JG 54. Operating in "battle units" with other Jagdgruppen, IV./JG 54 flew "free chase" and low-level attack missions in the combat zone. At 1800 hours on 23 September 18 aircraft of the IV. Gruppe, including Händel's, took off in poor weather on one such mission. They were part of a battle unit which also included 5 Bf 109s of Stab/JG 11 and 24 Bf 109s of II./JG 27. After reaching the operations area, the formation encountered a group of 30 to 40 Thunderbolts east of Nimwegen and broke up. Fierce dogfights developed, in the course of which IV./JG 54 lost five aircraft while claiming two victories. Two pilots were killed, one was wounded and two went missing.

The two missing pilots were Uffz. Händel (Fw 190 A-8, Werknr. 731714) and Uffz. Liebezeit (Fw 190 A-8, Werknr. 174128). The two fighters were attacked from above by Thunderbolts, after which Lt. Carl Resch, the Staffelkapitän of 13./JG 54, saw both going down in the area west of Kleve at about 1830 hours. This was the last time that the Rotte of Händel and Liebezeit was seen. Both pilots are still listed as missing in action in the area between Nimwegen and Kleve.

Decorations

23 March 1943 *Pilot Badge*
11 May 1944 *Operational Flying Clasp for Fighter Pilots in Silver*
25 September 1944 *Iron Cross, Second Class*





Foto 39 + 40
Uffz. Julius Händel beim Verlassen seiner „weißen 2". Etwa drei Wochen später zählte er am 23.9.1944 zu den Verlusten der IV./JG 54 bei einem Einsatz im Raum Nimwegen.

Photo 39 + 40
Uffz. Julius Händel leaving the cockpit of his "White 2". About three weeks later, on 23 Sept. 1944, he was lost during a mission by IV./JG 54 in the Nimwegen area.

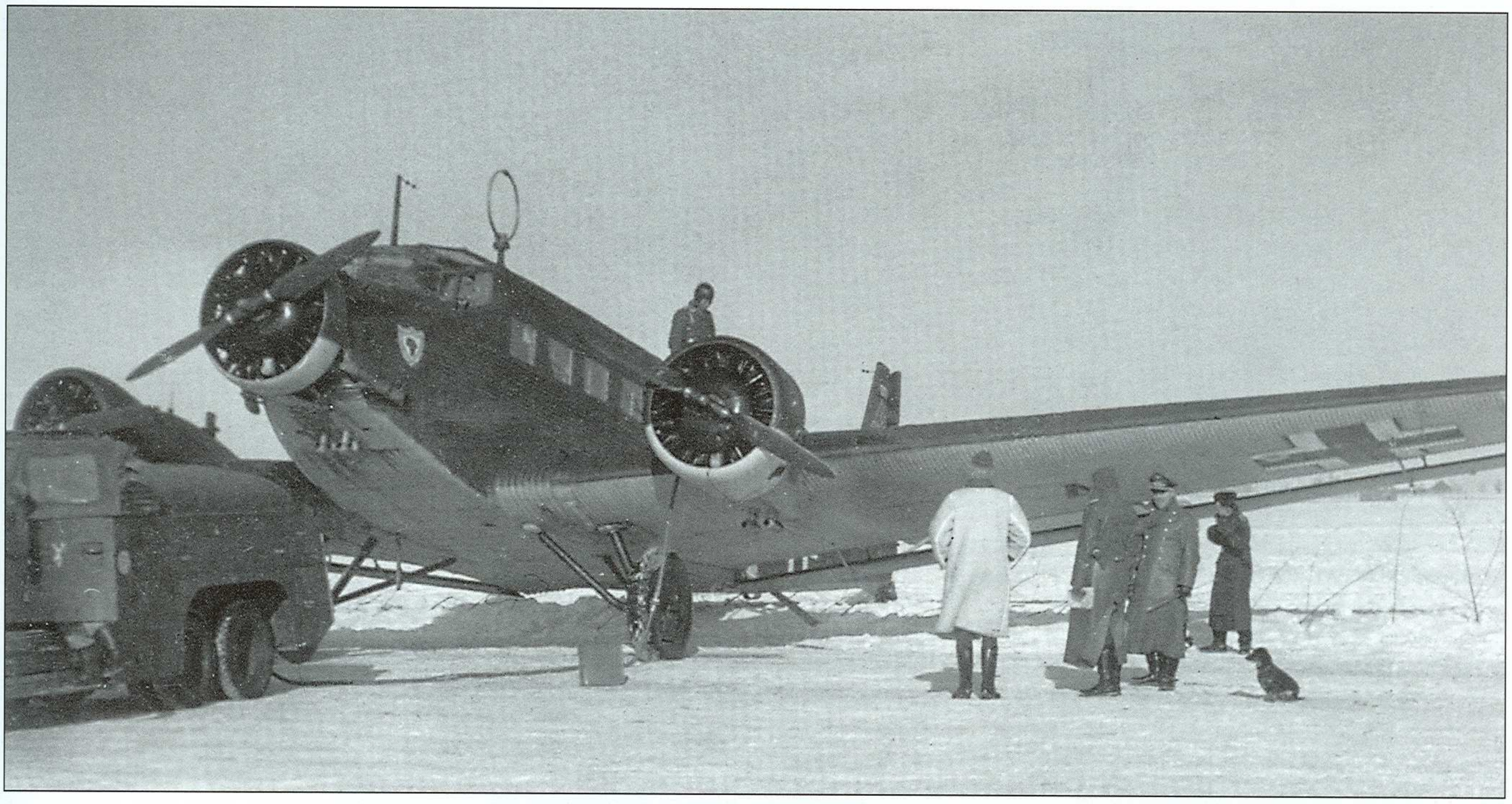
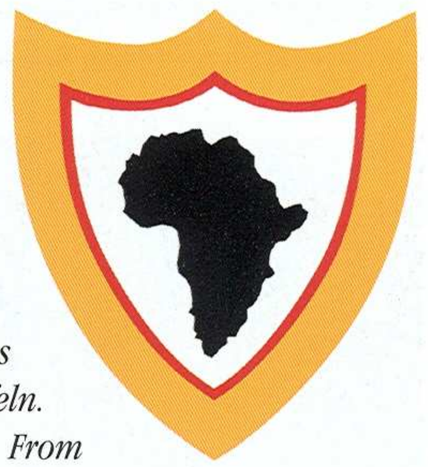


Foto 41 / *Photo 41*

Das „Afrika"-Emblem der KGr.z.b.V. 300

Heute stellen wir das bisher unbekannte Emblem der KGr.z.b.V. 300 vor. Dabei handelte es sich um eine Darstellung des Kontinents Afrika auf einem jeweils in Staffelfarbe eingefaßten Schild. Das Emblem wurde auf beiden Seiten der Ju 52-Rumpfnase geführt. Der Hintergrund für die Entstehung des Emblems waren die Afrika-Einsätze der Gruppe zwischen dem 30.11.1941 und Anfang Februar 1942. Die Gruppe wurde im November 1941 mit Stab und 5 Staffeln aufgestellt. Ende November Verlegung nach Athen-Tatoi. Von dort Transporteinsätze nach Afrika (Derna, Castelli) mit Zwischenlandungen auf Kreta (Iraklion) bzw. Sizilien (Trapani). Ab 11. Januar 1942 Verlegung in den Südabschnitt der Ostfront. Haupteinsatzplatz Kiew. Von dort erfolgten ab Mitte Februar Transport- und Kurierflüge (Kursk, Charkow, Poltawa, Lemberg etc.). Anfang Juli 1942 Rückverlegung der Gruppe ins Reich nach Braunschweig-Waggum, wo sie die Aufgabe einer Ergänzungsgruppe erhielt. Die 4. Staffel blieb weiter im Ostfront-Einsatz. Im Mai 1943 wurde die Gruppe in Ergänzungstransportgruppe umbenannt. Die Fotos zeigen die RK + AR der 3./KGr.z.b.V. 300 im März 1942 in Kiew. Das Schild war in der Staffelfarbe Gelb eingefaßt. 1. Staffel – weißer Rand, 2. Staffel – roter Rand, 4. Staffel – blauer Rand, 5. Staffel ?.

Fotos Sammlung Sprick



Today we present a previously unknown emblem used by KGr.z.b.V. 300. It consists of the continent of Africa against a shield bordered in the Staffel color. The emblem was applied on both sides of the fuselage nose of the unit's Ju 52s and origins lie in the unit's deployment to North Africa between 30 Nov. 1941 and early Feb. 1942. The Gruppe as formed in Nov. 1941 with a Stab and five Staffeln. In late November it was moved to Athens-Tatoi. From there the unit's aircraft flew transport missions to Africa (Derna, Castelli) with stops on Crete (Hera-klion) or Sicily (Trapani). On 11 January 1942 the Gruppe was transferred to the southern sector of the Eastern Front. Main base was Kiev. In mid-February it began transport and courier flights (Kursk, Kharkov, Poltava, Lvov, etc.). At the beginning of July 1942 it was transferred back to the Reich to Brunswick-Waggum, where its role was changed to replacement training unit. The unit's 4. Staffel remained on the Eastern Front. In May 1943 the Gruppe was designated transport replacement training group. The photos show RK+AR of 3./KGr.z.b.V. 300 at Kiev in March 1942. The shield was outlined in the Staffel color. The colors assigned to the remaining Staffeln: 1. Staffel – white, 2. Staffel - red, 4. Staffel -blue, 5. Staffel -unknown.

Sprick Collection

Foto 42 / *Photo 42*



Bruch an der Rollbahn

Crash on the Runway

von Axel Urbanke

Im Frühjahr 1942 liegt die III./JG 54 im Nordabschnitt der Ostfront auf dem Platz Siverskaja, 40 Kilometer südlich des Einschließungsringes um die russische Metropole Leningrad. Da die Fronten in diesem Abschnitt nach der Einschließung der Stadt weitgehend erstarrt sind, hat sich die Gruppe seit ihrem Eintreffen am 5. September 1941 auf dem Platz Siverskaja gut eingerichtet. Aufträge der Gruppe sind Begleitschutzeinsätze für Bomber, Transporter und Aufklärer, Tiefangriffe und Jaboeinsätze auf Nachschubwege im Hinterland der Front sowie „Freie Jagd" sowohl über der Front, als auch weit im gegnerischen Hinterland. Letztere wird oft nur in Schwarm- (4 Maschinen) oder Rottenstärke (2 Maschinen) geflogen. Als Spezialist für „Freie Jagd" weit über russischem Gebiet hat sich seit dem Eintreffen in Siverskaja Oblt. Max-Hellmuth Ostermann entwickelt. Oft ist Osterman bis zu 100 Kilometer hinter der Front unterwegs, wo er in der Nähe russischer Flugplätze auf Beute lauert.

Ostermann gehört dem Geschwader seit April 1940 an. Am 4. September 1941 ist dem Kurvenkampfspezialisten nach 29 Abschüssen das Ritterkreuz verliehen worden. Nach einer Versetzung zur I./JG 54 während der Wintermonate ist er nach Verleihung des Eichenlaubes am 12. März 1942 als Oberleutnant mit der Führung der 8. Staffel betraut worden. Dort hat er seine Abschußzahl innerhalb kurzer Zeit weiter erhöht. Am 10. Mai 1942 erzielt Max-Hellmuth Ostermann seinen 97. Abschuß, doch dieses Mal geht bei einem Luftkampf ca. 100 Kilometer östlich des Platzes über dem Wolchow-Brückenkopf Grusino nicht alles glatt. Oster-mann berichtet darüber 1942 in einem Buch wie folgt:

„Ich startete um 8.00 Uhr wieder in der Rotte zur „Freien Jagd". Wir waren noch



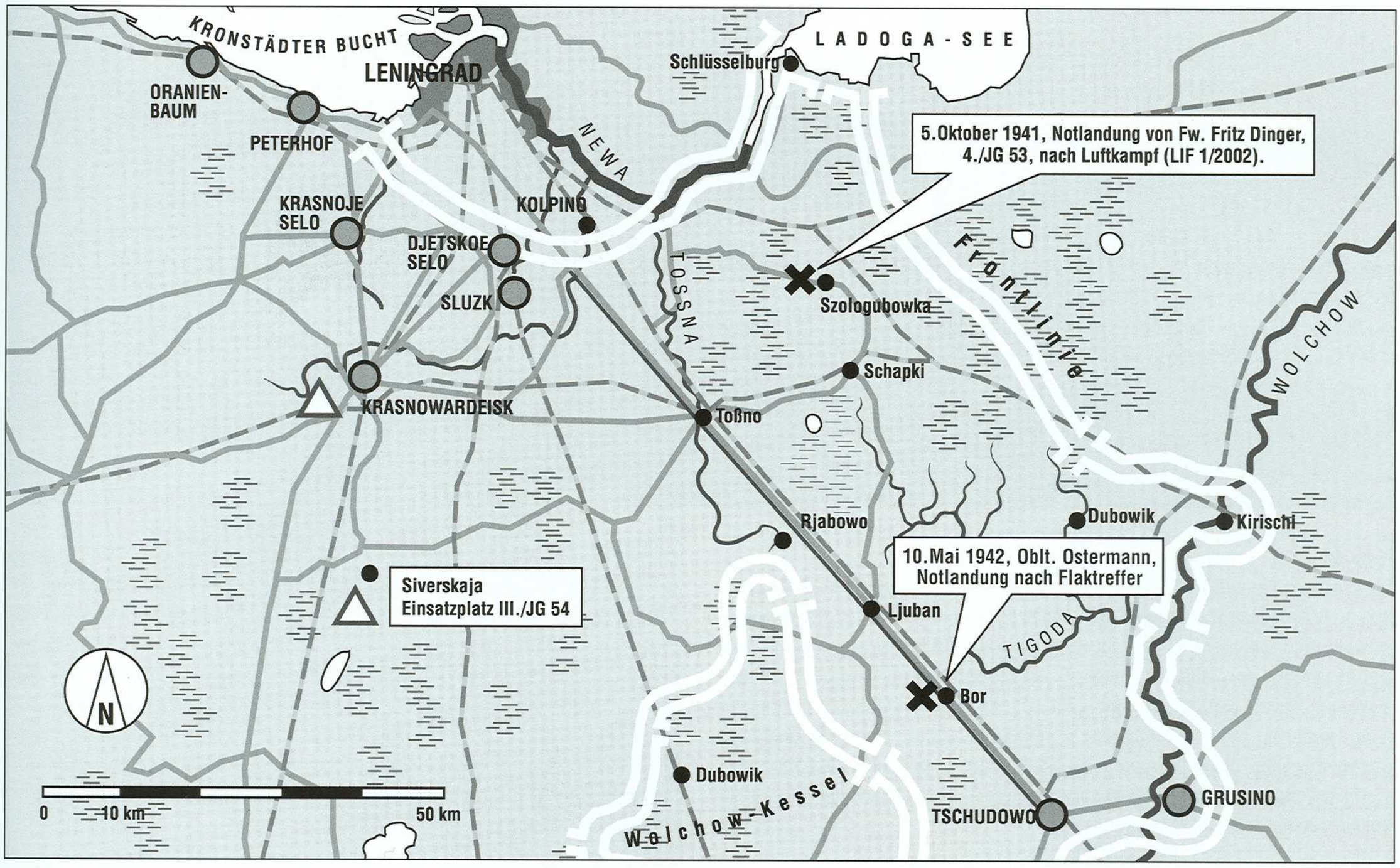
Foto 43
Oblt. Max-Hellmuth Ostermann als Staffelkapitän der 8./JG 54.
Ostermann trägt bereits das am 12. März 1942 ver-liehene Eichenlaub. Die Aufnahme entstand somit im März/April 1942. Aus diesem Zeitabschnitt existieren nur sehr wenige Aufnahmen von Ostermann.

Photo 43
Staffelkapitän of 8./JG 54, Oblt. Max-Hellmuth Ostermann. He is wearing the Oak Leaves awarded him on 12 March 1942, which suggests that this photograph was taken in March-April of that year. There are very few photographs of Ostermann from that period.



