

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

**EDITION
NO 9**
2006

deutsch-english

LUFTWAFFE IM FOCUS



LUFTFAHRTVERLAG
START

LUFTFAHRTHISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
AVIATION HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS



Foto/Photo 1

Foto 1

Im Sommer 1942 entstand diese Aufnahme eines Fi 156 C-3 trop, PP + QV, Werknr. 5461 der II./JG 3. Die Gruppe hatte nach monatelangen Malta-Einsätzen Ende April zur Auffrischung nach Pilsen verlegt und war dann Mitte Mai in den Südabschnitt der Ostfront verlegt worden. Dort wurde sie dringend erwartet, denn für die anstehende deutsche Sommeroffensive fehlte es an Luftwaffenverbänden. In der Folge nahm die Gruppe an dem Vorstoß auf Stalingrad teil. Der Verbindungs-Storch der II./JG 3 war also ständig zur Erkundung neuer Flugplätze unterwegs. Die Maschine trägt neben dem Gruppenemblem auf der Motorhaube auch das Geschwaderabzeichen.

Sammlung Richter

Photo 1

Fi 156 C-3 trop, PP + QV, Werknr. 5461, of II./JG 3, photographed in the summer of 1942. After months of operations against Malta, in late April the unit moved to Pilsen to rest and reequip, then in mid-May it was transferred to the southern sector of the Eastern Front. Its arrival there was eagerly awaited, as every available unit was needed to support the coming summer offensive. II./JG 3 took part in the advance on Stalingrad, and its Storch communications aircraft was constantly in use scouting new airfields. The aircraft wears the Geschwader emblem in addition to the Gruppe emblem on the engine cowling.

Richter Collection

Foto 2

Während es an Fotos von Einsatzmaschinen der Luftwaffenverbände in der Regel nicht mangelt, sind Aufnahmen von Reise- und Verbindungsmaschinen, über welche die Einheiten auch verfügten, oft seltene Einzelstücke. Hier ist eine recht halbherzig getarnte Ju 52 des KG 100 zu sehen. Aufnahmeort und -zeitpunkt sind nicht bekannt.

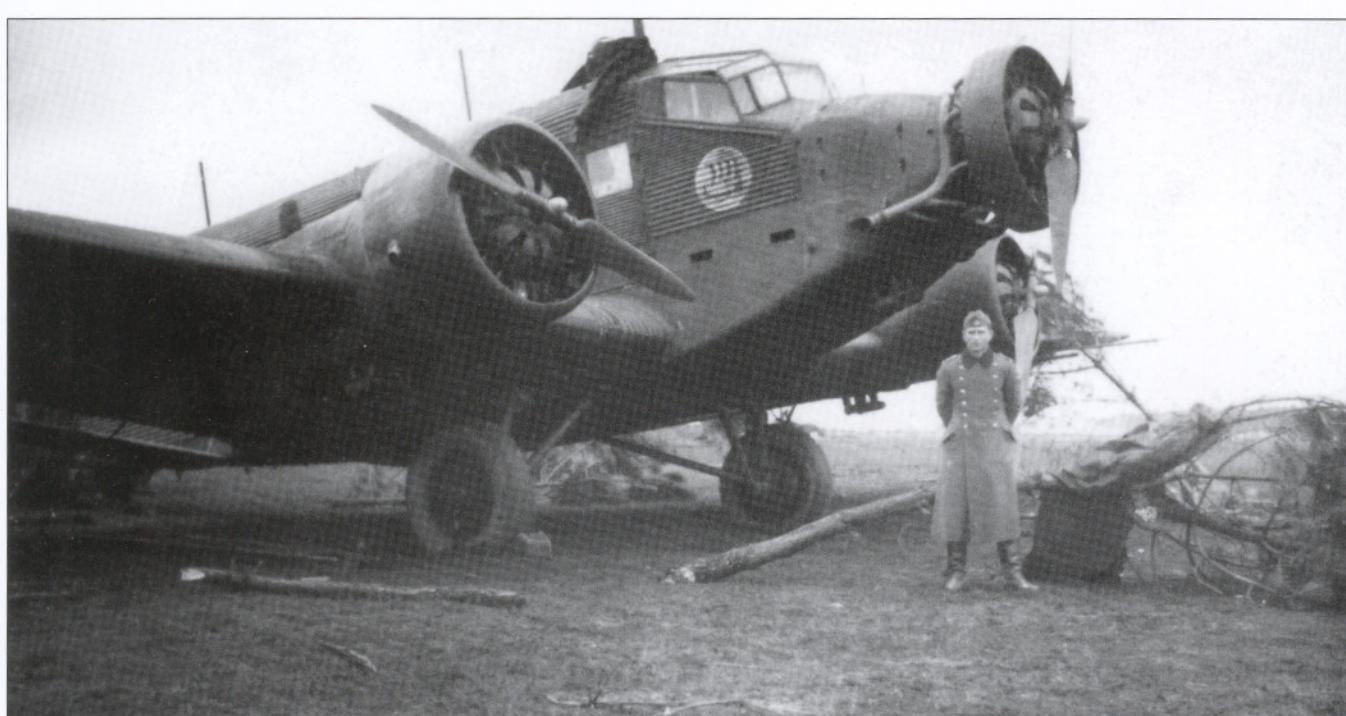
Sammlung Hünemeke

Photo 2

While there is usually no shortage of photos of operational aircraft, the same cannot be said of the communications and liaison aircraft used by Luftwaffe units. Seen here is a Ju 52 of KG 100 which has been halfheartedly camouflaged. Date and location are not known.

Hünemeke Collection

Foto/Photo 2



IMPRESSUM

Herausgeber und Chefredakteur:

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

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

Fachmitarbeiter:

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

Übersetzung:

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

Druck: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn · Inh. Axel Urbanke · 2006

ISBN 3-9808468-9-X

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.

Titelfoto

5. Dezember 1942. Auf einem Feldflugplatz im Kaukasus/Rußland ist der erste Schnee gefallen. Ein Fieseler Storch mit dem Stkz. „P + RZ“ ist von den Technikern in weiser Voraussicht bereits im Motor- und Kabinenbereich abgeplant worden, um ihn im Bedarfsfall schnell einsatzklar zu bekommen. Im zweiten Russlandwinter war die Luftwaffe wesentlich besser auf die Wetterbedingungen eingerichtet als 1941. Die Maschine ist zur Tarnung zwischen Gebäuden abgestellt worden. Sammlung Richter

INHALT content

Seite/page

Verbindungsmaschinen/courir aircraft

Fi 156 C-3 trop, II./JG 3, 1942
 Ju 52, KG 100, 1941

III
 III

Leserforum/forum

Fw 190 A-4, 1944
 Ju 52, KGr.z.b.V. 300 1942
 Ju 52, Chef Techn. Dienst bei d. Luftwaffe 1942/43
 He 111 P-2, 3./KG 55, 1941

3
 4
 4
 5

Jäger/fighters

Bf 109 D-1, 4./ZG 141, 1939
 Bf 109 E, Stab I.(J)/LG 2, 1941
 Bf 109 G-4 und G-6, Stab III./JG 54, 1943
 Bf 109 G-6, 9./JG 54, 1943

7
 8
 9
 10

Nachtjäger/night fighters

Bf 110 E-2, 4./NJG 1, Oblt. Herget, 1942
 He 217 A-7, 1944/45

11
 12

Zerstörer/destroyer

Bf 110 G-2, 13.(Z)/JG 5, 1943/44
 Bf 110 B, Stab I./ZG 26, 1940
 Bf 110 E-3, 4./ZG 26, 1941

13
 14
 14

Schlachtflugzeuge/battle aircraft

Fw 190 F-8, I./SG 4, 1944

15

Stuka/dive bombers

Ju 87 D, 1942/43

16

Aufklärer/reconnaissance

Hs 126, 1941

17

Bomber/bombers

Do 17 Z, 3./KG 76, 1940

18

Transporter/transport aircraft

Ju 52, I./KGr.z.b.V. 172, 1942
 Go 244, KGr.z.b.V. 106, 1942

19
 19

Leitwerke/tails

Johannes Seiffert, Stab I./JG 26, Fw 190 A-2, 1941
 He 111 H-6, 1941/42

20
 22

Persönliche Embleme/personal emblems

Fw 58, FFS A/B 23, Kommandeur, 1941

21

Maschine im Focus/planes in focus

Bf 109 E-7, III./JG 77, Oblt. Mütherich, 1941

23-26

Unbekannte Embleme/unknown emblems

Das „Adler“-Emblem der IV./JG 5
 Fw 190 A-3 und A-4, IV./JG 5, 1944

27-30

Dokumente/documents

Die „Jammerhahn“-Nadel der 4./St.G. 77

31

Portrait/portrait

Generalmajor Carl Schumacher, JG 1 und Jafü Norwegen
 Fw 58, Jafü Norwegen, 1943

33-37

Fotos mit Geschichte/pictures with a story

Jabo-Einsatz, - Geleitzug im Ärmelkanal Bf 109 E-7/Z, 2./JG 2, 1941

38-44

Ungewöhnliches/unusual

„Giftalarm“ bei der IV./KG 1

45

Szenerie/scenery

Noch einmal der Ostermann-Bruch Bf 109 F-4, 8./JG 54, 1942

46/47

Schicksale/fate

Das Grab ohne Namen (Hptm. Krafft) Fw 190 A-3, Stab I./JG 51, 1942

48

Seeflugzeuge und Flugboote/seaplanes flying boats

Fokker T-8, 1940

U IV

Breguet 521 „Bizerte“, 1940

U IV

Cover Photo

5 December 1942. The first snow has fallen on a forward airfield in the Caucasus. Technicians have covered the engine and cockpit area of a Fieseler Storch (manufacturer's code ?P + RZ) so that the aircraft can be made ready to fly at short notice. By the second winter of the war the Luftwaffe was much better prepared to deal with the elements than it had been in 1941. For concealment the aircraft has been parked between two buildings.

Richter Collection

Liebe Leser,

ich hoffe Sie sind gut ins neue Jahr gestartet und hatten über die Feiertage ein bißchen Zeit für Ihr Luftwaffen-Hobby. Auch wir waren nicht untätig, wenn auch nicht so schnell wie geplant, so daß Edition 9 jetzt vor Ihnen liegt. Das Heft bietet Ihnen hoffentlich wieder die erwartete interessante Leselektüre. Wir müssen zugeben, daß diese Edition wieder etwas „jägerlastig“ ist, aber in den nächsten Bänden werden wir versuchen auch jene Leser unter Ihnen zufrieden zu stellen, die sich für andere Bereiche der deutschen Luftwaffe begeistern.

Auch in der vorliegenden Edition 9 finden Sie wieder eine Reihe von Originalfarbfotos. Zwei der Aufnahmen wurden zwar vor kurzem in einer anderen Publikation veröffentlicht, jedoch in einer Qualität, die eine Besprechung des Fotos nur schwer zuließ. Dies hat uns bewogen, die beiden Aufnahmen noch einmal mit aufzunehmen. Wir bleiben also weiterhin unserem Grundsatz treu, nur unveröffentlichte oder bekannte, aber noch nie in dieser Qualität gezeigte Fotos zu drucken. Mit Bedauern und Ärger mußten wir dabei in letzter Zeit feststellen, daß gerade unsere Druckqualität dafür sorgt, daß ohne Genehmigung aus unserer Editionsreihe herausgescannt und veröffentlicht bzw. verkauft wird. So kann man bei ebay Fotos ersteigern, die ohne Zweifel aus unseren Publikationen „geklaut“ sind. Für uns ist dies leicht daran festzustellen, da wir für unsere Zwecke z.T. Bildausschnitte aus größeren Bildern festlegen. Genau diese Ausschnitte finden sich dann bei den zum Verkauf angebotenen Fotos wieder. Ein anderes Beispiel sind die Aufnahmen der Bf 109 „grüne 5“ aus Edition 4. Die Originalfotos wurden von uns aufwendig für den Druck aufbereitet. Genau diese Aufnahmen finden sich jetzt in einer ausländischen Veröffentlichung über Nachtjäger, zusammen mit anderen Fotos aus unseren Bänden. Sie könnten sich vorstellen, daß uns angesichts eines derart hemmungslosen und dreisten „Bilderklaus“ beinahe der Spaß an der Arbeit vergeht. Ganz zu schweigen davon, daß die Bildeigentümer um ihr Fotohonorar gebracht werden. Andererseits zeigt dieses Vorgehen einiger anderer Autoren, welchen Wert unsere Hefte haben. Offensichtlich sind diese Herren nicht in der Lage selber vernünftiges Bildmaterial und Informationen zusammen zu tragen. Aus den oben genannten Gründen gehen wir ab diesem Heft dazu über, unsere Aufnahmen auf eine neue Art und Weise zu markieren, um zukünftig belegen zu können, das die Fotos bei uns „entnommen“ wurden.

Noch ein Hinweis auf den nächsten Band. Es handelt sich dabei um das Sonderheft „1945 – die letzten Monate der Luftwaffe“. Dieses Sonderheft gehört nicht zum Abo und muß gesondert bestellt werden. Alte Bestellungen bitten wir nochmals zu erneuern. Der Preis in Deutschland wird 18,90 Euro betragen. Im Heft werden u.a. neue Einsatzaufnahmen von Me 262, Fw 190 D-9, vom „Zirkus Rosarius“ und die „grüne 5“ als Farbfoto zu sehen sein.

Ihr Axel Urbanke
Herausgeber

Dear Reader,

I hope that the new year has begun well for you and that you found some time for your Luftwaffe hobby over the holidays. We have been hard at work preparing Edition 9, albeit not as early as originally planned. Hopefully this issue will offer you the interesting variety of subjects you have come to expect. We must admit that this issue is once again somewhat “fighter heavy”, but in coming issues we will try to satisfy those readers whose interests lie in other aspects of the Luftwaffe.

In this edition you will again find a number of original colour photos. Two of these recently appeared in another publication, but as the quality of reproduction left something to be desired, we have decided to include them in this edition. This is in keeping with our basic principle of offering only previously-unpublished photographs or higher-quality reproductions of photos that have appeared elsewhere. It is with regret and anger that we have recently discovered that this quality of reproduction is being exploited by individuals who, without permission, scan images from our series for publication or sale. Photos have been put up for auction on ebay that were undoubtedly pinched from our publications. We can easily identify these, for in some cases we use images cropped from larger photos. It is these cropped images that are listed for sale. Then there are the photos of Bf 109 “Green 5” from Edition 4. The cost of preparing the original photos for publication was significant. These very photos now appear in a foreign publication about night-fighters, together with other photos from our volumes. I’m sure you can understand that such unscrupulous and brazen stealing of photographs almost takes the enjoyment out of our work. In addition, the owners of the photos are denied their royalties. On the other hand, the behavior exhibited by some authors does confirm the quality of our publication. These gentlemen are obviously incapable of gathering suitable photos and information themselves. For the reasons given above, beginning with this issue we will be marking our photographs in a new manner. This will enable us to prove in the future that photos have been taken from us.

A word about our next edition. It will be a special issue titled “1945 – The Last Months of the Luftwaffe”. This special is not covered by subscription and must be ordered separately. We ask that those who have already ordered this special place their orders again. The price in Germany will be 18.90 Euros. This special edition will include photos of operational Me 262s and Fw 190 D-9s, aircraft of the “Zirkus Rosarius” and a colour photo of “Green 5”.

Axel Urbanke
Publisher

LESERFORUM

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 2

Foto 73/2

Dieses Foto zeigt einen Leutnant und Flugzeugführer, der das Ehrenzeichen der NSDAP sowie das goldene HJ-Abzeichen trägt. Weil die Parteimitgliedschaft unter Flugzeugführern eher verpönt war und sich nur wenige Soldaten beim fliegenden Personal derart offen zu ihrer politischen Einstellung bekannten, zeigten wir die Abbildung in Edition 2 und fragten nach dem Namen des gezeigten Flugzeugführers. Nun können wir die Antwort geben. Es ist Lt. Gustav Adolf Langanke (* 30.6. 1912) von der 5./JG 27. Langanke gehörte der Gruppe bereits seit 1940 an und erzielte als Unteroffizier am 30.9.1940 um 17.50 Uhr über London seinen ersten Abschuß (Hurricane). Am dritten Tag des Rußlandfeldzuges bezwang der zum Leutnant (Kriegsoffizier) beförderten Langanke, 6 russische Bomber. Mit 7 Abschüssen kam er mit der L/JG 27 Ende September 1941 nach Nordafrika. Dort gilt er seit dem 7. Oktober 1941, nach Luftkampf mit Maryland 50 km südlich Sidi Omar als vermisst (Bf 109 F-4 trop, Werknr. 8440). Es war Langankes erster Feindflug auf diesem Kriegsschauplatz. Unser Foto L1 zeigt Langanke als Leutnant im Sommer 1941 in Rußland.

READERS' FORUM

Additions/Corrections to Edition 2

Photo 73/2

This photo shows a Leutnant pilot wearing the National-Socialist Party Badge and the Hitler Youth Badge in Gold. We published this photo because membership in the party was rather frowned upon among pilots, and there were few aircrew who openly acknowledged their political leanings. In Edition 2 we published an appeal for help in identifying the pilot in the photo. Now we have the answer. He is Lt. Gustav Adolf Langanke (born 30/6/1912) of 5./JG 27. Langanke joined the Gruppe in 1940 and scored his first victory (Hurricane) over London on 30 Sept. 1940 at 17.50 hr. On the third day of the war against Russia, Langanke, who had received a field promotion to Leutnant, shot down six Russian bombers. In late-September 1941, with 7 victories to his credit, he moved with 1./JG 27 to North Africa. On 7 October 1941 he was listed missing after an engagement with Maryland bombers 50 km south of Sidi Omar (Bf 109 F-4 trop, Werknr. 8440). It was his first combat mission in North Africa. Our photo L1 shows Leutnant Langanke in Russia in the summer of 1941.



L 1



L 2

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 5

Foto 11/5

Aus der Sammlung Petrick erhielten wir noch eine weitere Aufnahme des Bruchs der Fw 190 A-4 „gelbe 28“ auf dem Flugplatz Bordeaux. Die Aufnahme L 2 zeigt, das die Spinner-Grundfarbe nicht einheitlich schwarzgrün war. Die Spitze ist deutlich heller.

Unbekanntes Emblem Seite 29

Zu dem Emblem der KGr.z.b.V. 300 gingen uns zwei weitere Fotos zu (L 3 und L 4), welche die Angaben in unserem Artikel untermauern. Auch diese Aufnahmen wurden im Frühjahr 1942 in Kiew aufgenommen. Die Fotos zeigen zweifelsfrei eine weitere Ju 52 des Verbandes. Die „Afrika-Darstellung“ ist auch bei dieser Maschine gelb umrandet, womit das Flugzeug der 3./KGr.z.b.V. 300 zuzuordnen ist. Interessanterweise trägt die Maschine neben dem Emblem noch den Maschinen-Kennbuchstaben an der Rumpfnase. Dieser Buchstabe „F“ ist ebenfalls in der Staffelfarbe gelb gehalten. Die Fotos belegen ferner, daß das Emblem beidseitig an den Ju 52 geführt wurde.