Foto 44
Am 10. Mai 1942 erhielt Oblt. Ostermann im Luftkampf mit russischen I-18 Jägern über dem Wolchow einen Flaktreffer, woraufhin er mit seiner Bf 109 F-4, „schwarze 1", Werknr. 13088 einige Kilometer westlich der Front an der Rollbahn Tschudowo-Ljuban bei Bor bauchlanden mußte. Das Foto muß einige Tage nach der Bruchlandung entstanden sein. Die Kabinenhaube fehlt bereits und die Motorhaube liegt abseits der Maschine. Beachte neben dem Geschwaderemblem den beim Aufbringen des Ostfront-Rumpfbandes gelb übergenebelten, hinteren Teil der III. Gruppe-Welle. Erkennbar ist auch die vorherige Position des gelben Rumpfbandes zwischen Balkenkreuz und taktischer Zahl, da es nur leicht überlackiert wurde. An dieser Stelle trugen viele Maschinen der III. Gruppe das Rumpfband seit Beginn des Rußlandfeldzuges bis zum Winter 1941/42.

Photo 44
The „Black 1" taken several days after the crash-landing. By this time the canopy has been removed and the engine cowling with 8./JG 54's "Comical Bird" emblem lies beside the aircraft. Also note the Geschwader emblem and the III. Gruppe "wavy line" symbol, the rearmost portion of which was overpainted when the yellow Eastern Front band was applied. A previous yellow band applied between the fuselage cross and the aircraft number has been lightly overpainted and is still visible. Many aircraft of III./JG 54 wore the yellow fuselage band in this position from the start of the Russian campaign until the winter of 1941-42. The fuselage band was usually the same width as Frame 3, but here it is obviously narrower.



nicht lange an der Front, da sah ich unter uns zwischen einer aufgelockerten Wolkenschicht feindliche Maschinen. Ich holte etwas nach Südwesten aus und ging unter die Wolken. Linkskurve! Da sah ich einen feindlichen Haufen vor uns. Es waren Ratas, eine verbesserte Bauart, die unruhig kurvend vor uns an der Wolkengrenze flogen. Ich wollte sie von hinten überraschend angreifen. Doch der Feind flog sehr unruhig, außerdem hatte er uns wohl schon gesehen oder aber Meldung über uns bekommen. Nun hatte mich wieder jenes gefährliche

In the spring of 1942 III./JG 54 was based at Siverskaya airfield in the northern sector of the Eastern Front, 40 km south of the siege front around the Russian metropolis of Leningrad. The front in the north had become stationary after German forces completed their encirclement of the city, and after arriving at Siverskaya on 5 September 1941, the Gruppe took up semi-permanent residence there. The unit's activities included escort missions in support of bombers, transports and reconnaissance aircraft, strafing attacks

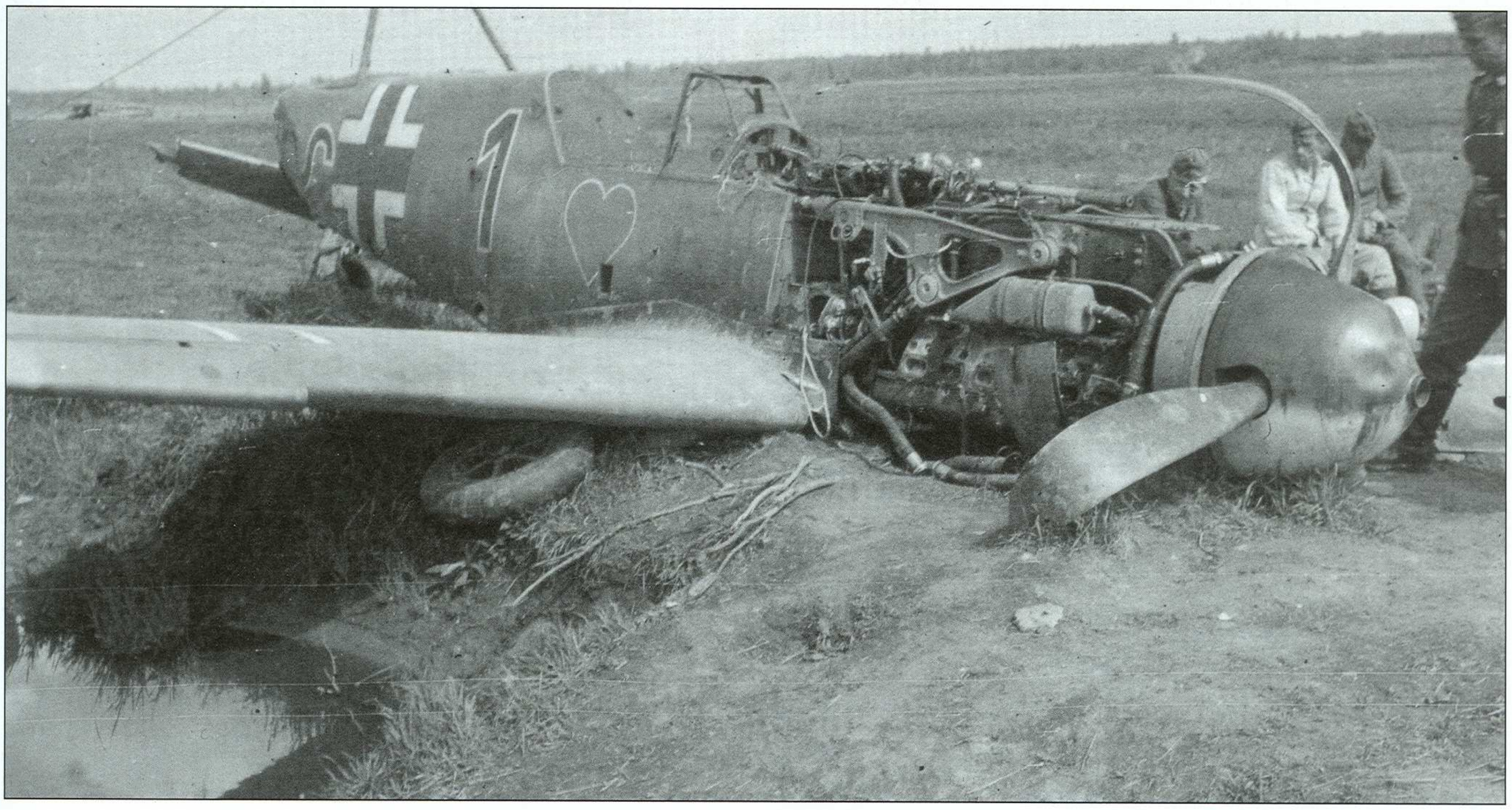


Foto 45 Eine weitere Aufnahme der „schwarzen 1" aus den Tagen nach der Bruchlandung. Da die Maschine direkt an der Rollbahn lag, war sie ein beliebtes Foto- und Besichtigungsobjekt der Landser. Wie auf Foto 46 ebenfalls zu erkennen ist, wurde bei der Bauchlandung das Leitwerk verdreht. Beachte, die Maschine trägt kein Emblem der III./JG 54 unter der Kabine.

Photo 45 *Another photograph of "Black 1" taken in the days after the crash landing. The aircraft came down right beside the road, making it a popular attraction for passing soldiers to examine and photograph. As in Photo 46, it may be seen that the tail section was badly twisted in the belly landing. Note that there is no III./JG 54 emblem beneath the aircraft's cockpit.*

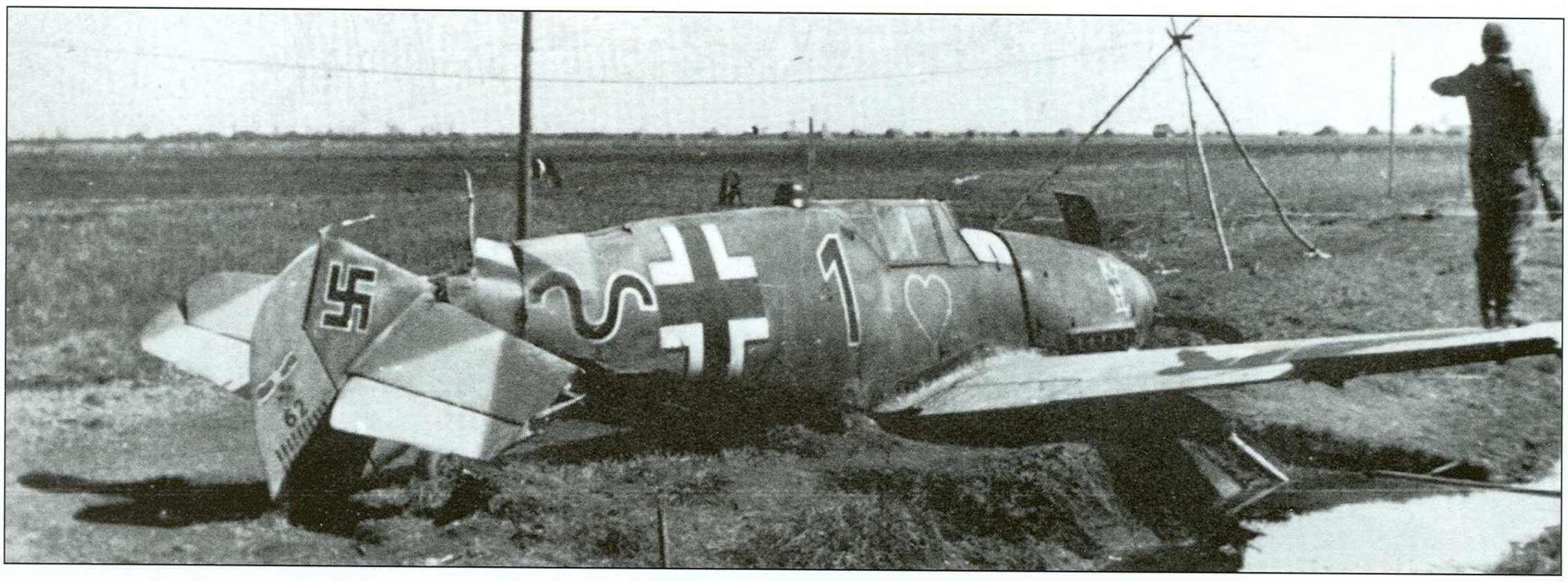


Foto 46

Diese Aufnahme muß unmittelbar nach dem Bruch entstanden sein, denn Kabinen- und Motorhaube sind noch nicht entfernt, wie auf den zuvor gezeigten Aufnahmen. Beachte das in RLM 76 lackierte Leitwerk mit Ritterkreuz- und Eichenlaub-Bemalung, der Zahl „62" sowie 35 schwarzen Abschußbalken.
Insgesamt waren also am 10. Mai 1942 97 Abschußmarkierungen am Seitenruder vermerkt. Da Ostermann den 97. Abschuß allerdings erst in dem zum Bruch führenden Luftkampf erzielte und dieser somit noch nicht als Balken vermerkt gewesen sein kann, befindet sich unter den 97 vermerkten Abschüssen ein weiterer, später nicht anerkannter Erfolg.

Photo 46

Oblt. Ostermann's Bf 109 F-4/R1 "Black 1" after its belly landing beside the Chudovo-Lyuban road in the area of Bor. The photograph must have been taken immediately after the crash, for the canopy and engine cowling are still in place, unlike in later photos. Note the Knight's Cross and Oak Leaf painted on the tail, the number "62" and 35 black victory bars. On 10 May 1942, therefore, 97 victories were recorded on the aircraft's rudder. Ostermann scored his 97th victory in the action which led up to the belly landing, and his 98th-100th victories in the combat in which he was wounded on 12 May (one Rata and two Curtiss P-40s).

Fieber gepackt. Es gab eine wilde Kurbelei, teils über, teils unter der Wolkenschicht. Die Wetterlage war für uns ungünstig, weil man keinen genauen Überblick hatte. Der Feind war mindestens 10 Maschinen stark, aber man konnte sie nicht übersehen, da ein Teil über, der andere unter den Wolken herumtobte.
Schon saß ich hinter einem Opfer und schoß, daß vorne die Fetzen flogen und der Bursche eine dicke, dunkle Fahne zeigte. Gleichzeitig aber griff mich eine Maschine von hinten oben an. Mir schien sie zu weit und ungefährlich zu sein, aber dann hatte ich doch Pech. Gerade sah ich noch die von mir beschossene Maschine unten aufschlagen, da hatte ich auch schon meinen Treffer. Ich saß mitten im Haufen. Von vorne unten schoß mir einer in den Spaltflügel, ungefährlich. Aber dann hatte ich einen Kühlertreffer und sah sofort links die weiße Fahne. Außerdem kotzte der Motor. Donnerwetter, jetzt aber weg. Zuerst einmal über eigenes Gebiet und dann ein freies Feld finden, möglichst eine Rollbahn! Mein Katschmarek deckte mir den Rücken. Aber die Sowjets kamen nicht nach, sie hatten anscheinend genug. Ich erreichte gerade die Rollbahn, dann blieb der Motor weg. Ich wollte auf einem Feld unmittelbar neben der Straße landen. Zwar standen darauf einige Wasserlachen, doch das war jetzt nach der Schneeschmelze kein ungewöhnliches Bild. Bauchlandung! Es gab einen ganz anständigen Ruck. Schon schien alles zu klappen. Die Kiste hatte mit viel Fahrt aufgesetzt. Da vorne kamen Häuser, deshalb hatte ich sie mit der Schnauze einfach an den Boden gedrückt. Sie rutschte geradeaus, aber dann gab es einen mächtigen Stoß, Wasser spritze auf. Instinktiv hatte ich die Knie hochgezogen. Es krachte recht beachtlich, dann ging es noch einmal hoch. Aus, Ruhe. Ich wußte kaum noch was war, aber es hatte anscheinend einen anständigen Bruch gegeben. Ich hatte die Landung für leichter gehalten und deshalb die Kabine nicht abgeworfen. Jetzt aber war sie stark verklemmt und ging auch mit Notabwurf nicht hoch. Einige

and fighter-bomber sorties against supply lines behind the front, and fighter sweeps over the front and deep into enemy territory. The latter were often flown by small formations of four or even two fighters. Since arriving at Siverskaya, Oblt. Max-Hellmuth Ostermann had become a specialist in "free chases" over Russian territory. He often ventured as far as 100 kilometers behind the front lines, lurking near Russian airfields in search of prey.

Ostermann had been a member of the Geschwader since April 1940. A specialist in fighter-versus-fighter combat, he was awarded the Knight's Cross on 4 September 1941 after 29 victories. Transferred to I./JG 54 during the winter months, on 12 March 1942 he was awarded the Oak Leaves and was placed in command of the 8. Staffel. The new Staffelkapitän quickly added to his victory total, and on 10 May 1942 he shot down his 97th enemy aircraft over the Volkhov bridgehead at Gruzino, approximately 100 km east of Siverskaya. This victory was not without consequences, however. Ostermann described the incident in a book published in 1942:
"My wingman and I took off at 0800 hours on another "free chase" sortie. Soon after arriving over the front I spotted enemy aircraft below us in a broken cloud layer. I turned toward the southwest and dropped beneath the clouds. Left turn! Then I saw a gaggle of enemy aircraft in front of us. They were Ratas, an improved version, circling nervously beneath the base of cloud. I wanted to make a surprise attack from behind, but the enemy pilots were obviously jittery. They must have seen us or been alerted to our presence.
Once again I was seized by that dangerous fever. A wild dogfight broke out, partly above the cloud layer, partly beneath it. The weather, which restricted

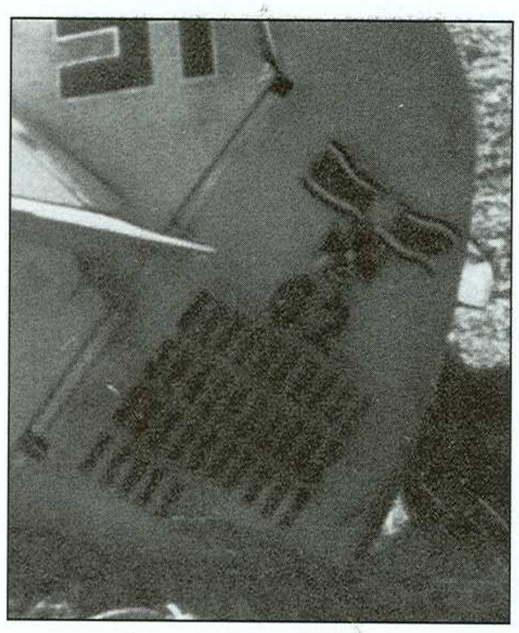




Foto 47 + 48

Ein Detailfoto des abgeknickten Leitwerks. Die Aufnahme belegt, daß Ostermann seine Erfolgsbilanz auf beiden Seiten des Seitenruders führte. Im Hintergrund die in unmittelbarer Nähe befindliche Rollbahn Tschudowo-Ljuban. Links noch einmal eine Ausschnittvergrößerung.