Additions/Corrections to Edition 5

Photo 11/5

From the collection of Peter Petrick comes another photo of Fw 190 A-4 "Yellow 28", which crashed at Bordeaux. Photo L 2 shows that the spinner was not black-green overall, as the tip is significantly lighter.

Unidentified Emblem Page 29

Concerning the emblem of KGr.z.b.V. 300, we have received two more photos (L 3 and L 4) which support the information in our article. These photos were also taken at Kiev in spring 1942 and clearly show another of the unit's aircraft. The "Africa-Emblem" on this machine is also outlined in yellow, linking the aircraft to 3./KGr.z.b.V. 300. Interestingly, in addition to the emblem the machine also wears the aircraft letter on the fuselage nose. This letter "F" is also in yellow, the Staffel colour. The photos further prove that the emblem was worn on both sides of the Ju 52.

Additions/Corrections to Edition 6

Photo 1 and 2/6

Concerning these Bf 108s, Dr. Heinz-Dieter Schneider wrote:

"I was extremely pleased to discover two photos of the Messerschmitt Bf 108, my favorite aircraft and special field of interest, in Issues 6 and 7 of *Luftwaffe in Focus*. I would like to add several comments:

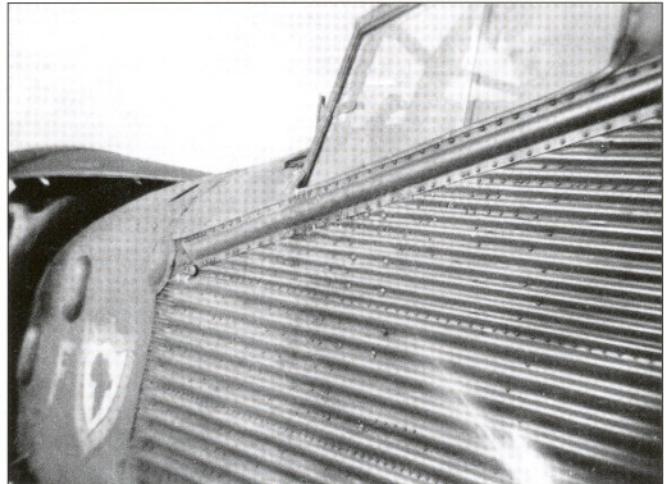
4E + RM is Werknr. 1898, which was flown by Messerschmitt engineer Loew in July 1938. The aircraft underwent repairs on 12 July 1939 after sustaining 23% damage. I have no further information about this machine."

Photos 27 and 28/6

A black and white photo from the Nowarra collection (L5) has enabled us to identify the unit to which Ju 52 RI + OA belonged. The aircraft was used as a personal transport by Luftflotte 5's Chief of Technical Services (Flg. Oberstabsing. Scholz) in the area of Norway, Finland and Northern Russia in 1942-43.



L3



L4

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 6

Foto 1+2/6

Zu diesen beiden Bf 108 Aufnahmen schrieb uns Dr. Heinz-Dieter Schneider:
 „Es hat mich sehr gefreut, in den Ausgaben 6 + 7 von „Luftwaffe im Focus“ einige Bilder von meinem „Lieblingsflugzeug“ und Spezialgebiet Messerschmitt Bf 108 zu finden. Dazu noch einige Anmerkungen von mir:
 Die 4E + RM ist die Werknummer 1898, die im Juli 1938 von dem Messerschmitt Ingenieur Loew geflogen wurde. Am 12.7.1939 hatte die Maschine eine Reparatur nach 23% Beschädigung. Ansonsten habe ich keine weiteren Informationen über die Maschine“.

Foto 27 + 28/6

Anhand eines Schwarz/Weiß-Fotos aus der Sammlung Nowarra (L 5), können wir nun die Einheitszugehörigkeit der JU 52 RI + OA klären. Die Maschine diente dem Chef Technischer Dienst bei der Luftflotte 5 (Flg. Oberstabsing. Scholz) 1942/43 als Reisemaschine im Bereich Norwegen, Finnland und Nordrussland.

Foto 55 – 57/6

Auch zu der spektakulären Bauchlandung der He 111 P-2, G1 + AC, Werknr. 2150 der 3./KG 55 erhielten wir zusätzliches Bildmaterial (L 6 – L 8). Die Fotos zeigen gut, daß die Maschine von Uffz. Helmut Schleicher tatsächlich mitten in der Ortschaft Mechworotschtscha heruntergebracht wurde. Kein Wunder das letztlich ein Haus in der Rutschbahn stand. Merkwürdig ist im übrigen das Verbandskennzeichen der Maschine. Gemäß dem letzten Buchstaben „C“ und dem davor befindlichen „A“, müß-

Photos 55 – 57/6

We have received additional photos (L6 – L8) of the spectacular belly landing by He 111 P-2 G1 + AC, Werknr. 2150, of 3./KG 55. The photos clearly show that Uffz. Helmut Schleicher's aircraft came down in the middle of the village of Mekbvoroschba. It is thus not surprising that a house ended up in the aircraft's path. The tactical code worn by the machine is unusual. The last letter "C" and the "A" in front of it indicate an aircraft belonging to the Gruppe headquarters of 3./KG 55. The aircraft letter and spinners should therefore be green. Our new photos appear to confirm this. The aircraft must thus have been on loan to the I. Gruppe on 18 September.

Additions/Corrections to Edition 7

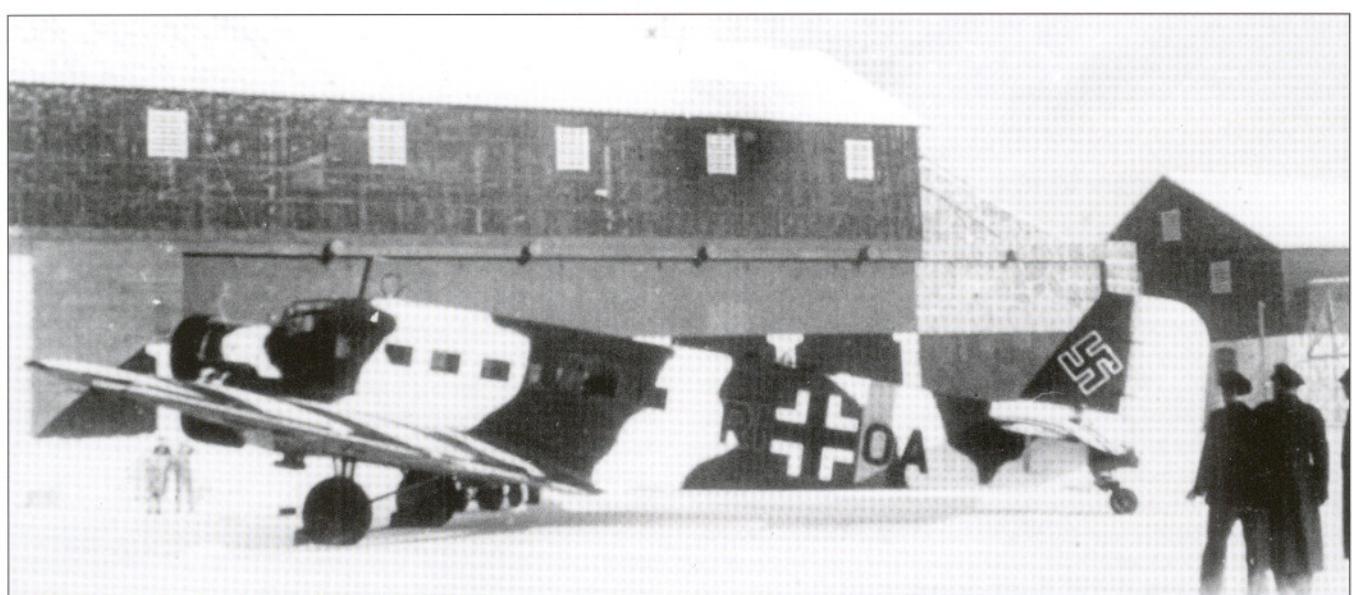
Alexander Steenbeck of Lübeck offered the following comments concerning a number of photographs:

Cover Photo Edition 7

“According to a letter from G. Stemmer published in Jet & Prop, the Bf 109 belonged to the 2nd Staffel of NAG 12, not the 1st, as the latter is believed to have used black numbers.”

Photo 17/7

A full view of 3U + CC may be found on Page 45 of “Me 210/410 in Action”; the cannon and Wooden Shoe emblem are also visible. The aircraft is known to have



L5



L6

te es sich nämlich normalerweise um eine Maschine des Gruppenstabs der II./KG 55 handeln. Der Maschinenbuchstabe und die Spinner wären demgemäß grün. Auf unseren neuen Bildern sieht es tatsächlich so aus, als wären Buchstabe und Spinner in dieser Farbe gehalten. Demnach kann die Maschine am 18.9.1941 nur leihweise bei der I. Gruppe im Einsatz gewesen sein.

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 7

Alexander Steenbeck aus Lübeck lieferte zu dieser Ausgabe Nachträge zu verschiedenen Fotos:

Titelfoto Edition 7

„Laut Leserbrief in Jet & Prop S.7 von G. Stemmer gehörten die Bf 109 der NAG 12 zur 1. Staffel, nicht zur 2., denn letztere sollen schwarze Zahlen geführt haben.“

Foto 17/7

Eine Ganzansicht der 3U + CC findet sich in „Me 210/410 in action“ No. 147 auf der Seite 45; dort ist auch die Kanone und das Holzschnitz-Wappen zu sehen. Die Maschine ist im Mai 1944 in Sagan Küpper nachzuweisen. Die letzten Flüge der II./ZG 26 fanden im Juli 1944 statt, anschließend begann die Umrüstung auf Fw 190.

Tabelle Seite 29/7

Die Do 17 mit der WNr. 4168 und dem Stammkennzeichen DK + DN ist eine P-Version und flog im November 1940 noch bei der Aufkl.Fl.Sch. 1 in Gotha. Von der C 445 „CD + YF“ gibt es in dem Buch von Karl Ries: „Dora, Kurfürst und Rote 13“ Band 3, auf der Seite 176 ein Foto der Bruchlandung. Hier wird sie - wie bei Barry Rosch „Luftwaffe Codes and Markings, 1939-1945“, S. 298 - der Luftflotte 2 zugeordnet.“ Letztere Angabe ist, wie durch unseren Bericht belegt, nicht korrekt, die Redaktion.

Ergänzungen/Korrekturen zu Edition 8

Foto 3/8

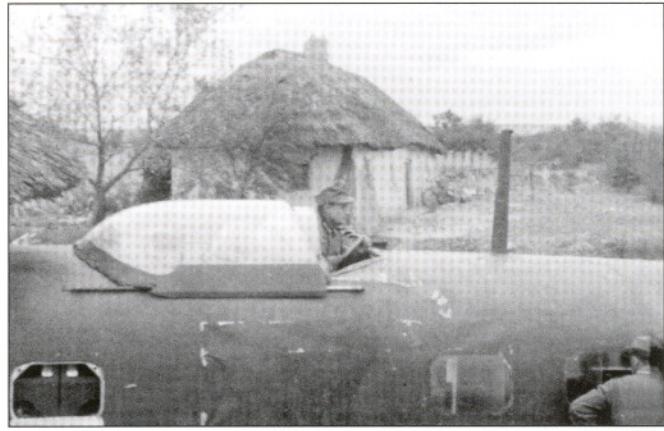
Zu diesem Foto ergänzte Jochen Prien:

„Die Aufnahme der „weißen 7“ der 7.JG 2 [...] bedarf hinsichtlich der Bildbeschriftung insofern einer Korrektur, als der hier abgebildete klein getupfte Anstrich nicht bereits zu Beginn des Westfeldzuges, sondern erst etwa bei Halbzeit, nämlich Anfang Juni 1940 eingeführt wurde. Vgl. dazu „Jagdflieger Verbände der Luftwaffe“ Teil 3, wo gezeigt wird, daß die Maschinen der I. und III.JG 2 (die beiden einzigen Gruppen des JG 2, die diesen Anstrich führten) zu Beginn des Westfeldzuges noch den unveränderten 40er-Anstrich trugen und erst Anfang Juni 1940 dazu übergingen, die Rumpfseiten mit dem Tupfenanstrich zu überziehen. Die teilweise übermalten weißen Winkel des Rumpfbalkenkreuzes deuten zudem an, daß die Maschine gegen Ende des Westfeldzuges – oder sogar noch später – gemacht wurde.“

Foto 13/8

Zu diesem Foto einer Ju 87 der IV./KG 30 erhielten wir eine Zuschrift von Alexander Steenbeck, die eine Frage aufwirft:

„Daß es ab Oktober 1943 keine Stukas mehr bei der IV./KG 30 gegeben haben soll, kann nicht stimmen. Ein Blick in Meyer/Carlsen „Die Flugzeugführerausbildung der



L7



L8

been at Sagan Küpper in May 1944. II./ZG 26's last flights took place in July 1944, after which it began converting to the Fw 190.

Table Page 29/7

The Do 17 with the WNr. 4168 and manufacturer's code DK + DN is a P version. In November 1940 it was still in service with Reconnaissance School 1 in Gotha. A photo of the C 445 CD + YF following its crash-landing appears on Page 176 of the Karl Ries book "Dora, Kurfürst und Rote 13", Vol. 3. There, as in "Luftwaffe Codes and Markings 1939-1945" (p. 298) by Barry Rosch, the aircraft is identified as belonging to Luftflotte 2. As our account confirms, the latter information is incorrect – the editors.

Additions/Corrections to Edition 8

Photo 3/8

The following additional information was supplied by Jochen Prien: The caption accompanying the photo of "White 7" of 7.JG 2 is incorrect in one respect. The mottled camouflage scheme was not introduced at the start of the Western Campaign, but about halfway through, more precisely at the beginning of June 1940. See "Jagdflieger Verbände der Luftwaffe" Vol. 3, which shows that the aircraft of I. and III.JG 2 (the only two Gruppen of JG 2 to use this scheme) were still wearing the unmodified 1940 scheme at the start of the Western Campaign and did not begin applying the mottled finish on the fuselage sides until the beginning of June 1940. Furthermore, the partially overpainted white area of the fuselage cross suggests that the aircraft was photographed toward the end of the Western Campaign or even later.

Photo 13/8

We received the following response from Alexander Steenbeck, who raised questions about this photo of a Ju 87 of IV./KG 30: The statement that IV./KG 30 had no Ju 87s after October 1943 cannot be correct. On Page 447/448 of Meyer and Carlsen's "Die Flugzeugführerausbildung der deutschen Luftwaffe" Vol. II there is a clear photo of a Ju 87 B with the code

deutschen Luftwaffe“ Bd. II, zeigt auf der Seite 447/448 zumindest deutlich eine Ju 87 B mit der Kennung „4D + TW“ – und das im Mai 1945!“ Laut „Flugzeugbestand und Bewegungsmeldungen“ der Luftwaffe, führte die Gruppe ab Oktober 1943 keine Ju 87 mehr. Möglicherweise wurde an den zu anderen Verbänden abgegebenen Maschinen anschließend das Verbandskennzeichen nicht geändert oder einzelne Maschinen wurden, da ohne Verwendung, einfach irgendwo abgestellt und bei Kriegsende gefunden. Insofern kann unsere Angabe durchaus stimmen, die Redaktion.

Foto 16/8

Auch zu diesem Foto ging von Alexander Steenbeck aus Lübeck eine Zuschrift ein: „Die „F1 + XM“ ist keine gewöhnliche Ju 88 A-4, sondern die „berühmte“ C-6 des KG 76, denen die Warte damals auf den mit Bewaffnung versehenen Zerstörer-Bug eine Glaskanzel zur Täuschung der russischen Jäger aufgemalt hatten – siehe Fotos in „Ju 88 in action“ Part 2, Seite 15 und Titelbild.“

Foto 17/8

Den von uns nicht erklärbaren Anbau unter dem Rumpf einer Bf 110 der Aufklärungsgruppe 123 konnte Kai Wortmann aus Detmold identifizieren. Er schrieb uns: „Bei den unter der Bf 110 angebrachten Wanne dürfte es sich mit großer Wahrscheinlichkeit nicht um eine Abdeckung des Kamerafensters handeln, sondern um eine, allerdings selten verwendete, Hülsenwanne für das MG FF (siehe hierzu L.Dv. 579/1 Bf 110 B und C Entwurf einer Bedienungsvorschrift für die starre und bewegliche Schußwaffe, 1940).

Die angebrachte Hülsenwanne und die Austrittsöffnungen für die Gasableitung der MG FF lassen darauf schließen, dass es sich nicht um eine Aufklärervariante der Bf 110 handelt, sondern um die „schnöde“ Zerstörerausführung. Bei den Aufklärerversio-nen der Bf 110 waren die MG FF oder MG 151/20 ausgebaut. Damit fielen die Schußkanäle und Gasableitung weg und daher waren die Austrittsöffnungen verschlossen. Die Mündungen der Rumpfbewaffnung waren nur angedeutet.“

Foto 61

Zu dem Foto der Ar 196 der 5./Bordfliegergruppe 196 schrieb Alexander Steenbeck: Die Werknr. der „6W + IN“ lautete 1960056; sie trug ebenfalls das „Koggen“-Emblem hinter dem Motor am Rumpf.

Und Jörn Junker aus Dänemark ergänzte:

Die 5/196 verlegte am 17. April 1940 mit 5 Ar 196A-2, 4 He 114 B, 4 He 60 und 1 W 34 nach Aalborg-See! Die Werknummer der im Text erwähnten und am 19. August 1940 abgestürzten 6W + HN war 0053.

4D + TW, and it was taken in May 1945!

According to the Luftwaffe's "Aircraft Complement and Movement Reports", the Gruppe had no Ju 87s after October 1943. It is possible that the markings were left unchanged after the aircraft were transferred to other units, or perhaps some examples, for which there was no use, were simply parked somewhere and discovered after the war. In any case, we believe our information is correct, the editors.

Photo 16/8

Alexander Steenbeck of Lübeck also commented on this photo:

F1 + XM is no standard Ju 88 A-4, instead it is KG 76's "famous" C-6 with framing painted on the heavy fighter's "solid" nose to make Russian fighter pilots think it a regular bomber. See photos in "Ju 88 in Action" Part 2, Page 15 and cover illustration.

Photo 17/8

Kai Wortmann of Detmold has identified the installation beneath the fuselage of the Bf 110 of Aufklärungsgruppe 123. He wrote:

It is extremely probable that the bulged fairing beneath the fuselage of the Bf 110 is not a cover over the camera window, but instead an example of the rarely-used ventral bath for spent casings from the MG FF cannon (see L.Dv. 579/1 Bf 110 B and C, draft of an operating manual for fixed and movable gun armament, 1940).

The presence of the spent casings bath and the MG FF gas vent openings lead to the conclusion that this was "merely" a standard Bf 110 Zerstörer, not a reconnaissanc aircraft. The MG FF or MG 151/20 cannon were removed from the reconnaissance variants of the Bf 110. The firing channels and gas venting lines were removed and the vent openings sealed. Fake gun muzzles were installed in the nose to simulate armament.