Photo 47 + 48

A close-up of the partially-severed tail section. The photograph confirms that Ostermann maintained his victory tally on both sides of the rudder. In the background is the nearby Chudovo-Lyuban road. On the left a further enlargement.



Foto 49

Das Leitwerk von Ostermanns „schwarzer 1" wenige Tage zuvor mit 96 vermerkten Abschüssen. Da die am Leitwerk aufgemalte Abschußbilanz wie oben beschrieben am 10. Mai einen Fehler von einem Abschuß aufwies, kann das exakte Aufnahmedatum nicht festgelegt werden. Fest steht jedoch, daß es Anfang Mai entstanden sein muß, da Ostermann die vorangegangenen Abschüsse 94 und 95 am 6. Mai erzielt hatte. Der Aufnahmezeitpunkt läßt sich daher auf die 4 Tage vor der Bauchlandung eingrenzen. Die Zahl „62" dürfte für die Anzahl jener Abschüsse stehen, mit denen Ostermann zum Eichenlaub eingereicht wurde, denn zum Zeitpunkt der Verleihung am 12. März 1942 hatte er bereits 78 Abschüsse auf seinem Konto. Interessant ist, daß der Platz von Siverskaja zu diesem Zeitpunkt noch vollkommen verschneit ist. Durch Warmlufteinbruch oder Regen muß der Schnee schnell verschwunden sein, denn die Fotos von der Bruchlandung zeigen keinen Schnee mehr und auch Ostermanns Bericht erwähnt, daß der Schnee getaut war.

Photo 49

The tail of Ostermann's "Black 1", photographed a few days earlier, with 96 victories recorded on the rudder. As his 96th victory came on 6 May, and the 97th on the day described, this photograph must have been taken sometime during the four days before the belly landing. The number "62" must represent Ostermann's victory total when he was put up for the Oak Leaves, for by the time he was awarded the decoration on 12 March 1942 he had 78 enemy aircraft to his credit. It is interesting that Siverskaya airfield was still completely snow-covered when the photo was taken. The arrival of a warm air mass or rain must have quickly melted the snow, for none is visible in photographs of the crash-landing, and Ostermann's own account mentions that the snow had melted.

Soldaten kamen, die sie von außen aufrissen. Sie waren mächtig erstaunt, als ich heraussprang, also noch lebte und gesund und munter war. Sie hatten auch allen Grund, denn die Maschine war mächtig verbogen, Rumpfende und Flächen waren abgerissen. Der Motor sah in eine andere Richtung als der Rumpf. Ich winkte meinem Katschmarek, der über uns kurvte, um ihm zu zeigen, dass ich unverletzt war. Der wackelte zur Antwort und flog ab Kurs Heimat.

Auf dem nächsten Hauptverbandsplatz des Heeres trank ich zwei Schnäpse, denn die freundliche Einladung der Ärzte konnte ich nicht abschlagen. Froh war ich, daß ich Ihnen sonst keine Arbeit machte. Ich hatte eben wieder viel Glück gehabt. Nach etwa zwei Stunden erschien unser Gruppen-Storch, um mich abzuholen. Er landete auf einem kleinen Feld in der Nähe des Bruches. Als Erster kam mir mein kleiner schwarzer Hund Moritz entgegengesprungen. Auch daran hatten also die Männer gedacht. Dann luden wir Fallschirm, Sanitätspack, Andrehkurbel, Borduhr und Funkgerät in den Storch. Danach kamen der Hund und ich hinten rein und ab ging´s. Mein Katschmarek flog seinen abgebratenen Staffelkapitän zurück. Als wir auf unserem Liegeplatz landeten, stand in meinem Hangar eine neue Maschine, genauso gestrichen wie der Vogel, der vorne im Gelände lag. Ich war gerührt über den Eifer der Männer meiner Staffel. Sie hatten sich alle

visibility, was not in our favor. There were at least ten enemy machines, but it was impossible to watch them all as some were maneuvering above the clouds, the rest below. I got behind one victim and fired. Pieces flew off and the fellow began leaving a dark smoke trail. At the same time, however, an aircraft attacked me from above and behind. It appeared too far away to pose a serious threat, but then I had a stroke of bad luck.

Just as the machine I had fired at struck the ground, my own aircraft was hit. I was in the midst of the gaggle. From below and in front one of them hit me in the wing root, nothing serious. But then I took a hit in the radiators and I immediately saw white vapor coming from the left side. The engine was sputtering as well. It was high time to get out of there. I had to reach friendly territory and then find somewhere to land, preferably a runway. My wingman covered my tail, but the Soviets didn't follow. Apparently they had enough. I had just about reached the runway when my engine quit.

I decided to land in a field right next to the road. There were several pools of water on it, but that was not unusual during the spring thaw. Belly landing! There was a hefty jolt, but everything seemed alright. My crate was still going very fast when it touched down. As there were houses in front of me, I had



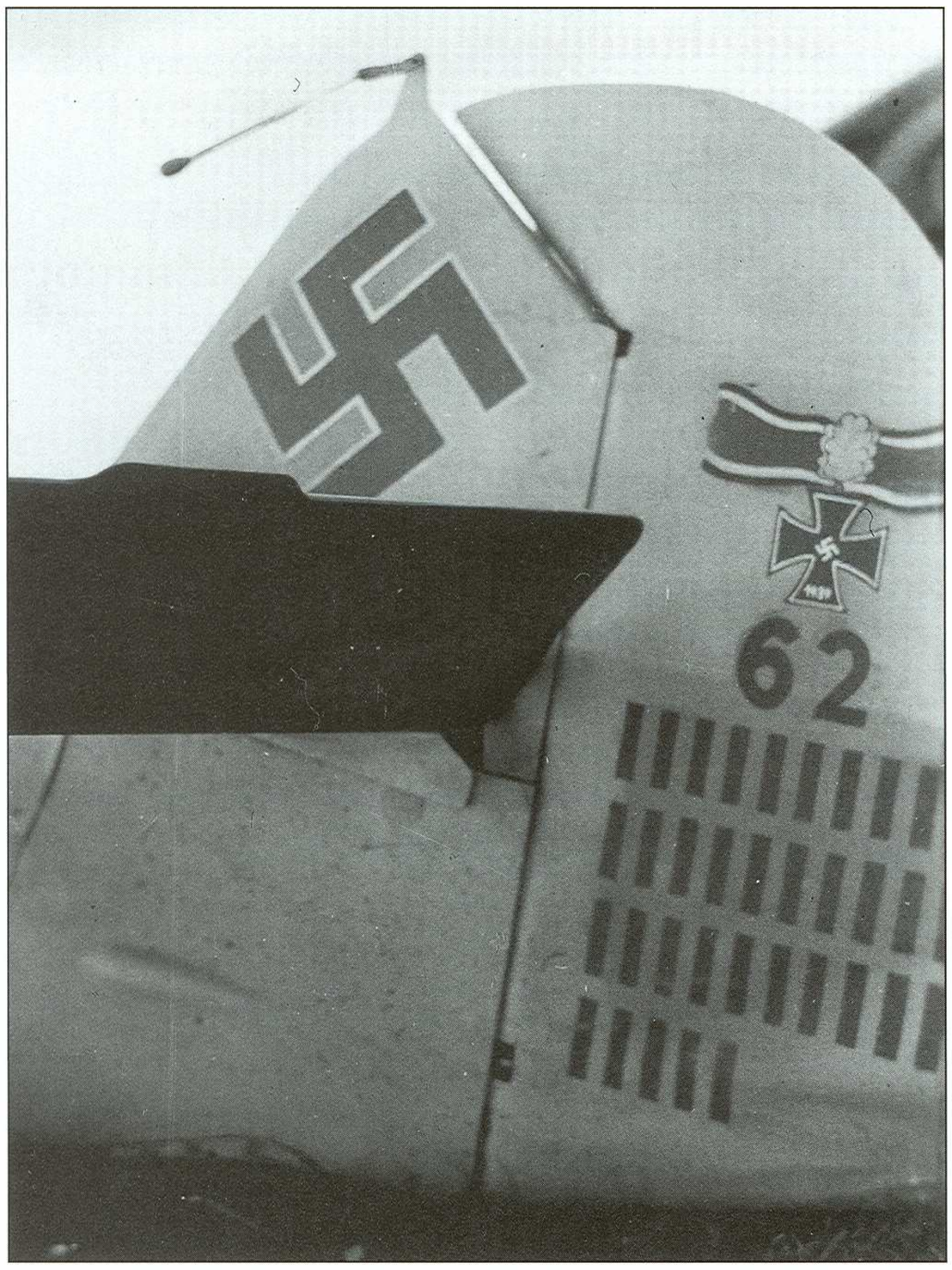


Foto 50
Noch einmal das Leitwerk der Bf 109 F-4, „schwarze 1“, Werknr. 13088 in allen Details. Gut zu erkennen ist der RLM 76 Anstrich des Seitenruders und der Seitenflosse. Das Eichenlaub zum Ritterkreuz ist in allen Details ausgeführt. Die Aufnahme muß ebenfalls zwischen dem 6. und 10. Mai entstanden sein. Das abgebildete Leitwerk ist identisch mit dem auf Foto 47 und 48.
Sammlung Hüneke

Photo 50
Another close-up of the tail section of Bf 109 F-4 “Black 1”, Werknr. 13088. The fin and rudder were painted RLM 76.
Note the detailed rendition of the Oak Leaves. This photograph must also have been taken between May 6 and 10. The tail section in the photo is identical to that depicted in Photos 47 and 48.
Hüneke Collection

Mühe gegeben, um mich über den Verlust meines treuen Tieres zu trösten und es war ihnen gelungen. Noch am gleichen Nachmittag flog ich mit meiner neuen Maschine einen Einsatz.“ Der von Ostermann geschilderte Abschuss der I-18 erfolgt um 8.25 Uhr im Planquadrat 10 481 in 1.900 m Höhe. Wenig später muß er seine Bf 109 F-4/R1, „schwarze 1“, Werknr. 13088 an der Rollbahn nordwestlich Tschudowo bauchlanden, wobei es weitaus glimpflicher abgeht, als Ostermann berichtet: weder die Flächen der „schwarzen 1“sind abgerissen, noch der Motor herausgebrochen, lediglich das Leitwerk ist abgeknickt. Ursache für die Notlandung ist nicht der Bordwaffenbeschuß der russischen Jäger gewesen, sondern ein Flaktreffer. So weist es jedenfalls die General Quartiermeistermeldung aus, in welcher der Bruch der „schwarzen 1“ mit 90% angegeben wird. Der Flaktreffer belegt, daß sich der Luftkampf über dem Frontraum am Wolchow zugetragen haben muß.
Kehrt Oblt. Max-Hellmuth Ostermann am 10. Mai noch einmal unversehrt zurück, hat der Staffelkapitän der 8./JG 54 bereits zwei Tage später weniger Glück. Bei einem Luftkampf im gleichen Raum, bei dem er drei Abschüsse erzielt und damit seinen 100. Abschuß erreicht, wird er durch den Beschuß eines russischen Jägers schwer verwundet. Sprenggeschoßsplitter dringen ihm in den rechten Oberschenkel und Oberarm und ihm gelingt nur noch mit Mühe eine Notlandung auf dem nahen Platz Ljuban (Bf 109 F-4/R1, „schwarze 1“, Werknr. 13125). Die Verletzungen sind so schwerwiegend, daß Ostermann erst drei Monate später, Anfang August 1942, wieder an die Front zurückkehrt und Einsätze fliegen kann. Inzwischen mit den Schwertern ausgezeichnet, fällt Oblt. Max-Hellmuth Ostermann bereits wenige Tage später, nachdem er nochmals zwei Abschüsse erzielen konnte, am 9.8.1942 westlich Amossowo, 150 Kilometer südlich des Ilmensees, im Luftkampf mit russischen Jägern.

Anmerkung
Auf unseren Fotos ist definitiv jene „schwarze 1“ zu sehen, mit der Ostermann am 10. Mai 1942 bauchlandete. Auf zwei Originalen findet sich auf der Rückseite die Ortsangabe „Bor bei Tschudowo“. Zudem wurde Ostermann am 12. Mai an der rechten Körperseite schwer verwundet, der Rumpf müßte daher also an dieser Seite Beschußschäden aufweisen. Unsere Fotos zeigen aber einen unbeschädigten Rumpf. Die kürzlich in dem Heft „Black Cross on Wing“ veröffentlichten Angaben zu dem Bruch sind somit hinsichtlich des Datums, der Ortsangabe und der Anzahl der Abschüsse nicht korrekt. Diese Feststellung bezieht sich auch auf die Seitenansicht in dieser Publikation.

simply put it down on the ground, nose down. It slid straight ahead, but then there was a tremendous jolt and water sprayed up. I had instinctively pulled my knees up. There was another jolt and another spray of water. Then the aircraft stopped and all was quiet. I wasn't quite sure what was wrong, but there had apparently been a serious crash. I had assumed that the landing would be easier and therefore had not jettisoned the canopy. It was now badly jammed and even the emergency jettison lever failed to free it. Several soldiers came and pried it open from the outside. I jumped out, and they were amazed that I was still alive, healthy and cheerful. They had every reason, for my machine was severely bent. The tail section and wings had been torn off. The engine was facing in a different direction than the fuselage. I waved to my wingman, who was circling overhead, to show him that I was unhurt. He waggled his wings in reply and flew off toward home.
I was taken to the nearest army aid station. Unable to refuse the doctor's kindly invitation, I had two drinks of schnapps. I was pleased that I had given him nothing else to do. Once again, I had simply been very lucky. After about two hours our Gruppe's Stork arrived to collect me. It landed in a small field near the crash site. The first to greet me was Moritz, my little black dog. The men had even thought of that. We loaded my parachute, first-aid kit, starter crank, dashboard clock and radio into the Stork. Then the dog and I got in and we took off. My wingman flew his downed Staffelkapitän home.
When we arrived back at base there was a new machine in my hangar, painted exactly like the bird now sitting wrecked at the front. I was touched by this gesture by the men of my Staffel. They wanted to console me for the loss of my faithful beast and they had succeeded. That afternoon I flew a mission in my new machine.”
The downing of the I-18 described by Ostermann occurred at 0825 hours in grid square 10 481 at a height of 1900 meters. A short time later he was forced to belly-land his Bf 109 F-4/R1 “Black 1”, Werk-Nr. 13088, next to the main road northwest of Chudovo. The damage sustained in the landing was not as bad as Ostermann described it. The wings of “Black 1” were not torn off nor was the engine ripped out, and only the tail was knocked off. In point of fact Ostermann's forced landing was not caused by an enemy fighter, rather he was brought down by anti-aircraft fire. At least that is the cause offered in the Quartermaster-General's report, which states that “Black 1” sustained 90% damage. The flak hit confirms that the combat must have taken place over the area of front on the Volkhov.
While Oblt. Max-Hellmuth Ostermann returned safely once again on 10 May, two days later the commander of 8./JG 54 was less lucky. During a combat in the same area he shot down three enemy aircraft, raising his victory total to 100, but then he was hit by a Russian fighter and seriously wounded. Fragments from an explosive bullet entered his right thigh and upper arm and Ostermann barely managed a forced landing near Lyuban airfield (Bf 109 F-4/R1 “Black 1”, Werk-Nr. 13125). The wounds were serious enough to keep him out of action for three months, and it was not until the beginning of August 1942 that he returned to the front and resumed combat flying.