Photo 61

Concerning the photo of the Ar 196 of 5./Bordfliegergruppe 196, Alexander Steenbeck wrote:

The serial number of 6W + IN was 1960056; it also wore the "Cog" emblem on the fuselage behind the motor.

And Jörn Junker from Denmark added:

On 17 April 1940 5/196 moved to Aalborg-See with 5 Ar 196A-2s, 4 He 114 Bs, 4 He 60s and 1 W 34! The serial number of 6W + HN, which was mentioned in the text and destroyed in a crash on 19 Aug., was 0053.

Foto 3 und 4

Diese beiden Bf 109 Fotos gehören, wenn man es eng sieht, gar nicht unter die Rubrik „Jäger“, zeigen sie doch zwei Bf 109 D-1 der 4./ZG 141. Diese Staffel war Teil der II./ZG 141, die ursprünglich jedoch eine Jägergruppe war. Als III. (I) /JG 132 am 1. Juli 1938 in Jüterbog-Damm aufgestellt, wurde die Gruppe nämlich erst vier Monate später in II./ZG 141 umbenannt und ging damit zu den Zerstörerverbänden über. Es blieb nicht die letzte Umbenennung, denn am 1. Mai 1939 erhielt die Gruppe die Bezeichnung I./ZG 76. Dabei blieb es dann aber.

Wenig später rüstete die Gruppe auf Bf 110 um. Unsere Fotos zeigen eine Maschine der 4./ZG 141, auf der man endlich einmal detailliert das Emblem der Staffel erkennen kann. Es ist bisher immer wieder recht ungenau dargestellt worden. Das Emblem zeigt einen weißen Greifen auf einem roten Schild, das weiß gerahmt war. Interessant ist, daß dieser Rahmen bei der Maschine auf Foto 4 übermalt wurde. Soweit bekannt, führte die 4./ZG 141 dieses Staffelabzeichen ab Frühjahr 1939 auf beiden Seiten ihrer Bf 109. Staffelkapitän war bis 31.12.1938 Hptm. Karl Hammes, in den 30er Jahren ein bekannter Opernsänger und zuvor im Ersten Weltkrieg Flugzeugführer, der während des Polenkrieges als Staffelkapitän der 1./ZG 1 am 6.9.1939 bei Warschau fiel (Bf 110 2N + IH). Ihm folgte bei der 4./ZG 141 Hptm. Pape.

Sammlung Hüneme

Photos 3 and 4

Strictly speaking, the two Bf 109 D-1s portrayed in these photos cannot be characterized as fighters, as they belong to 4./ZG 141. This Staffel was part of II./ZG 141, which began as a fighter unit. Formed as III. (I) /JG 132 at Jüterbog-Damm on 1 July 1938, it was not until four months later that the Gruppe was renamed II./ZG 141 and became a Zerstörer, or heavy fighter, unit. This was not the last time the unit was renamed, for on 1 May 1939 it became I./ZG 76.

Soon afterwards the Gruppe reequipped with Bf 110s. Our photos show a machine of 4./ZG 141 and provides the first close-up view of the Staffel emblem, which in the past has always been depicted rather vaguely. The emblem consists of a white griffin on a red shield which is outlined in white. Interestingly, this white outline has been overpainted on the aircraft in Photo 4. As far as is known, 4./ZG 141 applied this emblem on both sides of its Bf 109s from spring 1939 on. Hptm. Karl Hammes, a well-known opera singer in the 1930s and a First World War fighter pilot, commanded the Staffel until 31 Dec. 1938. Hammes was killed near Warsaw on 6 Sept. 1939 while serving as commander of I./ZG 1 (Bf 110 2N + IH). He was succeeded as commander of 4./ZG 141 by Hptm. Pape.

Collection Hüneme



Foto/Photo 3

Foto/Photo 4





Foto/Photo 5

Foto 5

Eine seltene Aufnahme einer Maschine des Gruppenstabs der I.(J)/LG 2 aus der ersten Phase des Balkanfeldzuges Anfang April 1941. Die Gruppe flog vom Platz Radomir südöstlich Sofia/Bulgarien Einsätze gegen die jugoslawische Luftwaffe und gegen Bodenziele. Die <3 + trägt zu diesem Zeitpunkt noch einen interessanten 40er Anstrich, bei dem die Oberseitentarnung weit heruntergezogen ist. Außerdem weist die Maschine einen gelben Kennanstrich der Motorhaube auf sowie zusätzlich ein breites gelbes Rumpfband hinter dem Balkenkreuz. Die Farbe des Bandes ist so dünn aufgebracht, daß der 40er Anstrich durchschimmert. Im weiteren Verlauf des Feldzuges wurde der Rumpf aller Maschinen der Gruppe die einen 40er Anstrich aufwiesen, nachbehandelt und das breite gelbe Rumpfband durch ein schmales ersetzt, das sich vor dem Balkenkreuz befand. In Band 5 von Prier „Die Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe“, kann man auf Foto 303 weitere Maschinen des Stabsscharms sehen (<< +, <1 + und <2 +). Auf diesem Foto ist an der <2 + das übermalte breite Rumpfband erkennbar.

Sammlung Bazzani

Photo 5

A rare photo of an aircraft of the Gruppe headquarters of I.(J)/LG 2 taken during the initial phase of the campaign in the Balkans in early April 1941. The Gruppe flew missions against the Yugoslavian air force and ground targets from Radomir airfield southeast of Sofia, Bulgaria. Chevron 3 wears an interesting 1940 camouflage scheme with the upper colours extending unusually far down the fuselage sides. The engine cowling is painted yellow as an identification marking and there is a broad yellow band behind the fuselage cross. The latter was so thinly applied that the colours below show through. Later in the campaign the fuselage finish of all aircraft wearing the 1940 scheme was modified and the wide yellow band was replaced by a narrow one forward of the fuselage cross. Other aircraft of the headquarters flight (<< +, <1 + and <2 +) may be seen in Volume 5 of "Die Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe" (Photo 303). In that photo the overpainted wide fuselage band can be seen on <2 +.

Bazzani Collection

Foto 6+7

Im Sommer 1943 lag die III./JG 54 als einzige Gruppe des Geschwaders zur Abwehr alliierter Einflüge im Westen, während die übrigen Gruppen an der Ostfront im Einsatz standen. Die Aufnahmen rechts (Foto 6 und 7) zeigen Maschinen des Stabschwärms der III. Gruppe im Juni 1943 vor der Flugleitung auf dem Platz Oldenburg/Norddeutschland. Oben sieht man eine Bf 109 G-6, <O + des Gruppen TO mit MG 151 Gondelbewaffnung. Ungewöhnlich bei der Maschine sind die alten gespeichten Räder des Haupfahrwerkes. Beachte ferner den Antennenmast des FuG 16 ZE unter dem Rumpf sowie den gelben Anstrich der Motorhaubenunterseite und des Seitenruders. Die Aufnahme unten zeigt die auf Foto 6 im Hintergrund stehende <1 +, des Majors beim Stab. Bei der Maschine handelt es sich um eine Bf 109 G-4. Das Flugzeug trägt einen dicht gescheckten Grün/Grau-Anstrich sowie eine gelbes Seitenruder. Das Rumpfbalkenkreuz besteht wie bei allen Stabsmaschinen zu dieser Zeit lediglich aus weißen Winkeln. Bei der III. Gruppe wurden zu jener Zeit vorwiegend Maschinen mit Gondelbewaffnung geflogen.