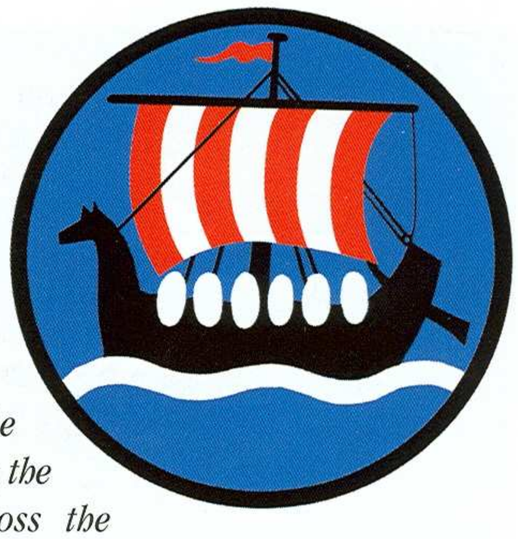
A few days later, on 9 August 1942, in an action west of Amosovo, 150 km south of Lake Ilmen, Oblt. Max-Hellmuth Ostermann was shot down and killed by Russian fighters after downing two of the enemy. Before his death he had been awarded the Knight's Cross with Swords and Oak Leaves.

Die Arados mit dem „Wikingerschiff"-Emblem

Der Einsatz von Arado 196 bei der III./KG 100 Ende 1942 / Anfang 1943

The Arados with the „Viking ship" Emblem

von Ulf Balke und Axel Urbanke



Im Zuge des Vormarsches des Deutschen Afrikakorps unter General Rommel in Nordafrika Richtung Suezkanal, wurde es immer schwieriger, den steigenden Bedarf an Nachschubgütern über das Mittelmeer anzuliefern, da die Briten alles daran setzten, diesen Transportweg zu stören. Die kleinen deutschen Geleitzüge und die unter Bewachung von Torpedobooten fahrenden Einzelfrachter mußten daher zunehmend gegen britische Luftangriffe und U-Boote geschützt werden. Diese Aufgabe hatte die deutsche Luftwaffe wahrzunehmen. Da nur Zerstörer und Kampfflugzeuge die nötige Reichweite und Kampfkraft besaßen, um diesen Auftrag zu erfüllen, wurden u.a. Kampfverbände mit Ju 88 (u.a. LG 1) und He 111 (u.a. KG 100) zu dieser Aufgabe herangezogen und zweckentfremdet.

Die wenigen Maschinen und Besatzungen reichten aber nicht aus, um alle anfallenden Aufträge erfüllen zu können, so daß der Luftwaffenführungsstab gezwungen war, nach „bewährter Methode" aus bestehenden Verbänden neue zu bilden. Im Bereich des X. Fliegerkorps wurde so z.B. die mit Ar 196 ausgerüstete Seeaufklärungsgruppe 126 Mitte September 1942 in III./KG 100 umbenannt und ihr die ersten He 111 H-6 zugewiesen. Die Gruppe sollte den Stab und die II./KG 100 unterstützen, die seit dem Sommer 1942 von Kalamaki bei Athen aus zur Bekämpfung von Zielen in Nordafrika sowie Geleitschutzsicherung eingesetzt war. Geplant war, die neu aufgestellte III./KG 100 nach und nach ganz auf He 111 der Baureihen H-6 und H-14 umzurüsten.

Den Anfang machte die 7. Staffel, die am 20.9. bereits über 9 He 111 verfügte, von denen 5 einsatzklar waren. Die 8. Staffel befand sich zu diesem Zeitpunkt in Kalamaki, südlich von Athen, ebenfalls in Umrüstung auf He 111. Diese Staffel verfügte allerdings noch über 8 Ar 196. Die 9. Staffel flog indes vom Seeflughafen Skaramanga ausschließlich mit ihren „alten" Ar 196 die Einsätze. Interessant ist in diesem Zusammenhang die erste Monatsmeldung der III./KG 100 vom September 1942, in welcher der Zugang von 12 He 111 H-6 sowie 21 Ar 196 bei der III./KG 100 verzeichnet ist. Die Ar 196 waren zuvor bei der SAGr 126 aufgeführt

As General Rommel's Afrikakorps advanced across North Africa toward the Suez Canal, the problem of transporting the required quantities of supplies across the Mediterranean became acute as the British stepped up their efforts to interdict Axis supply lines. The small German convoys and single ships escorted by torpedo boats required additional protection against attacks from enemy aircraft and submarines. This job was given to the Luftwaffe.

As only twin-engine fighters and bombers possessed the required range, a number of units equipped with the Ju 88 (including LG 1) and the He 111 (including KG 100) were assigned to this role, one for which they were not intended. The handful of machines assigned to this mission were incapable of fulfilling all the tasks that fell to them, and the Luftwaffe command was forced to turn to the proven method of creating new units from existing ones. Within the X. Fliegerkorps, for example, Seeaufklärungsgruppe 126 (maritime reconnaissance group) was renamed III./KG 100 in mid-September 1942. At the same time the unit, which had previously flown the Ar 196, received its first He 111 H-6 bombers. The Gruppe was to support Stab and II./KG 100, which, since the summer of 1942, had been operating from Kalamaki near Athens, attacking targets in North Africa and flying convoy escort missions. It was planned that the new III./KG 100 would eventually convert completely to the He 111 H-6 and H-14.

The first unit to achieve this was the 7. Staffel, which on 20 September had nine He 111s, of which five were serviceable. At that time the 8. Staffel was at Kalamaki, south of Athens, likewise converting to the He 111, although the unit still had eight Ar 196s. Based at the seaplane base in Skaramanga, the 9. Staffel soldiered on with its "old" Ar 196s. The first monthly report submitted by III./KG 100 in September 1942 is extremely interesting, as it records

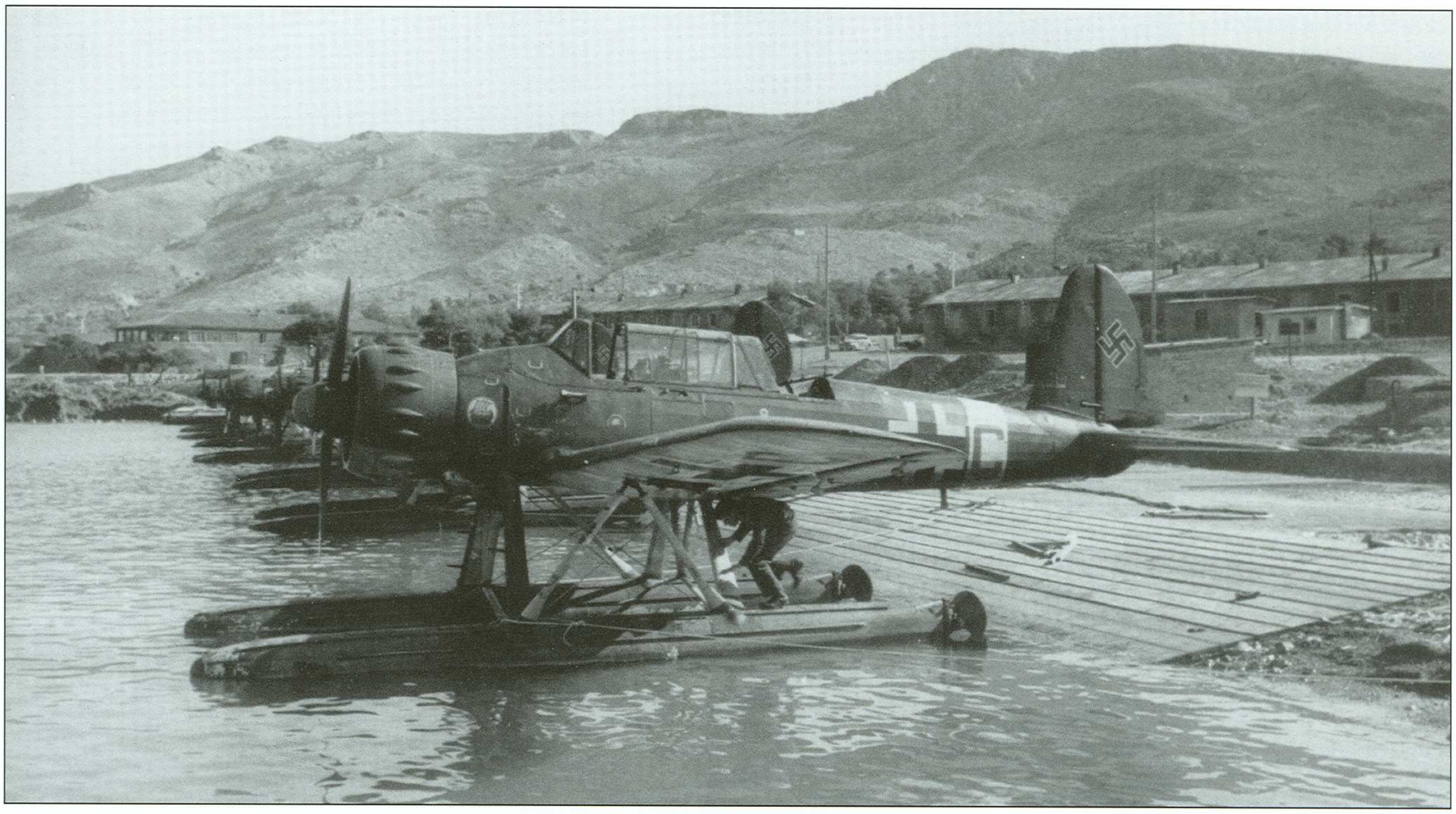
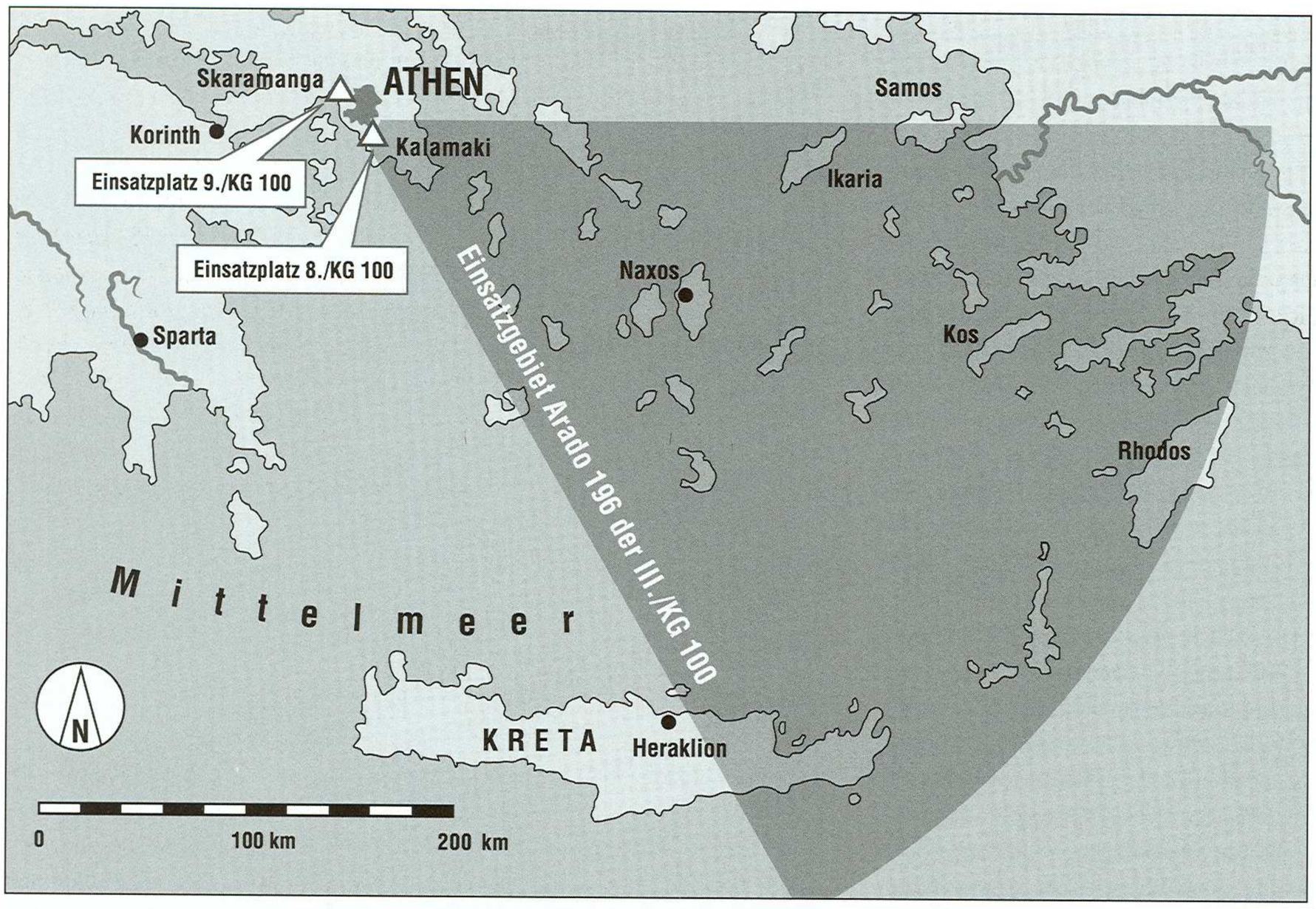


Foto 51 Sechs Ar 196 der III./KG 100, von denen zumindest zwei das „Wikingerschiff"-Emblem des KG 100 führen. Von dem Verbandskennzeichen ist nur der Maschinenbuchstabe „C" zu erkennen. Maschinenbuchstabe und Spinner sind in der Staffelfarbe Rot gehalten. Demnach dürfte es sich um Maschinen der 8./KG 100 (frühere 2./SAGr 126) handeln. Der Aufnahmeort könnte somit Kalamaki bei Athen sein.

Photo 51 *Six Ar 196s of III./KG 100. The "Viking Ship" emblem of KG 100 may be seen on at least two of the aircraft. Aircraft letters and spinners are in red, the Staffel color. These must therefore have been aircraft of 8./KG 100 (formerly 2./SAGr 126). The photograph may have been taken at Kalamaki near Athens.*



gewesen. Im Laufe des Oktober 1942 erfolgte dann laut Monatsmeldungen die Abgabe sämtlicher Ar 196 an andere Verbände. Rein buchhalterisch mag diese Angabe für die Monatsstatistik stimmen. Diese Ar 196 tauchten aber nicht „bei anderen Verbänden" (z.B. Seefliegern) auf, sondern blieben gemäß der Einsatzbereitschaftsmeldungen bei der III./KG 100 als Überbestand weiterhin verzeichnet. Die III./KG 100 behielt also etwa 17 Maschinen vom Typ Ar 196 neben ihren neuen He 111, von denen sich nie mehr als 14 bei der Gruppe befanden. Somit flog die Gruppe – wie zuvor – als Seeaufklärungsgruppe 126 ihre Geleitschutzaufträge zwischen den griechischen Inseln mit Ar 196. Für die Einsätze nach Nordafrika verwendete man hingegen die He 111.

Mit dem Rückzug des Afrikakorps nach der Schlacht um El Alamein im November 1942 und dem unaufhaltsamen Vorstoß der Briten Richtung Cyrenaika und Tunesien machte es keinen Sinn mehr, die dem X. Fliegerkorps in Griechenland unterstehende III./KG 100 weiter auf He 111 umzurüsten. Die Aufgaben der Siche-rung der griechischen Inseln war wichtiger, so daß die Gruppe im Februar 1943 wieder in Seeaufklärungsgruppe 126 umbenannt wurde und aus dem KG 100 aus-

that the Gruppe received twelve He 111s and 21 Ar 196s. The Ar 196s had previously been on strength with SAGr 126. According to subsequent monthly reports, the Arados were all transferred to other units during October 1942. These monthly statistics may have been accurate for bookkeeping purposes, but in fact none of the Ar 196s turned up "with other units". Instead, according to III./KG 100's operational readiness reports, they remained with the Gruppe as excess equipment. Thus in addition to its new He 111s, of which the Gruppe never had more than 14, III./KG 100 retained its Ar 196s, of which about 17 remained. The Gruppe continued flying convoy escort missions between the Greek islands with the Ar 196, just as it had when it was Seeaufklärungsgruppe 126. The Gruppe used its He 111s for missions over North Africa. With the Afrikakorps' retreat after the Battle of El Alamein in November 1942, and the irresistible advance by the British toward Cyrenaica and Tunisia, it no longer made any sense to continue converting III./KG 100, attached to the X. Fliegerkorps in Greece, to the He 111. The role of guarding the Greek islands was more important, and in February

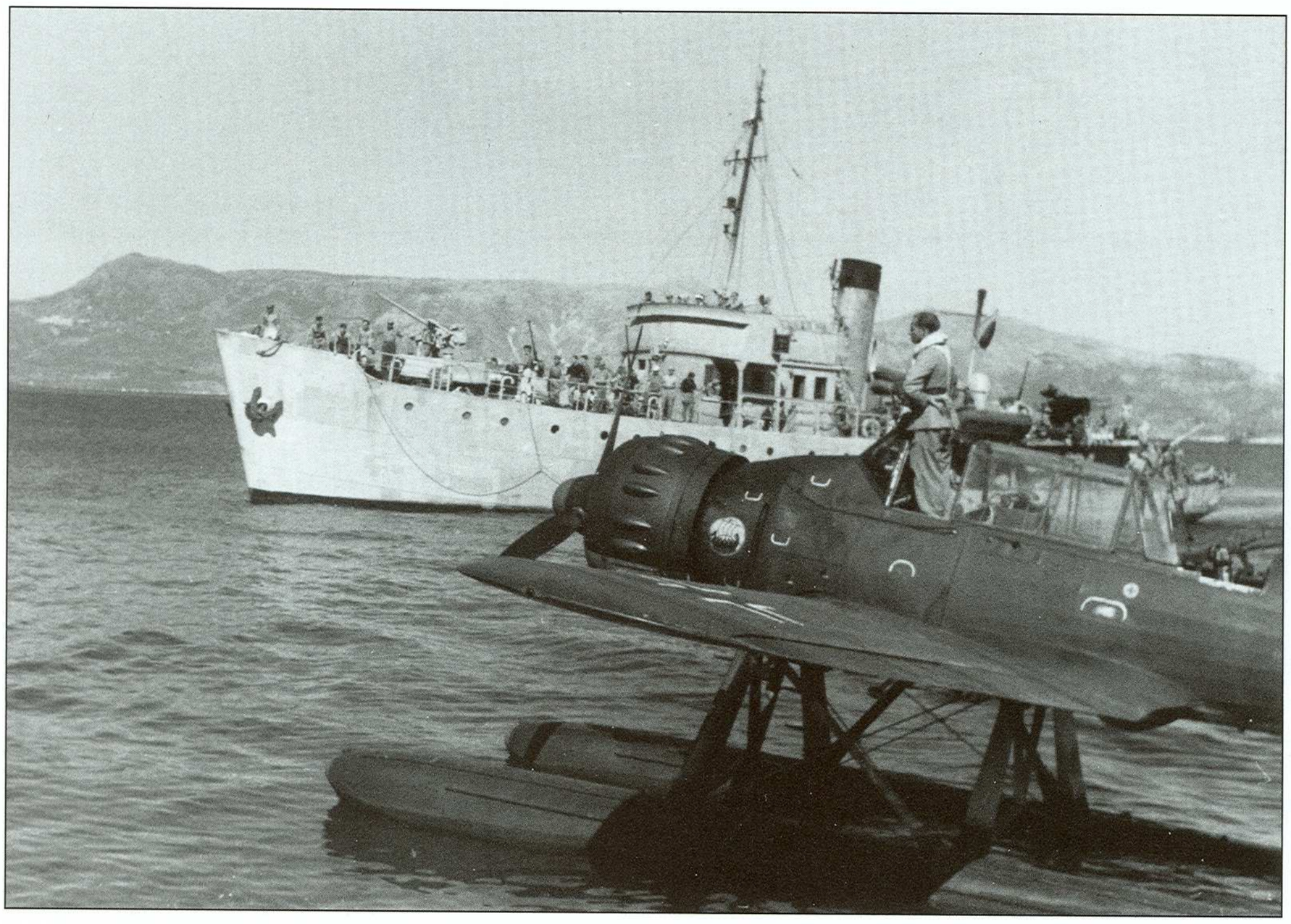


Foto 52
Diese Aufnahme zeigt ebenfalls eine Maschine der 8./KG 100. Die Ar 196 liegt in einem griechischen Hafen, in den gerade ein Schiff mit Heeressoldaten einläuft. Das Foto entstand bei der selben Gelegenheit, wie die Aufnahmen 53 und 54, auf denen die Staffelzugehörigkeit der Maschinen eindeutig zu identifizieren ist.

Photo 52
The subject of this photo is another aircraft of 8./KG 100. The Ar 196 was in a Greek port and was photographed just as a troopship arrived . This picture was taken on the same occasion as Photos 53 and 54, in which it was possible to positively identify the Staffel to which the aircraft belonged.

schied. Die vier Aufnahmen der Ar 196 entstanden vermutlich alle im Spätsommer 1942, nachdem die Seeaufklärungsgruppe 126 kurz zuvor in III./KG 100 umbenannt worden war. Die Maschinen tragen bereits das „Wikingerschiff"-Emblem des KG 100, aber noch die Verbandskennung „D 1" der Seeaufklärungsgruppe 126. Auf einer der Maschinen kann man das Verbandskennzeichen D1 + MK erkennen. Da die SAGr 126 die Staffelbuchstaben H / K / L für die 1. / 2. / 3. Staffel führte, ist hier eine Maschine der 2./SAGr 126 bzw. 8./KG 100 zu sehen. Nach der Umbenennung in III./KG 100 sollten die Maschinen die Verbandskennung „6N" mit den Staffelbuchstaben R / S / T für die 7. / 8. / 9. Staffel erhalten. Ob die Ar 196 jemals die neuen Verbandskennzeichen erhielten, ist sehr zweifelhaft. Interessant wäre ein Foto, welches eine He 111 der III./KG 100 mit dem Wikingerschiff zeigt.
Vielleicht gibt es im Leserkreis eine entsprechende Aufnahme? Für jede weiterführende Angabe ist die Redaktion dankbar.

1943 the Gruppe was renamed Seeaufklärungsgruppe 126 and left KG 100. Our four photographs of Ar 196s were probably all taken in the late summer of 1942, shortly after Seeaufklärungsgruppe 126 had been renamed III./KG 100. The aircraft already bear the "Viking Ship" emblem of KG 100 but retain the "D1" unit code of Seeaufklärungsgruppe 126.
The complete code D1+MK may be seen on one of the aircraft. As SAGr 126 used the letters H, K and L for the 1., 2. and 3. Staffel, the aircraft must have belonged to 2./SAGr 126 or 8./KG 100. Once the Gruppe had been renamed III./KG 100, the aircraft were supposed to have received the unit code "6N" with the letters R, S and T for the 7., 8. and 9. Staffel. It is extremely doubtful, however, that the new unit code was ever applied to the Ar 196s. A photograph of a III./KG 100 He 111 bearing the "Viking Ship" emblem would be extremely interesting. Perhaps one of our readers knows of such a photo. The editors would be extremely grateful for any assistance in this regard.

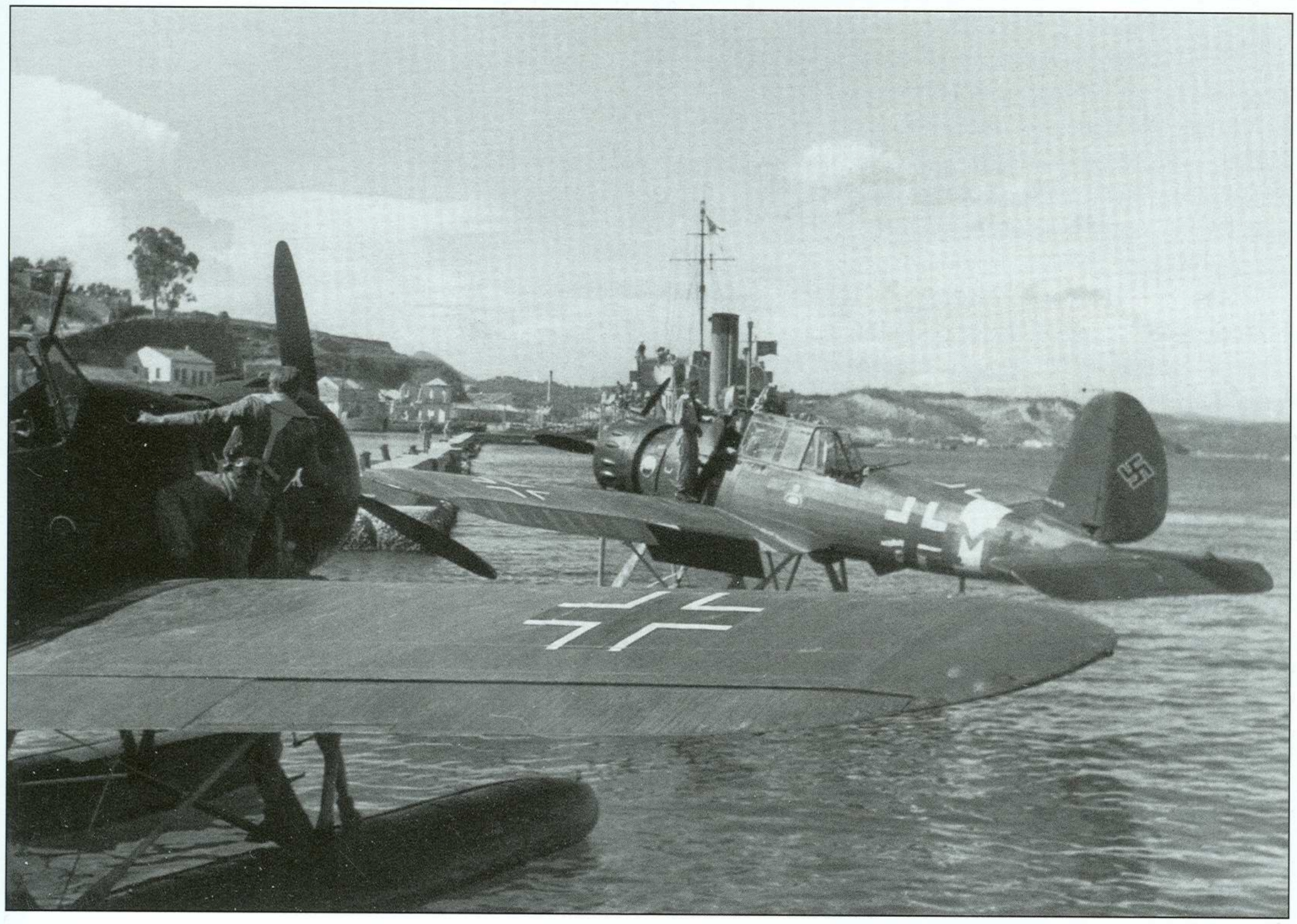


Foto 53 + 54
Zwei Arado der 8./KG 100 in einem griechischen Hafen im Spätsommer 1942. Die Maschine im Hintergrund trägt das „Wikingerschiff"-Emblem des KG 100 sowie den roten Maschinenbuchstaben „M" auf dem weißen Mittelmeerrumpfband. Der Staffelbuchstabe lautet „K". Demnach handelt es sich um eine frühere Maschine der 2./SAGr 126. An der Maschine im Vordergrund ist gut zu sehen, daß diese KG 100 Maschinen noch die alte Verbandskennung „D1" der SAGr 126 am Rumpf tragen.

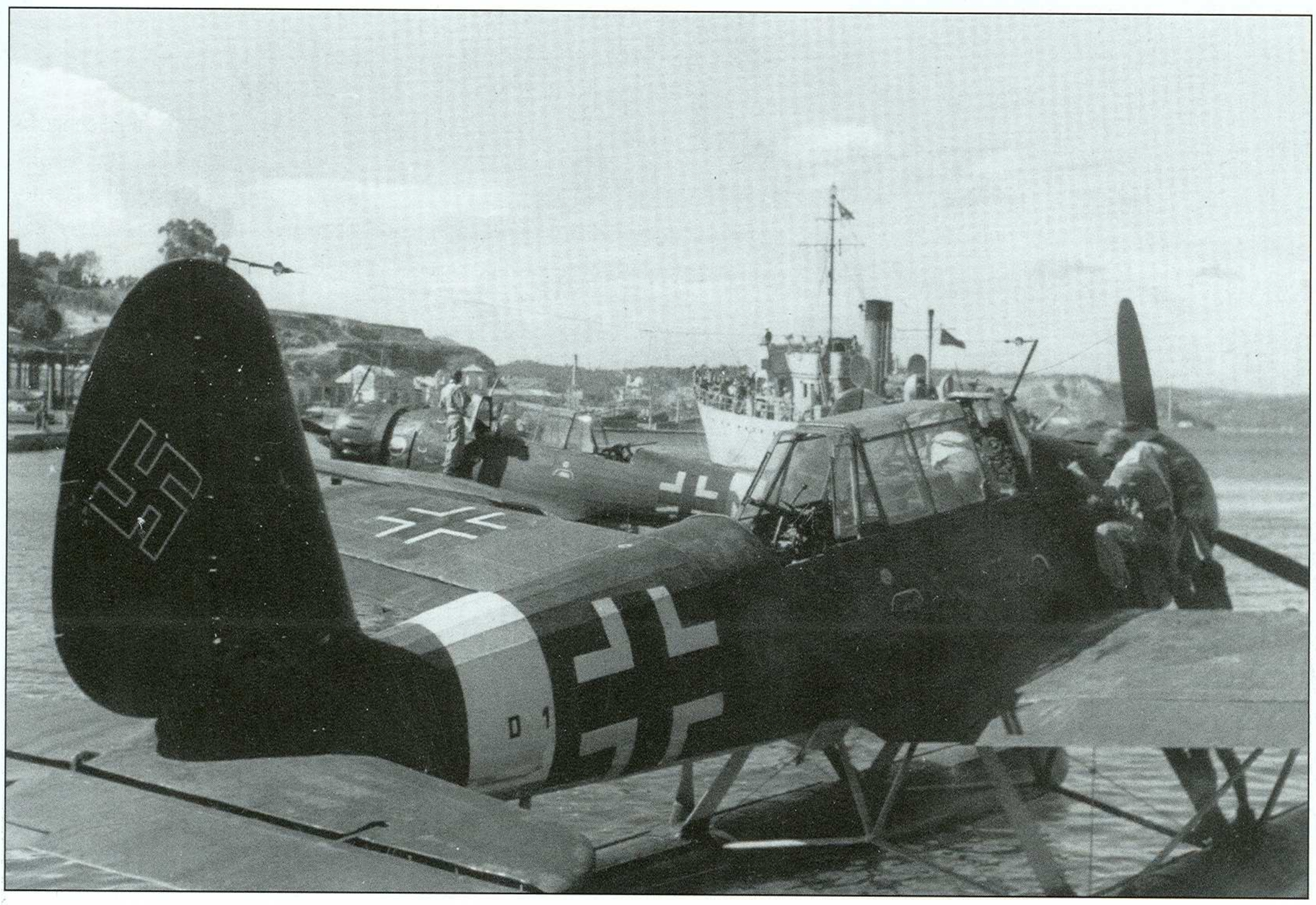


Photo 53 + 54
Two Arados of 8./KG 100 in a Greek harbor in the late summer of 1942. The aircraft in the background bears the "Viking Ship" emblem of KG 100. Note also the red aircraft letter "M" on the white fuselage band, which was worn by all aircraft operating in the Mediterranean theater. The Staffel letter is a "K", which denotes that the aircraft was formerly attached to 2./SAGr 126. The aircraft in the foreground clearly shows that these KG 100 machines still carried SAGr 126's unit code "D 1" on their fuselages.

Oblt. Waldemar Teige, 6./KG 53

von Walter Matthiesen



Foto 55 Ofw. Waldemar Teige, 6./KG 53, aufgenommen unmittelbar nach der Ritterkreuzüberreichung in Korowje-Selo am 10. Juni 1942. Die offizielle Verleihung war mit Datum 7.6.1942 erfolgt.