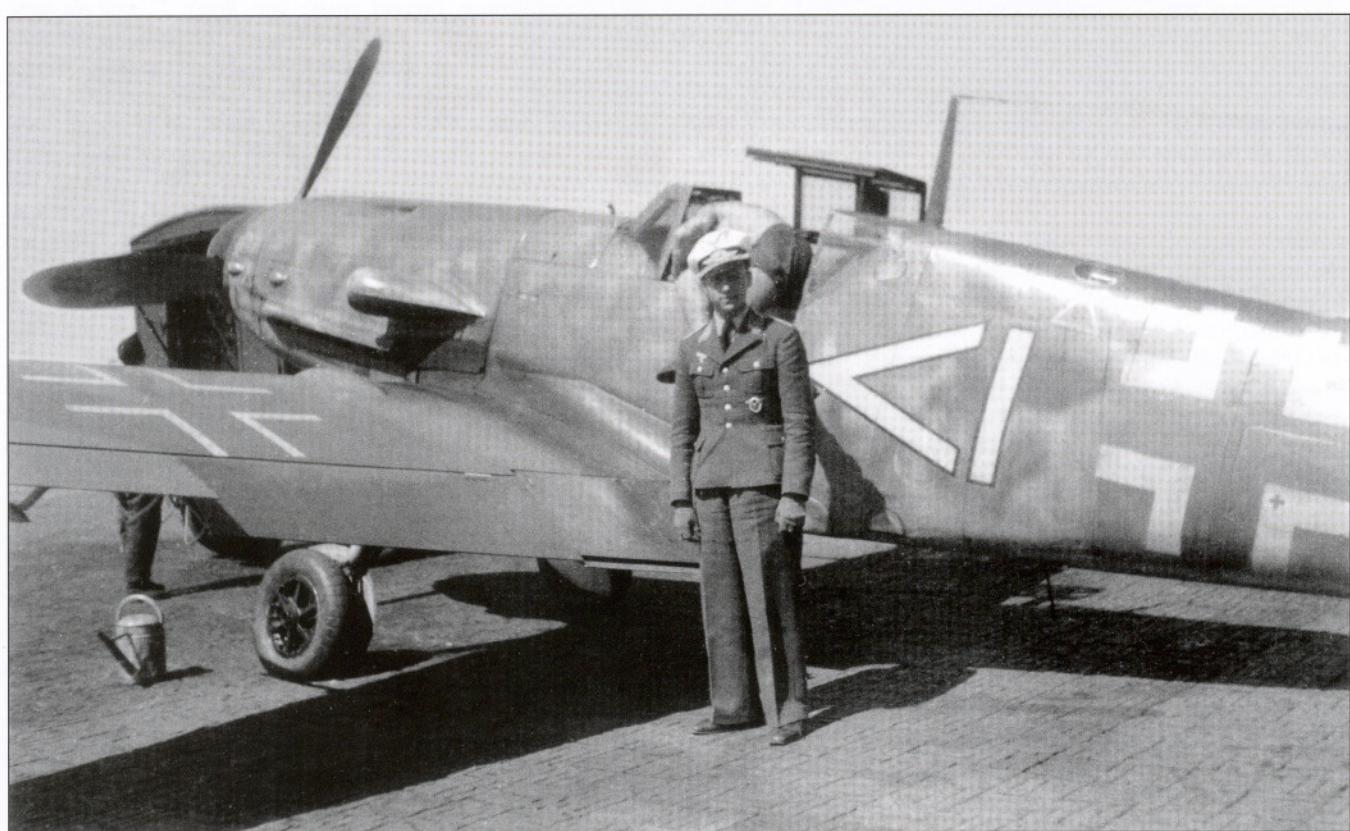
Photos 6 and 7

In summer 1943 III./JG 54 was the only Gruppe of that Geschwader based in the west for operations against Allied bombing raids, while the other units remained in the east. The photos on the right (6/7) show aircraft of III. Gruppe's headquarters flight in front of the Oldenburg control tower in northern Germany in June 1943. In the top photo is <O +, a Bf 109 G-6 flown by the Gruppe technical officer. It is equipped with gondola-mounted MG 151s and, somewhat surprisingly, old-style spoked hubs on the mainwheels. Also note the FuG 16 ZE antenna mast under the fuselage and the yellow finish on the cowling underside and rudder. In the bottom photo is <1 +, which is also visible in the background of Photo 6. This Bf 109 G-4 is the aircraft of the headquarters staff officer. It wears a densely-mottled green-gray finish and has a yellow rudder. Like all headquarters flight aircraft at that time, it wears the white outline style of fuselage cross. The majority of aircraft flown by the III. Gruppe at that time had underwing cannon.



Foto/Photo 6

Foto/Photo 7





Foto/Photo 8

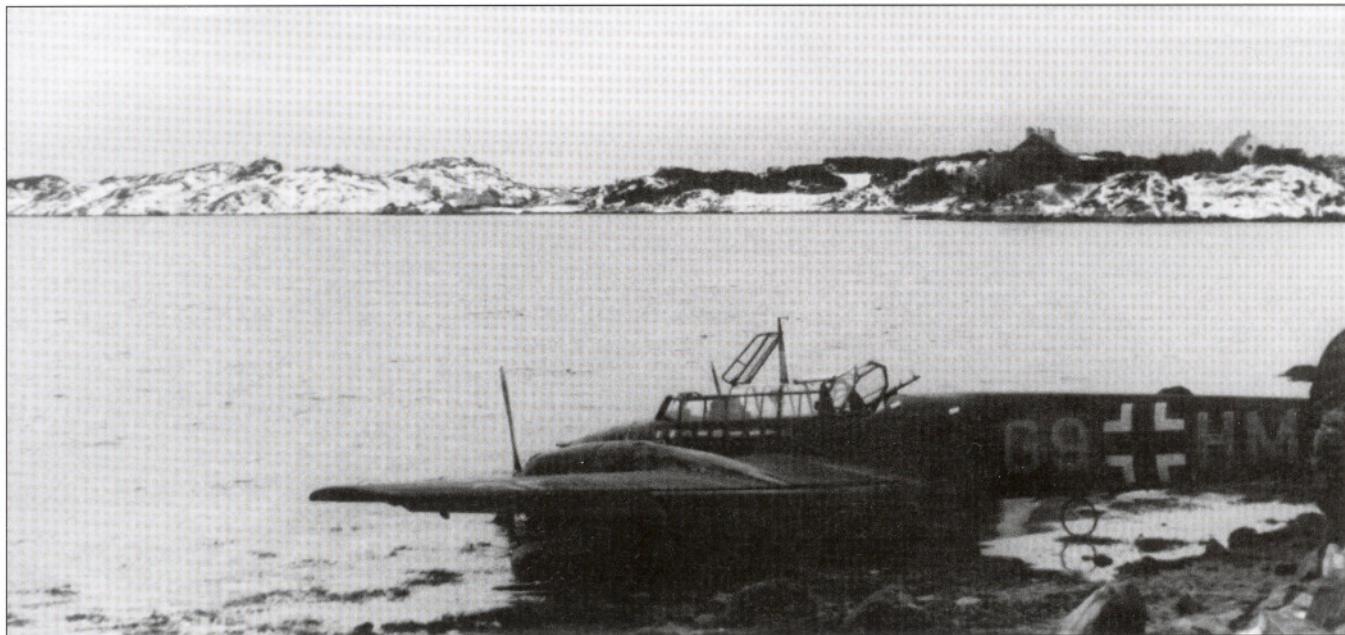
Foto 8

Eine weitere Aufnahme der III./JG 54 aus dem Juni 1943. Die auf dem Flugfeld in Oldenburg aufgenommene Bf 109 G-6 „braune 1“ der 9. Staffel mit 56 Abschußbalken am Seitenruder, soll laut Rückseitentext des Fotos von Ofw. Eugen-Ludwig Zweigart geflogen worden sein. Dieser erzielte seinen 56. Abschuß aber erst am 18.7.1943, lange nachdem die Staffel Oldenburg verlassen hatte, wo sie nur bis zum 22. Juni lag. Außerdem flog er seine Einsätze meistens mit der „braunen 7“, die den Schriftzug „Tarzan“ unter der Kabine trug. Einzig der Staffelkapitän Hptm. Hans-Ekkehardt Bob verfügte während der Zeit in Oldenburg bereits über 56 Abschüsse. Zudem war es üblich, daß der Staffelkapitän die taktische Zahl „1“ flog, was also auch für Bob sprechen würde. Es dürfte sich daher also um die Maschine des Staffelkapitäns handeln. Wie alle Maschinen der III./JG 54 zu dieser Zeit, weist auch die „braune 1“ ein gelbes Seitenruder auf und verfügt über MG 151 Gondelbewaffnung (Rüstsatz R 6)*.

Photo 8

Another photo of a III./JG 54 aircraft taken at Oldenburg airfield in June 1943. According to the caption on the back of the original photo, Bf 109 G-6 "Brown 1" was flown by Ofw. Eugen-Ludwig Zweigart of the 9. Staffel. There are 56 victory bars on the rudder, but Zweigart did not reach that figure until 18 July 1943, long after the Staffel had left Oldenburg, where they were stationed till June 22. Furthermore, Zweigart usually flew "Brown 7", with the name "Tarzan" beneath the cockpit. The only pilot with 56 victories then at Oldenburg was the Staffel commander, Hptm. Hans-Ekkehardt Bob. It was customary for the Staffel commander to fly the aircraft with the tactical number "1", which would also suggest that this is Bob's machine. Like all of III./JG 54's aircraft at that time, "Brown 1" also has a yellow rudder and underwing cannon armament (Equipment Set R6).

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



Foto/Photo 9



Foto/Photo 10

Foto 9 und 10

Vom 11. - 13. Februar 1942 fand das Unternehmen „Donnerkeil“ statt, der Durchbruch der Schlachtschiffe „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ sowie des Schweren Kreuzers „Prinz Eugen“ von Brest / Frankreich durch den Ärmelkanal nach Wilhelmshaven bzw. Kiel. Die Luftwaffe hatte während dieses Unternehmens rund um die Uhr den Luftraum über dem Schiffsverband zu sichern. Nur ein ständig präsenzter Jagdschutz konnte britische Angriffe verhindern. Für die Sicherung der Schiffe während der Nachtstunden wurden die II./NJG 1 und die II./NJG 3 abgestellt. Nachdem die Schiffe in der ersten Nacht zunächst von Belgien aus abgeschirmt worden waren, verlegten Teile der oben genannten Gruppen sowie der III./NJG 1 für die Schlußphase des Unternehmens nach Lister in Südnorwegen. Von dort wurde der Marsch des Schiffsverbandes durch die Nordsee in der Nacht 12./13.2.1942 geschützt.

Die Nachtjagdmaschinen lagen anschließend noch bis ca. 25. Februar in Norwegen. In dieser Zeit machte Oblt. Wilhelm Herget von der 4./NJG 1 mit seiner Bf 110 E-2, Werknr. 4384 am 20. Februar auf dem Inselflughafen Herdla aus unbekannten Gründen eine Bruchlandung. Die schwarz über alles getarnte Maschine schoß dabei über die Landebahn hinaus und kam erst am nahen Strand zum Stehen. Der Schaden betrug 65%. Beachte an der Bf 110 die Flaggen unter der Kabine sowie die 15 Abschußbalken am Leitwerk. Das Verbandskennzeichen war in rot aufgebracht, wobei man den Maschinenbuchstabe weiß rahmte.

Sammlung Matthiesen (Foto 9) + Bazzani (Foto 10)

Photos 9 and 10

“Operation Donnerkeil”, the dash from Brest through the English Channel to Wilhelmshaven and Kiel by the battleships “Scharnhorst” and “Gneisenau” and the heavy cruiser “Prinz Eugen”, lasted from 11 to 13 February 1942. The Luftwaffe was given the task of providing round-the-clock air cover over the task force. Only a steady fighter cover could prevent any British attack. II./NJG 1 and II./NJG 3 were tasked with providing air cover during the hours of darkness. After flying from Belgian bases the first night, elements of the two units and the III./NJG 1 flew to Lister in southern Norway in preparation for the final phase of the operation. From there the night-fighters provided air cover as the task force passed through the North Sea on the night of 12-13 Feb. 1942.