Photo 55 *Ofw. Waldemar Teige of 6./KG 53, photographed immediately after receiving the Knight's Cross at Korovye-Selo on 10 June 1942. The official award date was 7 June 1942.*

Das Kampfflieger auch Luftsiege bei der Abwehr gegnerischer Angriffe erzielten ist bekannt, aber ein „Kämpfer" mit 12 Abschüssen stellt eine absolute Ausnahme dar. Der Mann, der diese Bilanz aufweisen konnte, war Ofw. Waldemar Teige von der II./KG 53. Geboren am 29. März 1913 in Striesc/Niederschlesien, wurde Waldemar Teige nach Lehre in einer Forstbaumschule Ende 1934 als zur Reichswehr eingezogen, wo er in einem Kraftfahrlehrkommando Dienst tat. Nach seiner Entlassung Ende 1935 trat am .2.1.1936 freiwillig in die Luftwaffe ein, um Flugzeugführer zu werden. Nach Stationen bei der Fliegerausbildungsstelle in Halberstadt sowie der Fliegerersatzabteilung 27, erfolgte am 21.3.1939 seine Versetzung zum 1./Flg.Aus.Rgt. 43, wo Teige bis zum 18.4.1940 seine Flugzeugführerausbildung erhielt. Nach Zwischenstationen bei einer Flugzeugführerschule C, der 8./Große Kampffliegerschule 2 sowie der Blindflugschule Wien-Aspern, erfolgte am 15.10.1940 seine Versetzung zur IV./KG 53 (Ergänzungsstaffel), wo er im Mai 1941 seine ersten Einsätze im Rahmen der Nachtangriffe auf England erlebte.

Am 22.6.1941 fand Teiges Versetzung zur II./KG 53 statt. Zu Beginn des Rußlandfeldzuges flog er im Sommer 1941 Tag- und Nachteinsätze gegen Truppenansammlungen, Panzerbereitstellungen, Bahnanlagen und andere wichtige Ziele. Ab Anfang Oktober lag das KG 53 auf dem Platz Schatalowka, ca. 50 km südlich Smolensk. Bei einem Tageseinsatz von diesem Platz konnte die Besatzung Teige am 28. November 1941 einen besonderen Erfolg erzielen, als ihr der Abschuß eines angreifenden russischen I-18 Jägers gelang. Im Winter 1941/42 kam der deutsche Vormarsch im Mittelabschnitt vollkommen zum Erliegen und die russische Gegenoffensive brachte die deutschen Truppen in schwere Bedrängnis.

Erstmalig seit Beginn des Angriffs mußten bereits große eroberte Gebiete geräumt werden. In dieser Zeit verstärkten die Russen auch die nächtlichen Stör-



While it was not unusual for a bomber crew to shoot down an attacking fighter, a bomber pilot with 12 enemy aircraft to his credit was truly extraordinary. The man who achieved this feat was Ofw. Waldemar Teige of II./KG 53. Waldemar Teige was born in Striesc, Lower Silesia on 29 March 1913. After attending a forestry school, in late 1934 was called up by the Reichswehr. There he served in a motor transport training detachment until his release at the end of 1935. On 2 January 1936 Teige joined the Luftwaffe with the goal of becoming a pilot. After assignment to the pilot training center in Halberstadt and Fliegerersatzabteilung 27 (aircrew replacement battalion), on 21 March 1939 he was transferred to 1./Flg.Aus.Rgt. 43 (flight training regiment). There Teige received pilot training, which concluded on 18 April 1940.

After stops at a C-Class flight training school, Große Kampffliegerschule 2 (heavy bomber school) and the instrument flying school at Vienna-Aspern, on 15 October 1940 Teige was transferred to IV./KG 53, the Geschwader's replacement training unit. In May 1941 he flew his first combat missions, taking part in night raids over England. On 22 June 1941 Teige was transferred to II./KG 53.

The campaign against Russia began on 22 June 1941, and that summer Teige flew missions against troop concentrations, tank assembly areas, rail installations and other important targets. At the beginning of October 1941 KG 53 was based at Shatalovka airfield, about 50 km south of Smolensk. While on

Foto 56 Dieses Foto und die Aufnahme auf der gegenüberliegenden Seite sind zwei einmalige Bilddokumente. Sie belegen, daß Ofw. Teige in den Tagen nach seinen nächtlichen Abschüssen die Wracks der russischen Maschinen am Tage suchte und zur Dokumentation fotografierte. Die Fotos zeigen ferner, daß Teige zum Zeitpunkt seiner nächtlichen Erfolge in der 6./KG 53 flog.

Photo 56 *The illustrations on this and the facing page are two unique photo documents. They show that Ofw. Teige took pains to locate the Russian aircraft he had shot down during the night and photograph them to document his victories. The photographs also prove that Teige was a member of 6./KG 53 when he achieved his night successes.*



Foto 57 Diese russische Maschine hat sich beim Aufschlag in einem Waldgebiet völlig zerlegt. Die beiden Fotografien dürften im übrigen zwei der insgesamt vier in den Nächten 16./17.5. (3) und 18./19.5.1942 (1) abgeschossenen russischen Maschinen zeigen.

Photo 57 *This Russian aircraft was completely destroyed when it crashed into a wooded area. These photographs must illustrate two of the four Russian aircraft shot down by Teige and his crew on 16-17 and 18-19 May 1942 (3 and 1 respectively).*

a daylight mission from that airfield, on 28 November the Teige crew achieved a special success, shooting down a Russian I 18 fighter. In the winter of 1941-42 the advance in the central sector came to a complete standstill, and after the Russians launched a counteroffensive the German forces found themselves in serious difficulties. For the first time since the start of the war, large areas of conquered territory had to be abandoned. At this time the Russians also stepped up their night harassment raids against German front-line positions and train and supply units in the rear.

These raids were not meant to inflict serious damage, instead their main purpose was to keep the German troops awake and deny them their rest, rendering them less capable of fighting off Russian counterattacks.

At the beginning of 1942, in the Eastern Front's central sector, II./KG 53 set up an experimental "night-fighter flight" in an attempt to counter these nocturnal nuisance raiders. The flight was made up of experienced crews from II./KG 53 and included Waldemar Teige and his men. On clear nights the crews took off from Shatalovka and patrolled the front, hoping to spot the enemy raiders against the bright, snow-covered landscape, sometimes aided by moonlight. The crews had no radar or other detection aids and had to rely on their eyes to spot the enemy machines, and in this respect Waldemar Teige stood out from the other pilots. His exceptional night vision made him ideally suited to this type of night fighting.

In the winter of 1941-42, for reasons unknown, Ofw. Teige spent some time in Reserve Hospital II in Liegnitz, Silesia. There he was registered as a member of 8./KG 53. Released from hospital, in February 1942 he returned to action. On 11 February the Teige crew shot down a Pe 2 which was probably on a reconnaissance mission. More victories soon followed. Waldemar Teige scored his first victory with the night-fighter flight on the night of 21-22 February 1942, when he and his crew shot down three Russian multiengine aircraft.

On 17 March Teige was wounded, briefly interrupting his string of victories. His machine came under fire near Brin, and Teige was struck in the face by glass splinters. He flew this mission as a member of 5./KG 53.

Teige's ultimate breakthrough as a night-fighter pilot came in May 1942 with the 6. Staffel. In a fourteen-day period, he and his crew destroyed no fewer than seven Russian TB 3 bombers, including three in one night (16-17 May).

On 7 June 1942 he was awarded the Knight's Cross in recognition of

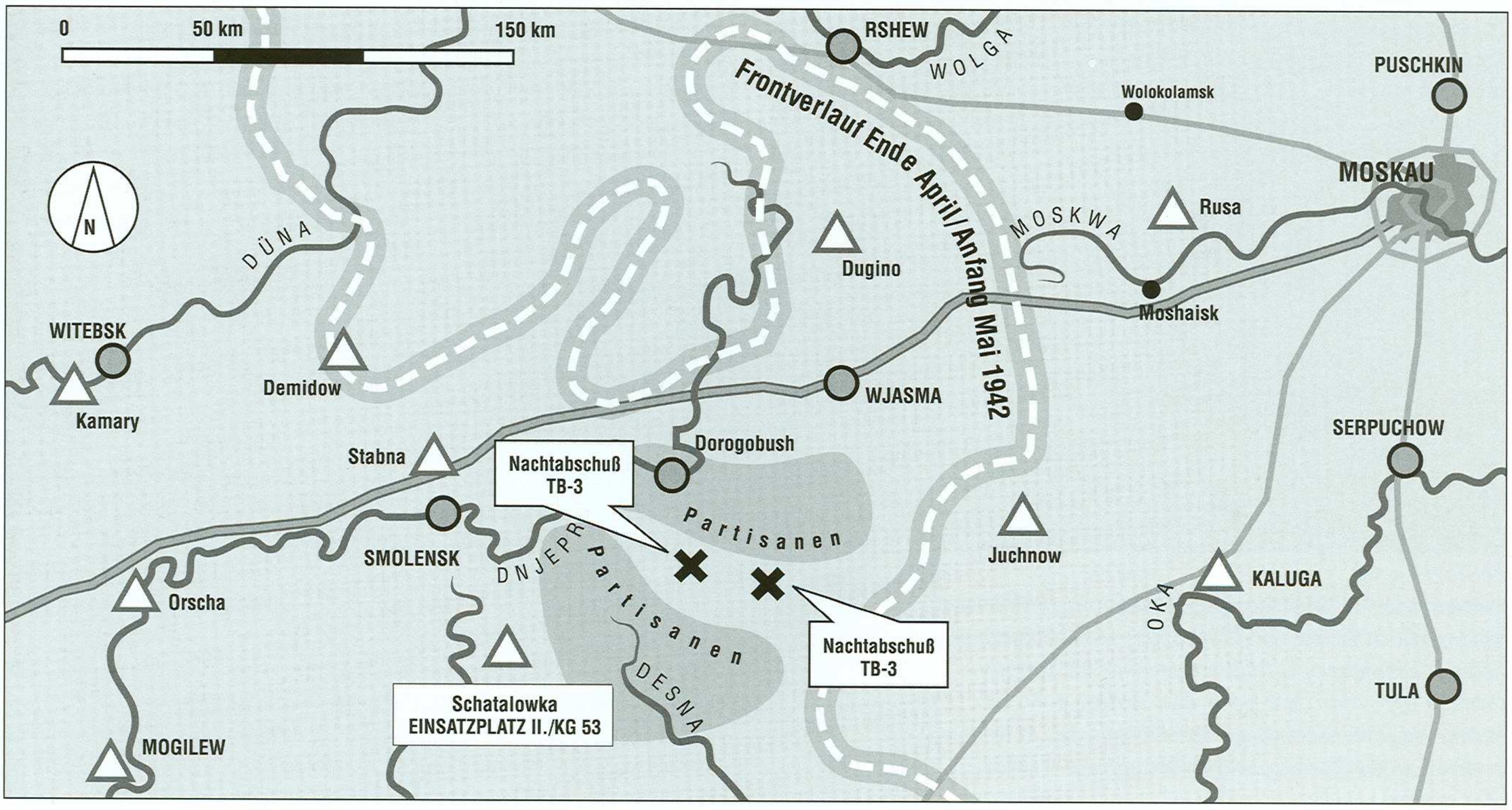


Foto 58
Das Leitwerk der He 111, Werknr. 7186, von Besatzung Ofw. Teige. Die Bilanz weist bereits alle zwölf Abschüsse aus. Mit großer Wahrscheinlichkeit entstand die Aufnahme am Tage nach dem 12. Abschuß, am 30. Mai 1942. Die Aussage resultiert aus der Tatsache, daß die Maschine einen Tag später, nach „Verorientierung" auf dem Platz Schatalowka einen Bruch mit 35% Beschädigung machte. Ob die Maschine dabei von einem Nachteinsatz mit Ofw. Teige zurückgekommen war, ist nicht bekannt.
Sammlung Petrick

Photo 58
The tail of the He 111 (Werknr. 7186) flown by Teige and his crew on their night sorties. Twelve victories are recorded. This photograph was most likely taken after Teige's 12th victory on 30 May 1942, because one day later the aircraft sustained 35% damage in a crash-landing at Shatalovka after "loss of orientation". It is not known if the crash occurred as the aircraft was returning from a night-fighter mission by Ofw. Teige.
Petrick Collection



angriffe auf die deutschen Stellungen und die Troß- und Versorgungseinheiten im Hinterland der Front. Ziel der Störangriffe war weniger die Zerstörung von Stellungen und Nachschubwegen, als vielmehr die konsequente Unterbrechung der Nachtruhe der deutschen Truppen, damit diese möglichst müde und erschöpft bei den russischen Gegenangriffen waren. Zur Abwehr der „nächtlichen Störer" wurde im Mittelabschnitt der Ostfront bei der II./KG 53 Anfang 1942 versuchsweise ein sogenannter „Nachtjagdschwarm" aufgestellt. Dieser setzte sich aus erfahrenen Kampfflieger-Besatzungen des KG 53 zusammen, zu denen auch Waldemar Teige mit seiner Männern gehörte.
In klaren Nächten flogen diese Besatzungen von Schatalowka aus mit ihren He 111 einzeln im Frontbereich Sperre und suchten über den hellen, z.T. vom Mond beleuchteten Schneeflächen einfliegende russische „Störer". Radar oder sonstige Hilfsmittel standen den Besatzungen nicht zur Verfügung. Somit waren diese bei ihrer Suche nach gegnerischen Maschinen einzig auf ihre Augen angewiesen und gerade diese Fähigkeit hob Waldemar Teige aus der Flugzeugführergruppe heraus. Sein offensichtlich überdurchschnittlich gutes Nachtsichtvermögen prädestinierte ihn geradezu für diese Form der Nachtjagd.
Im Winter 1941/42 lag Ofw. Teige zunächst einige Zeit aus nicht bekannten Gründen im Reservelazarett II in Liegnitz/Schlesien. Dort wurde er als Angehöriger der 8./KG 53 verzeichnet. Nach Entlassung aus dem Lazarett konnte Teige im Februar 1942 erneut einen Abschuß verbuchen, als der Besatzung Teige am 11.2. eine Pe 2 zum Opfer fiel, bei der es sich vermutlich um einen Aufklärer gehandelt hat. Weitere Abschüsse ließen nicht lange auf sich warten.
In der Nacht 21./22. Februar 1942 konnte Waldemar Teige seine ersten Erfolge beim Nachtjagdschwarm verbuchen, als er mit seiner Besatzung drei mehrmotorige russische Maschinen abschießen konnte. Eine Fortsetzung der Abschußserie wurde Mitte März durch eine erneute Verwundung kurzzeitig unterbunden. Bei einem Einsatz am 17. März hatte die Maschine Teiges nw. Brin Beschuß erhalten, wobei Waldemar Teige durch Glassplitter im Gesicht leicht verwundet wurde. Er flog diesen Einsatz als Angehöriger der 5./KG 53.

his extraordinary success. Teige received the decoration from Generaloberst Keller, commander of Luftflotte 1, on 10 June. The ceremony took place at Korovye-Selo, a front-line airfield about 10 km south of Pskov, II./KG 53 having moved there from the central sector a short time earlier. Ofw. Waldemar Teige thus became the first member of II./KG 53 to win the Knight's Cross and the third in the entire Geschwader. While at Korovye-Selo Generaloberst Keller presented other decorations to successful crews.
It appears that the night-fighter flight saw no further action after May 1942, for the Teige crew's string of successes ended abruptly on 30 May. Ofw. Teige probably returned to conventional bomber missions in the summer of 1942, flying with 6./KG 53 in the area of Leningrad, Lake Ladoga and Volkhov. As it had since the beginning of the campaign, the accurate Russian flak continued to claim victims. Waldemar Teige's aircraft was hit on 26 September. A shell struck the left tailplane, but Teige was able to nurse the damaged

Foto 59 + 60
Korowje-Selo, Einsatzplatz der II./KG 53, 10. Juni 1942. Generaloberst Keller, Chef der Luftflotte 1, zeichnet Ofw. Teige vor der angetretenen Gruppe mit dem bereits am 7. Juni offiziell verliehenen Ritterkreuz aus. Die II./KG 53 hatte erst wenige Tage zuvor aus dem Mittelabschnitt (Schatalowka) in den Nordabschnitt (Korowje-Selo), in den Bereich der Luftflotte 1, verlegt.

Photo 59 + 60
Korovye-Selo, II./KG 53's base of operations, 10 June 1942. Before the assembled Gruppe, Generaloberst Keller, commander of Luftflotte 1, presents the Knight's Cross to Ofw. Teige. Just a few days earlier, II./KG 53 had moved from the central sector (Shatalovka) to the northern sector (Korovye-Selo) into Luftflotte 1's area of command.



Den endgültigen Durchbruch als „Nachtjäger“ schaffte Teige dann im Mai 1942 bei der 6. Staffel. Innerhalb von 14 Tagen fielen seiner Besatzung nicht weniger als sieben russische TB 3 zum Opfer, davon alleine drei in der Nacht vom 16. auf den 17. Mai. Diese außergewöhnlichen Erfolge wurden am 7. Juni 1942 durch die Verleihung des Ritterkreuzes gewürdigt. Die Überreichung erfolgte durch Generaloberst Keller, Chef der Luftflotte 1, am 10. Juni auf dem Einsatzplatz Korowje-Selo etwa 10 Kilometer südlich Pleskau, auf den die II./KG 53 erst wenige Tage zuvor aus dem Mittelabschnitt verlegt hatte. Ofw. Waldemar Teige war damit der erste Ritterkreuzträger der II./KG 53 und im Geschwader der dritte Soldat, der diese hohe Auszeichnung erhielt. Im Rahmen dieses Besuches verlieh Generaloberst Keller weitere Auszeichnungen an erfolgreiche Besatzungen der Gruppe.

Nach Mai 1942 scheint der Nachtjagdschwarm nicht mehr eingesetzt worden zu sein, denn nach dem 30.5.1942 reißt die Serie der Abschüsse der Besatzung Teige schlagartig ab. Vermutlich flog Ofw. Teige im Sommer 1942 wieder normale Einsätze bei der 6./KG 53 im Raum Leningrad, Ladogasee und Wolchow. Wie schon seit Beginn des Rußlandfeldzuges traten auch in diesem Sommer immer wieder Verluste durch die gut schießende russische Flak ein. Am 26. September wurde auch die Maschine von Waldemar Teige getroffen. Ein Flakgeschoß schlug in die linke Höhenflosse ein, doch Teige konnte die Maschine noch einmal sicher zum Heimatplatz zurückbringen.

Acht Tage später hatte Waldemar Teige das Glück dann nicht mehr auf seiner Seite. Am 3. Oktober wurde seine Heinkel (He 111 H-6, Werknr. 7410) südwestlich von Mesnik/Dno schwer durch russische Flak getroffen. Teige brachte die stark beschädigte Maschine zwar noch über die eigenen Linien, doch dort war sie nicht mehr zu halten. In dieser Situation gab Waldemar Teige seiner Besatzung im Planquadrat 3874 den Befehl zum Absprung. Er selbst verließ als Letzter die absackende He 111. Seine Besatzungsmitglieder kamen mehr oder weniger stark verwundet von der Maschine frei, aber mit Entsetzen mußten die am Schirm hängenden Männer mit ansehen, wie sich der Fallschirm von Waldemar Teige an der abstürzenden He 111 verfing und diese ihren Flugzeugführer mit in die Tiefe riß und bis zum Aufschlag nicht mehr freigab.

Auf dem Soldatenfriedhof Pleskau fand Waldemar Teige in Mitten seiner Kameraden seine letzte Ruhestätte.



Foto 60 / *Photo 60*

machine back to base.

Eight days later, however, luck was not on his side. On 3 October his Heinkel (He 111 H-6, Werknr. 7410) was hit by Russian anti-aircraft fire southwest of Mesnik/Dno. Teige managed to nurse the heavily-damaged machine back across the lines, but then he began to lose control. In grid square 3874 he ordered his crew to bail out. Waldemar Teige was the last to leave the plunging Heinkel. His crew got away safely, but as they descended beneath their parachutes they were forced to watch in horror as Teige's chute became caught on the plunging He 111 and he was dragged to his death.

Waldemar Teige was buried in the German military cemetery in Pskov.



Foto 61 Ofw. Teige mit seiner Besatzung nach der Ritterkreuzverleihung vor den Unterkünften der fliegenden Besatzungen. V.l.n.r.: Fw. Rieck, Fw. Glonner, Ofw. Teige, unbekannt (vermutlich kein Besatzungsmitglied) und Fw. Kalisch.

Photo 61 *Ofw. Teige and his crew in front of the aircrew billets after the awarding of the Knight's Cross. From left to right: Fw. Rieck, Fw. Glonner, Ofw. Teige, unidentified (probably not a crewmember) and Fw. Kalisch.*



Foto 62 Der „Spieß“ der 6./KG 53 betrachtet das Ritterkreuz erst einmal aus der Nähe, denn im Sommer 1942 war Ofw. Teige der erste Ritterkreuzträger der II./KG 53.

Photo 62 *The Senior NCO gets his first close-up look at the Knight's Cross. In the summer of 1942 Ofw. Teige was the only member of II./KG 53 to have won the coveted decoration.*



Foto 63
Angesichts der Abschußerfolge hatte sich die Besatzung Teige ganz im „Jäger-Stil" mit Lederjacken ausgestattet. Die Aufnahme entstand im Sommer 1942 in Korowje-Selo. Links im Bild Fw. Rieck, rechts Fw. Glonner. Letzterer trägt unter anderem bereits das Verwundetenabzeichen in schwarz.
Sammlung Hesse

Photo 63
In keeping with their success in air combat, the crew opted to dress "fighter style", donning leather jackets. The photo was taken at Korovye-Selo in the summer of 1942. On the left is Fw. Rieck, right Fw. Glonner, who wears the Wound Badge in Black.
Hesse Collection



Foto 64
Glück gehabt! Am 26. September 1942 erhielt die Maschine von Ofw. Teige einen Flaktreffer in die linke Höhenflosse, doch gelang trotz dieser Beschädigung die Rückkehr zum Heimatplatz. Dort begutachtete Teige mit seiner Besatzung den Schaden. Zweiter von links Fw. Rieck, Fw. Glonner (in Lederjacke) und rechts daneben Ofw. Teige.
7 Tage später fiel Waldemar Teige.

Photo 64
A lucky escape! On 26 September 1942 Ofw. Teige's aircraft was hit in the left tailplane by anti-aircraft fire. In spite of the damage, Teige flew the aircraft back to base. Here Teige and his crew are seen examining the damage. Second from the left is Fw. Rieck, then Fw. Glonner (wearing leather jacket) and on the right Ofw. Teige. Waldemar Teige was killed seven days later.

Abschüsse Oblt. Waldemar Teige

Abschuß	Datum	Uhrzeit	Typ	Abschußort	
1.	28.11.1941	unbekannt	I-18	unbekannt	Tagabschuß
2.	11.02.1942	"	PE-2	"	"
3.	21./22.02.1942	"	TB-3	"	Nachtabschuß
4.	21./22.02.1942	"	TB-3	"	"
5.	21./22.02.1942	"	TB-3	"	"
6. *	16./17.05.1942	"	TB-3	"	"
7. *	16./17.05.1942	"	TB-3	"	"
8. *	16./17.05.1942	"	TB-3	"	"
9. *	18./19.05.1942	"	TB-3	"	"
10.	20./21.05.1942	"	TB-3	"	"
11.	23./24.05.1942	"	TB-3	"	"
12.	29./30.05.1942	"	TB-3	"	"

* von den vier Abschüssen am 16./17. Mai und 18./19. Mai 1942 erfolgten gemäß der von uns veröffentlichten Luftbilder zwei Abschüsse im Raum südöstlich Dorogobush, ca. 80 km östlich Smolensk.

Auszeichnungen

20.05. 1941	EK II
06.11. 1941	EK I
20.11. 1941	Frontflugspange für Kampfflieger in Silber
03.01. 1942	Frontflugspange für Kampfflieger in Gold
23.03. 1942	Verwundetenabzeichen in Schwarz
01.04. 1942	Ehrenpokal für besondere Leistungen im Luftkrieg
21.08. 1942	Deutsche Kreuz in Gold
07.06. 1942	Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes
07.06. 1942	Nennung im Wehrmachtsbericht

Beförderungen

01.12. 1941	Oberfeldwebel
01.10. 1942	Oberleutnant posthum nach dem Tode

Alle Fotos, sofern nicht anders vermerkt, Sammlung Matthiesen
All photos from the Matthiesen Collection unless otherwise indicated.

Ein ungewöhnliches Dienstgradabzeichen



Foto 65
Die am Oberarm getragenen Dienstgradabzeichen für Sonderbekleidung dürften den meisten Lesern von Fotos her bekannt sein. Es handelte sich mehrheitlich um Kombinationen von Schwingen und Balken, die an Fliegerkombis und Jacken jeder Art aufgenäht wurden, wenn Schulterstücke und Kragenspiegel nicht zu sehen waren. Neben gewöhnlichen Dienstgradabzeichen gab es natürlich auch selten zu sehende. Zu letzteren dürften mit Sicherheit die eines Generalfeldmarschalls zählen, die wir hier durch ein Foto belegen. Es handelt sich dabei um einen Eichenlaubkranz mit Luftwaffenadler (in gold gestickt) mit darunter befindlichen gekreuzten Marschallstäben (in silber gestickt). In der hier gezeigten Ausführung ist das Abzeichen bisher noch nicht nachgewiesen worden, da die Marschallstäbe deutlich größer ausgeführt waren, als bei der normalen Ausführung. Das Foto zeigt den Generalfeldmarschall Erhard Milch im Sommer 1943 beim Besuch des JG 2 „Richthofen" in Vannes/Frankreich. Milch ist gerade mit einer Do 215 gelandet und wird vom Kommodore Major Oesau (Mitte) und dem Kommandeur der III./JG 2 Hauptmann Egon Mayer (links) begrüßt. Milch trägt eine Spezialanfertigung der Fliegerkombi.

Sammlung Matthiesen

Photo 65
An Unusual Rank Badge. The rank badges worn on the upper sleeves of aircrew clothing should be familiar to most readers from photographs. Most were combinations of wings and bars sewn onto flight suits and jackets when shoulder straps and collar patches were not present. In addition to the usual rank badges there were, of course, less common ones. The rank badge of a Generalfeldmarschall, seen in these photo, must surely have been among the latter. It consisted of a wreath of oak leaves with Luftwaffe eagle (stitched in gold) above crossed marshal's batons (stitched in silver). The version of the badge seen here has not been illustrated before, as the marshal's batons are significantly larger than those of the normal version. The photo show Generalfeldmarschall Erhard Milch in the summer of 1943 during a visit to JG 2 "Richthofen" at Vannes, France.
Milch, who had just landed in a Do 215, is welcomed by Kommodore Maj. Oesau (center) and the Kommandeur of III./JG 2, Hptm. Egon Mayer (left). Milch is wearing a specially-made version of the flight suit.

Matthiesen Collection





Foto 66 Sammlung Matthiesen / ***Photo 66*** *Matthiesen Collection*

Harte Zeiten für „Schwarze Männer“

Tough Times for the Black Men

Mit Beginn des harten Winters auf russischem Boden im Oktober 1941 sah sich das Bodenpersonal der fliegenden Verbände bis dahin nicht gekannten Witterungsverhältnissen ausgesetzt. Hoher Schnee, eisiger Wind und mit Fortgang des Winters Temperaturen bis unter 40 Grad Minus forderten von den „schwarzen Männern“ auf Feldflugplätzen ohne Schutz oder Flugplätzen mit allenfalls zerstörten Hallen das Letzte an Kraft, um die Maschinen und das dazugehörige Wartungsgerät einsatzklar zu halten.

Schnell führten die extremen Temperaturen zu hohen Ausfällen durch Erfrierungen. Insbesondere die gering durchbluteten Gesichtsteile Nase und Ohren waren betroffen. Das Bodenpersonal reagierte sofort und fertigte in Eigenarbeit Gesichtsmasken, die vor allem ein Auskühlen durch Wind verhinderten. Auf dem Foto auf S. 45 unten sind solche Masken zu sehen. Auf dem Foto oben schützen Techniker ihr Gesicht durch Schals. Diese Aufnahme, die im übrigen eine He 111 mit interessantem Tarnanstrich zeigt, entstand bei der II./KG 53. Die Fotos zeigen ferner, daß die Techniker sich Lammfellwesten und -jacken sowie Fliegerpelzstiefel beschafften, um die Kälte über Stunden ertragen zu können. Von vorschriftsmäßiger Kleidung konnte somit keine Rede mehr sein.

Doch nicht genug, daß die Männer bei der Arbeit froren, nein, häufig froren sie auch noch in ihren Quartieren, die manchmal die reinsten Eishöhlen waren. Nicht selten standen nur Zelte für die Nächte zur Verfügung. Doch auch hier wußten die „schwarzen Männer“ zu improvisieren. Foto 69 auf Seite 45 zeigt, wie ein Zelt mittels Wärmewagen, der sonst zum Maschinenenteisen oder Vorwärmen der Motoren diente, geheizt wurde.

With the onset of winter in October 1941, the ground personnel attached to the Luftwaffe's flying units in Russia found themselves facing weather conditions unlike anything they had seen before: deep snow, icy winds and, as the winter went on, temperatures as low as –40 degrees Celsius. Working on exposed front-line airfields or permanent airfields whose hangars had been destroyed, maintaining the serviceability of aircraft and servicing equipment proved a daunting task for the „Black Men“. The extreme temperatures soon led to numerous casualties due to frostbite. Noses and ears were particularly susceptible. The ground personnel reacted quickly, fashioning homemade face masks to protect against wind chill. Such masks may be seen in our photo on Page 45. In the photograph at the top of page 44, mechanics wear scarves to protect their faces. Also visible in the photo, taken on an airfield used by II./KG 53, is an He 111 in an interesting camouflage scheme. The photo illustrates that technicians also used fleece vests and jackets and fur-lined flying boots to help them to endure the cold for hours at a time. Their clothing had certainly ceased to be standard issue.

Freezing at work was not the end of their troubles, however, for the men's quarters, which were sometimes little more than ice caves, often provided little respite from the cold. Not infrequently, tents were their the only shelter at night. But here, too, the „Black Men“ demonstrated their improvisational skills. Our photo 69 shows a heating truck, normally used for deicing or preheating aircraft, being used to heat a tent.

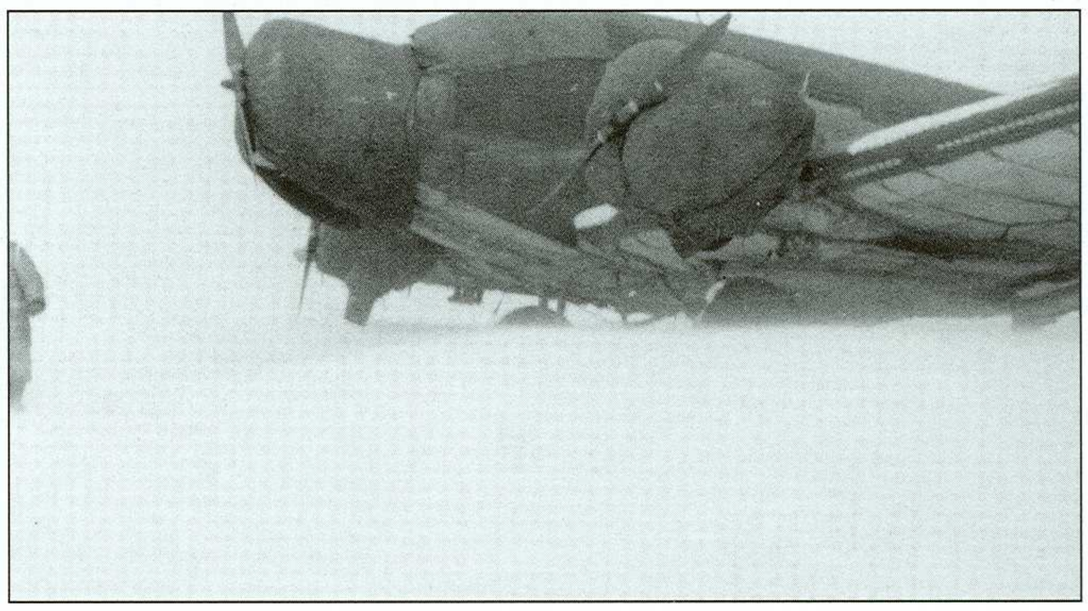


Foto 67 Sammlung Matthiesen / ***Photo 67*** *Matthiesen Collection*



Foto 68 Auch bei der KGr.z.b.V. 300 wurde bitter gefroren. Ohne Wärmewagen waren die Motoren bei den herrschenden Minusgraden nicht in Gang zu setzen. Das Metall der Maschinen war oft so kalt, daß man mit bloßen Händen sofort daran festfror. Die Ju 52 zeigt im übrigen noch einmal das auf Seite 29 identifizierte Emblem der Einheit. Sammlung Sprick

Photo 68 *KGr.z.b.V. 300 also suffered from the bitter cold. Without pre-heaters the engines could never have been started when temperatures fell below zero. The metal skin of the aircraft often became so cold that bare hands froze to it. The Ju 52 bears the unit emblem identified on Page 29.* *Sprick Collection*





Foto 69 Sammlung Hoppe
Photo 69 *Hoppe Collection*

Foto 70 Sammlung Richter
Photo 70 *Richter Collection*

Angriff auf Smolensk

Attack on Smolensk

Foto 71 + 72 + 73
Angriff auf den Flugplatz Smolensk! In der Dämmerung haben sowjetische Maschinen den Platz mit Bomben belegt und dabei ein Bomben- und Munitionslager am Liegeplatz einer Ju 88 Einheit getroffen (unten links). Der Brand ist wegen der Gefahr für das Löschpersonal in der Folge nicht einzudämmen, die Flammen breiten sich aus (unten rechts). Pausenlos erschüttern Explosionen den Flugplatz, untermalt von knatternd hochgehender Bordwaffenmunition. Wenig später ist es dunkel. Die im Dunkeln vor den grellen Explosionen stehenden Ju 88 liefern ein schrecklich schönes Kriegsszenario, das nicht die Gefahr erahnen läßt, in welche sich der fotografierende Soldat für diese Aufnahmen begeben hat. Der Aufnahmezeitpunkt ist nicht bekannt.