II./NJG 1 and II./NJG 3 remained in Norway until about 25 February. On the 20th Oblt. Wilhelm Herget of 4./NJG 1 made a crash-landing on the island airfield of Herdla for reasons unknown. His aircraft, Bf 110 E-2 WerkNr. 4384, overshot the runway and came to a stop on the nearby beach. Damage was assessed at 65%. Note the flags beneath the cockpit and the 15 victory bars on the tail of the Bf 110, which is painted black overall. The tactical code was applied in red, with the aircraft letter outlined in white.

Matthiesen (Photo 9) and Bazzani (Photo 10) Collections



Foto/Photo 11

Foto/Photo 12





Foto/Photo 13

Foto 13

Dieses Foto einer Bf 110 G-2 der 13.(Z)/JG 5 wurde im Winter 1943/44 auf dem Platz Pori am Finnischen Meerbusen aufgenommen. Die Maschine ist standardmäßig mit einer Panzerscheibe ausgerüstet. Außerdem verfügt sie über Sandfilter. Angesichts der im Sommer z.T. sehr staubigen finnischen Plätze bewährte sich der Einsatz dieser Filter sehr. Unter dem Rumpf trägt die Maschine ein ETC für zwei 250 kg Bomben. Die 13.(Z)/JG 5 flog von ihren Plätzen in Finnland ständig „Bewaffnete Aufklärung“ oder „Eisenbahnjagd“ an der Murmanbahn, der Lebensader der Russen. Auf dieser Bahn transportierten sie die durch Schiffskonvois in ihrem eisfreien Hafen Murmansk angelandeten alliierten Nachschublieferungen nach Süden an die Front. Bemerkenswert sind die stark abgenutzten Propellerblätter. Die Spinnerspitzen scheinen rot zu sein, der Vorderteil der unteren Motorverkleidung gelb.

Sammlung Bazzani

Photo 13

This photo of a Bf 110 G-2 of 13.(Z)/JG 5 was taken at Pori airfield on the Gulf of Finland in the winter of 1943-44. The aircraft has the standard armor-glass panel and sand filters. These filters proved their worth on the dusty Finnish airfields. Under the fuselage is an ETC for two 250 kg bombs. From its bases in Finland 13.(Z)/JG 5 was constantly active over the Murmansk rail line, the Russian lifeline, flying armed reconnaissance or bunting trains. The rail line was used to transport Allied war materiel from the ice-free port of Murmansk to the fronts in the south. Note the worn finish on the propeller blades. The spinner tips appear to be red, the forward part of the cowling undersides yellow.

Bazzani Collection

Foto 11 und 12

Zwei seltene Aufnahmen von He 219 A-7 Nachtjägern. Die obere Flugaufnahme zeigte eine Maschine mit dem typischen Anstrich für Ende 1944. Die Unterseite der Maschine ist nachtschwarz lackiert. Die Oberseite weist einen RLM 76 Anstrich mit Mändern aus RLM 75 (mittelgrau) auf. Einen derartigen Anstrich erhielten Maschinen die für Nachtschlachteinsätze vorgesehen waren. Das Flugzeug trägt Spiralspinner sowie ein SN 2 Lichtensteinradar. Eigentlich als „Mosquito-Jäger“ konzipiert, enttäuschte die einzige rein als Nachtjäger konstruierte deutsche Maschine völlig. Auch die letzte Version, die A-7, brachte trotz Einsparung von Gewicht durch Verzicht auf Panzerung und Teile der Bewaffnung, nicht den gewünschten Erfolg. Mit anderen Nachtjagdmaschinentypen wurden ebenso viele bzw. wenige Mosquitos abgeschossen wie mit der He 219.

Die Aufnahme unten zeigt eine in der letzten Kriegsphase gebaute He 219 A-7, Werknr. 310193 aus dem Block 310 xxx. Der Anstrich ist unterseitig und seitlich RLM 76 (hellblau) und oberseitig RLM 75 (Hellgrau) mit RLM 76 Mändern darauf. Das Balkenkreuz am Rumpf ist grau/weiß. Offensichtlich wurde die Maschine, die gerade von amerikanischen Soldaten begutachtet wird, im Kabinenbereich bei der Räumung eines Platzes gesprengt.

Sammlung Bazzani

Photos 11 and 12

Two rare photos of He 219 A-7 night-fighters. The top photo shows a machine in a finish typical for late 1944. The undersides are night black, while the upper surfaces are RLM 76 with a camouflage pattern in RLM 75 (medium gray). This type of finish was applied to aircraft envisaged for the night close-support role. The aircraft has spiral spinners and SN 2 Lichtenstein radar. Conceived as a "Mosquito hunter", the only German aircraft designed specifically for the night-fighter role was a total disappointment. The final version, the A-7, was lightened through the elimination of armor and some armament, but it also failed to achieve the desired success. Other night-fighter types shot down just as many (or few!) Mosquitos as did the He 219.

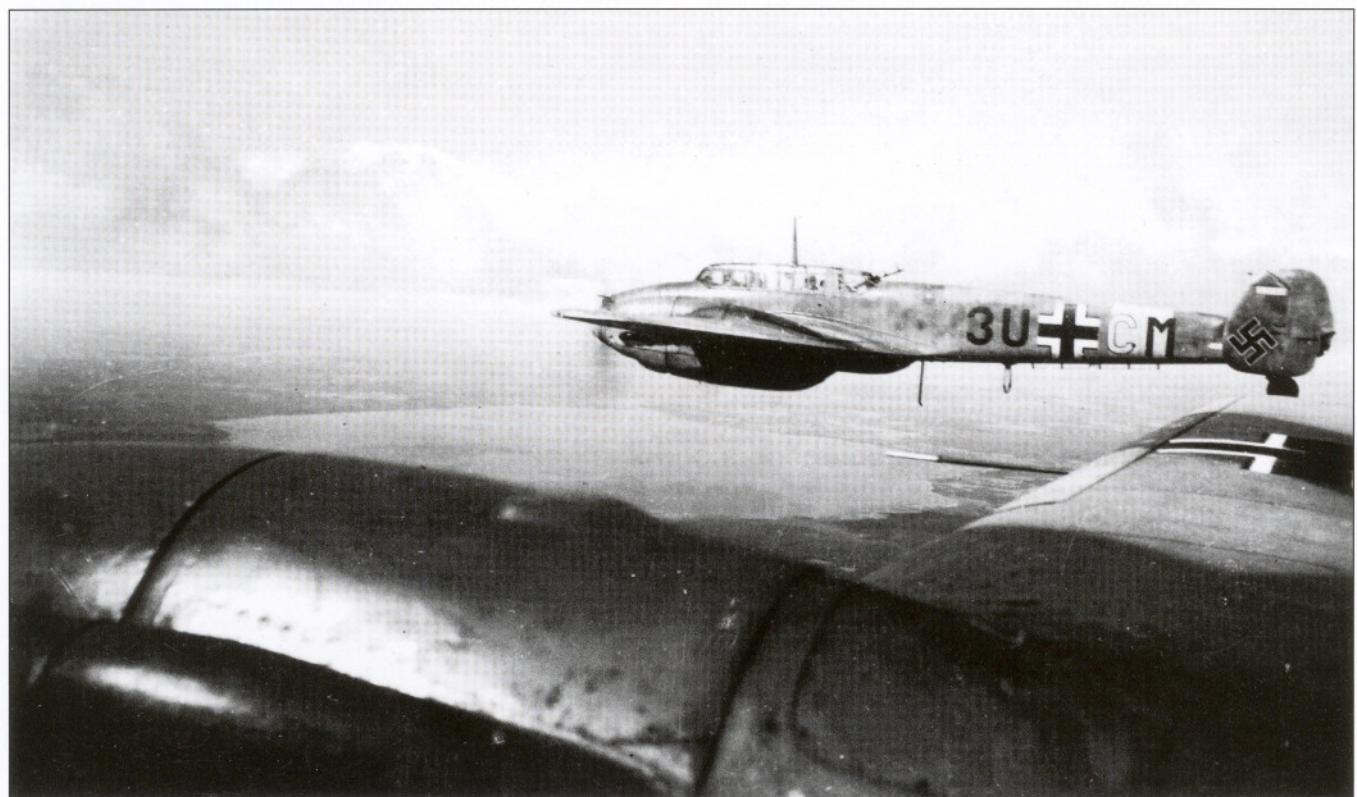
The bottom photo shows an He 219 A-7, WerkNr. 310193, built late in the war. The finish is RLM 76 (pale blue) undersurfaces and sides, with RLM 75 (medium gray) uppers with an RLM 76 pattern superimposed. The fuselage cross is gray/white. It appears that an explosive charge was detonated in the cockpit before the airfield was evacuated. The aircraft is seen being examined by American soldiers.

Bazzani Collection



Foto/Photo 14

Foto/Photo 15





Foto/Photo 16

Foto 16

Eine Fw 190 F-8 der I./SG 4, aufgenommen im Frühsommer 1944 auf einem italienischen Platz. Auf der Motorhaube trägt die Maschine das Gruppenemblem, eine mit einer Axt ausholende und auf einer Bombe reitende Mickey Mouse. Der Spinner der Maschine ist zweifarbig, vermutlich gelb und schwarzgrün. Interessant ist, wie unbekümmert das technische Personal seiner Beschäftigung nachgeht, obwohl amerikanische Tiefflieger zu dieser Zeit bereits zur Tagesordnung gehörten. Dies wird auch durch die Tatsache verdeutlicht, daß man für die Maschine einen mit Splitterschutzwällen umgebenen Stellplatz angelegt hat. Dieser ist nicht ebenerdig angelegt, sondern tiefer gelegen. Der dabei angefallene Bodenaushub ist anschließend für das Anlegen der Wälle benutzt worden (siehe auch Foto 20 in Edition 7).