Photo 71 + 72 + 73
In a twilight raid, Russian aircraft bombed Smolensk airfield, hitting an ammunition dump at a Ju 88 dispersal (below left). The fire went unchecked because of the danger posed to firefighters, and the flames spread (below right). A series of explosions shook the airfield, accompanied by the crackle of machine-gun ammunition set off by the flames. The Ju 88 sitting in the dark against the background of violent explosions creates a terribly beautiful wartime scene, giving no idea of the danger to which the soldier who took the photo exposed himself.

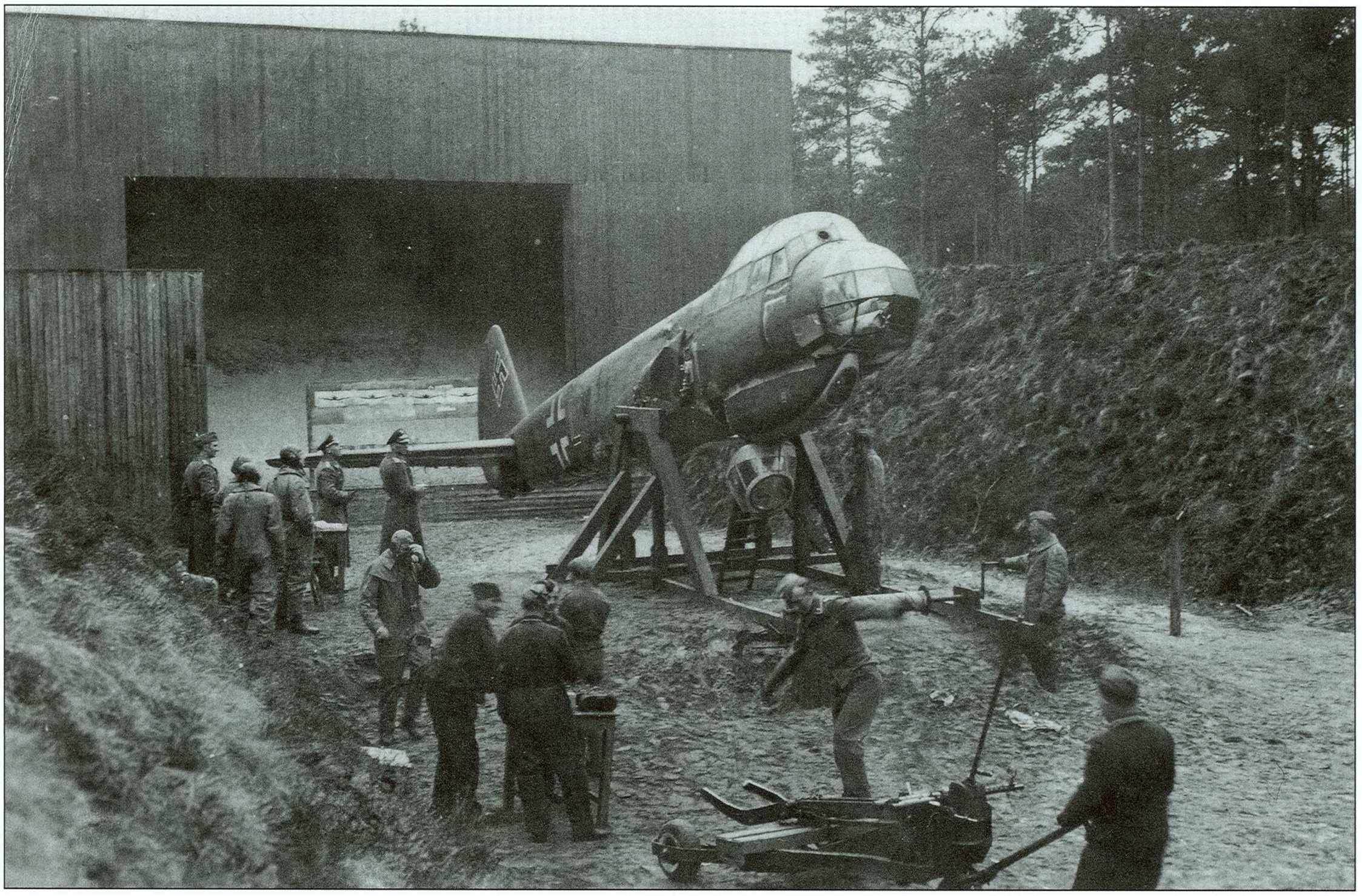






Foto 74 + 75
Wie praxisnah die Bordschützenausbildung erfolgte, ist hier zu sehen. Wir waren selber überrascht, als wir die Aufnahmen sahen. Auf dem Schießstand wurde extra ein Ju 88-Rumpf auf ein Wippgestell montiert, um bei Schießübungen nicht nur die späteren Sichtverhältnisse aus dem B-Stand zu simulieren, sondern auch die Hoch- und Runterbewegungen der Maschine. Beachte die Seilwinde unter der Rumpfnase auf dem Boden sowie die Feindflugzeugabbildungen im Schießstand. Wie an dem z.T. zu sehenden Emblem und dem Vkz. 3Z + LK zu erkennen ist, handelte es sich bei der Übungs-Ju 88 um eine frühere Maschine der 2./KG 77.
Sammlung Richter

Photo 74 + 75
The training given to German air gunners was extremely realistic, as these photographs show. Even we were surprised when we saw the photos. At this target range the fuselage of a Ju 88 was mounted on a movable cradle to simulate the field of view from the dorsal gun position and the up and down movement of the aircraft. Note the cable winch on the ground under the fuselage nose and the illustrations of enemy aircraft on the target wall behind the aircraft. The unit emblem, part of which may be seen, and the tactical code 3Z+LK reveal that the Ju 88 previously served with 2./KG 77.
Richter Collection







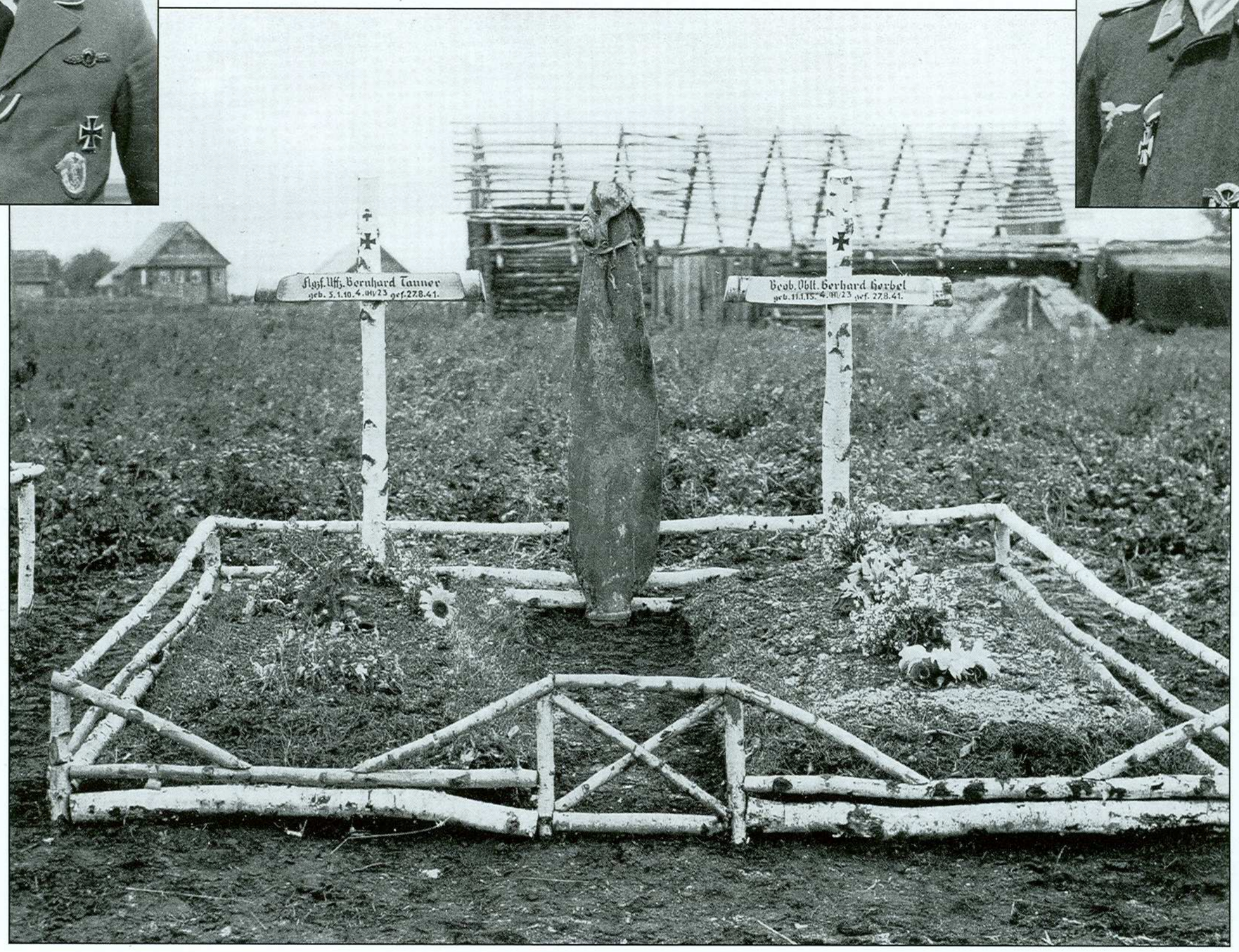


Foto 76 + 77 + 78

Die Luftaufklärung und hier insbesondere die Nahaufklärung war für den Vorstoß der deutschen Truppen während des Zweiten Weltkrieges von entscheidender Bedeutung. Die Nahaufklärer stellten im Frontbereich gegnerische Stellungen, Belegungen von Ortschaften, Truppenverlegungen usw. fest und lieferten dem Heer damit unerläßliche Informationen. Bis 1943 wurde bei den Nahaufklärer-Staffeln vor allem die Hs 126 für diese Aufgaben eingesetzt. Diese Maschine war jedoch, vor allem während der Aufklärung, recht langsam und daher eine leichte Beute für gegnerische Flak und Jäger. In Rußland kam dann der starke Erdbeschuß durch Infanterie hinzu.

Zu den Aufklärer-Besatzungen, die in Rußland fielen, gehören Uffz. Bernhard Tanner, Flugzeugführer (oben rechts) und Oblt. Gerhard Herbel, Beobachter, (oben links) von der 4.(H)/23. Sie kehrten mit ihrer Hs 126, Werknr. 3272 am 27.8.1941 im Nordabschnitt der Ostfront von einem Aufklärungsflug im Raum Lohsiny-Szeltze-Sawatmündung/Ilmensee nicht zurück. Von vorstoßenden deutschen Truppen wurde das Wrack mit den beiden toten Besatzungsmitgliedern bei Borissow, 19 km nordwestlich Staraja Russa, gefunden. Unser Foto zeigt die Grabstelle der Männer mit einem Propellerblatt und einer darauf hängenden Netzhaube. Die Verlustursache ist bis heute nicht bekannt. Herbel und Tanner ruhen heute auf der Kriegsgräberstätte Korostyn am Ilmensee. Sammlung Jirousek

Photo 76 + 77 + 78

Aerial reconnaissance, especially tactical reconnaissance, was of vital importance to German ground forces during the Second World War. Operating near the front lines, tactical reconnaissance aircraft located enemy positions, determined the enemy's strength in towns, monitored troop movements and other related tasks, delivering vital information to the army. Until 1943 the tactical reconnaissance Staffeln were mainly equipped with the Hs 126. These aircraft were extremely slow, however, and proved easy targets for enemy flak and fighters. In Russia they also faced heavy small arms fire.

Among the reconnaissance crews killed in Russia was that of Uffz. Bernhard Tanner, pilot (above right), and Oblt. Gerhard Herbel, observer (above left), of 4.(H)/23. On 27 August 1941 they failed to return from a reconnaissance mission in Hs 126, Werknr. 3272 over the Lohsiny – Szeltze – Savat-mouth of the Savat/Lake Ilmen area in the northern sector of the Eastern Front.

Advancing German forces discovered the wreck with the two dead crewmen near Borisov, 19 km northwest of Staraya Russa. Our photo shows the men's gravesite with a propeller blade and a mesh flying helmet hanging on it. The cause of the loss is not known. Today Herbel and Tanner rest in the military cemetery at Korostyn on Lake Ilmen. *Jirousek Collection*

Foto 79 + 80 (IV. Umschlagseite)

Die Aufnahmen auf der Rückseite zeigen eine Do 18 G-1, 8L + GL der 3./Kü.Fl.Gr. 906. Die Staffel lag von Februar bis Juni 1941 in Stavanger und verlegte dann für die Sommermonate nach Tromsö, mit einem Kommando in Banak. Die Maschinen flogen Fernaufklärung im norwegischen Küstenvorfeld. Auf dem Foto oben wird die 8L + GL von einem Motorboot zum Liegeplatz geschleppt, unten liegt sie an der Boje am Liegeplatz. Der Maschinenbuchstabe ist in der Staffelfarbe Gelb am Rumpf und der Motorverkleidung zu sehen. Charakteristisch für die G-Serie war der hohe DL 151-Drehturm (Doppellafette MG 151/20) und das MG 131 auf Drehkranz im Bug. Die Fotos dürften im Frühjahr 1941 entstanden sein, wobei der genaue Aufnahmeort nicht bekannt ist.

Photo 79 + 80 (IV.)

This photographs depict a Do 18 G-1, 8L+GL, of 3./Kü.Fl.Gr. 906. The Staffel was based at Stavanger (February to June 1941), after which it moved to Tromsö for the summer months with a detachment at Banak. The aircraft flew long-range reconnaissance missions over the waters off Norway. In photo 79, a motorboat tows 8L+GL to its mooring place, below the aircraft tethered to a buoy at its moorings. The aircraft letter in the Staffel color yellow may be seen on the fuselage and the engine cowling. The tall DL 151 (double mount MG 151/20) revolving turret and the MG 131 on a gun ring in the nose were characteristic features of the G-series. These photographs must have been taken in the spring of 1941, however the location is not known.

SEEFLUGZEUGE & FLUGBOOTE *seaplanes & flying boats*



Foto 79 / Photo *79*

Foto 80 / *Photo 80*



ISBN 3-9808468-5-7