Foto 14 Seite

Eine Besatzung des Stabschwarmes der I./ZG 26 posiert im Spätsommer 1940 auf dem Platz Yvrench/St. Omer vor der Maschine des Gruppenkommandeurs Hptm. Wilhelm Makrocki. Dieser hatte die Gruppe Ende Januar 1940 übernommen und führte sie bis zum 21. Mai 1941. An der im Hintergrund stehenden Bf 110 B ist der Kommandeure-Doppelwinkel an der Rumpfnase aufgebracht. Diese Form der Kennungspolierung war bei Stabsmaschinen des ZG 26 Ende 1940/Mitte 1941 üblich. Auch vom Kommodore Oberst Schalk ist durch Fotos belegt, daß er seinen Stabswinkel mit Balken dahinter (in Stabsfarbe grün) bis mindestens Sommer 1941 an seiner Maschine geführt hat.

Die I./ZG 26 nutzte den Platz Yvrench/St. Omer in Frankreich von Juni 1940 bis in den November des Jahres, dann verlegte die Gruppe nach Memmingen.

Sammlung Bazzani

Foto 15

Eine Bf 110 E-3 der 4./ZG 26 während eines Einsatzes über Nordrussland im Spätsommer 1941. Die 3U + CM trägt ein breites gelbes Ostfront-Rumpfband. Der Maschinenbuchstabe „C“ ist ebenfalls gelb (Staffelfarbe) und daher schwarz eingefärbt, damit er sich vom Rumpfband abhebt. Von der Werknummer sind die Ziffern 408 zu erkennen. Die vierte Ziffer wird durch die Seitenflosse verdeckt, an der 9 Abschußbalken zu sehen sind. Die II./ZG 26 flog von Beginn des Angriffs auf Rußland (22. Juni 1941), bis Ende September im Nordabschnitt der Ostfront. Am 1. Oktober verlegte die Gruppe dann in den Mittelabschnitt auf den Platz Smolensk.

Sammlung Bazzani

Photo 16

A Fw 190 F-8 of I./SG 4, photographed on an Italian airfield in early summer 1944. On the engine cowling is the Gruppe emblem, a Mickey Mouse swinging an axe while riding a bomb. The aircraft's spinner is in two colours, probably yellow and black-green. By this stage of the war low-level raids by American fighters and bombers were common, but the ground crews seemed unconcerned as they go about their work. The presence of the blast walls around the dispersal is an indication of the threat. The dispersal itself is lower than the surrounding ground, and the earth that was removed in its creation was used to build the walls (see also Photo 20 in Edition 7).

Photo 14

In the late summer of 1940 a crew from the headquarters flight of I./ZG 26 poses in front of the aircraft of the Gruppe commander, Hptm. Wilhelm Makrocki, at Yvrench/St. Omer airfield. Makrocki assumed command of the Gruppe in late January 1940 and led it until 21 May 1941. The Bf 110 B in the background wears the commander's double chevron on its nose. This code placement was standard on ZG 26 headquarters aircraft in late 1940 - middle 1941. Photos confirm that Geschwader commander Oberst Schalk continued to use the headquarters chevron with bar (in Staffel colour green) marking on his aircraft until at least the summer of 1941.

I./ZG 26 used Yvrench/St. Omer airfield in France from June to November 1940, after which the Gruppe moved to Memmingen.

Bazzani Collection

Photo 15

A Bf 110 E-3 of 4./ZG 26 during a mission over northern Russia in the late summer of 1941. 3U + CM wears a broad yellow Eastern Front band on its fuselage. The aircraft letter "C" is also yellow (Staffel colour), with a black outline to make it stand out against the yellow band. Part of the Werknummer, 408, is visible. The fourth number is obscured by the fin, on which 9 victory bars may be seen. II./ZG 26 operated in the northern sector of the Eastern Front from the start of the Russian Campaign (22 June 1941) until the end of September. On 1 October the Gruppe moved to Smolensk in the central sector. Bazzani Collection



Foto/Photo 17

Foto 17

Ostfront Winter 1942/43. Eine frühe Ju 87 D-1 oder D-3, noch mit alter Radverkleidung rollt vom Liegeplatz zum Start. Die Maschine weist einen provisorischen abwaschbaren Wintertarnanstrich auf, der im Bereich der Radverkleidung bereits abgewaschen ist, so dass man an der rechten Radverkleidung in gelb den Maschinenbuchstaben „B“ wieder sehen kann. Am Rumpf ist der weiße Anstrich durch Abgase stark verrostet.

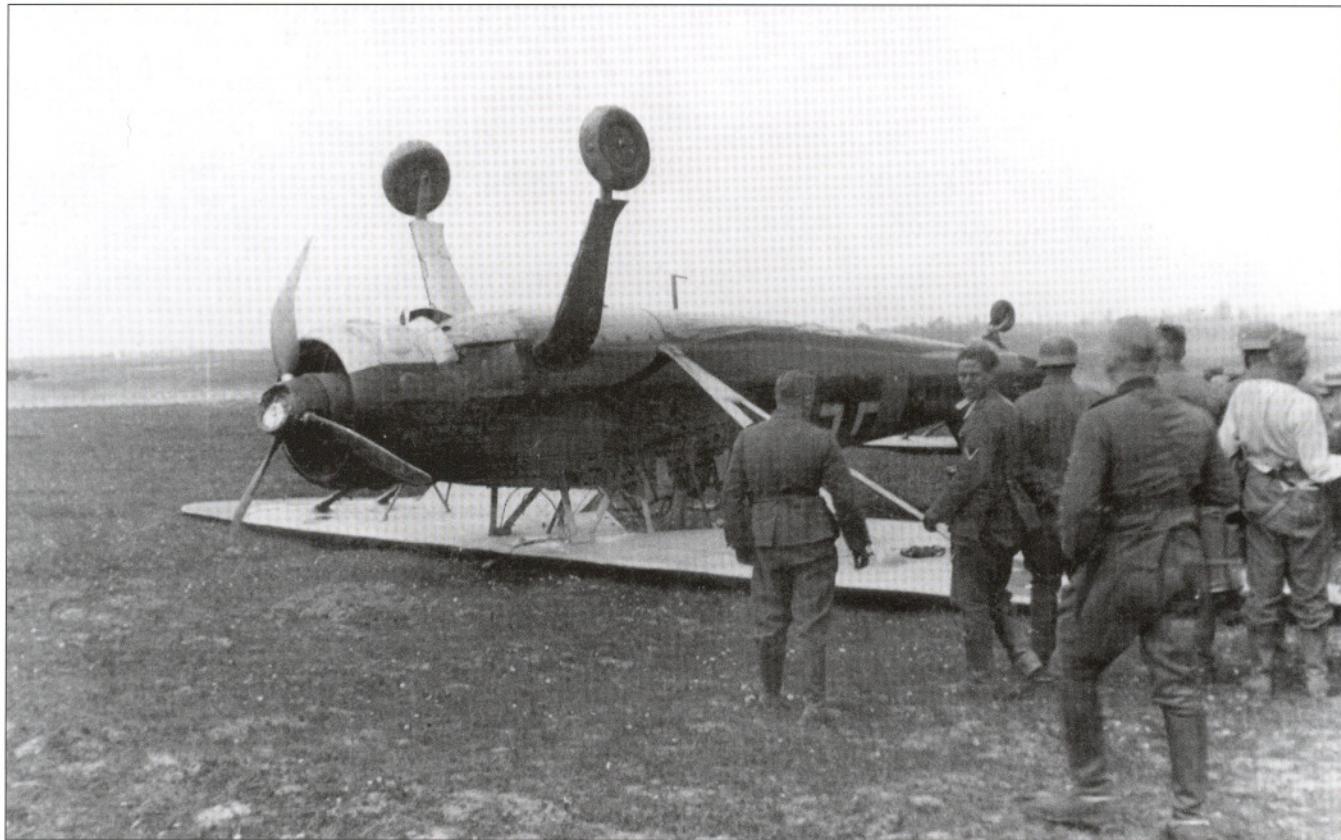
Beachte die gelben Flächenenden und das gelbe Seitenruder. Interessant ist die Spinnerbemalung. Die Propellerspitze scheint gelbe und rote Segmente aufzuweisen. Dahinter folgt ein breiter weißer Ring, dem dann nochmals ein schmäler gelber folgt (siehe Grafik). Diese Spinnerbemalung deutet auf das St.G. 1 oder 5 hin, die beide derartige Bemalungen führten.

Unter den Flächen hängen 50 kg Bomben und unter dem Rumpf ist gut eine 250 kg Bombe zu erkennen. Die 50 kg Bomben tragen an ihrer Spitze Abstandszünder, so genannte „Dinort-Stäbe“. Diese bestanden aus einem an der Bombe befestigen Stab, an dessen vorderen Ende sich ein Metallteller befand. Da die Bombe senkrecht mit der Spitze voran fiel, berührte dieser Teller zuerst den Boden und löste eine sofortige Explosion der Bombe über dem Boden aus. Die Splitterwirkung war verheerend. Derart präparierte Bomben setzte die Luftwaffe vorrangig gegen Truppenansammlungen und Feldstellungen ein.

Photos 17

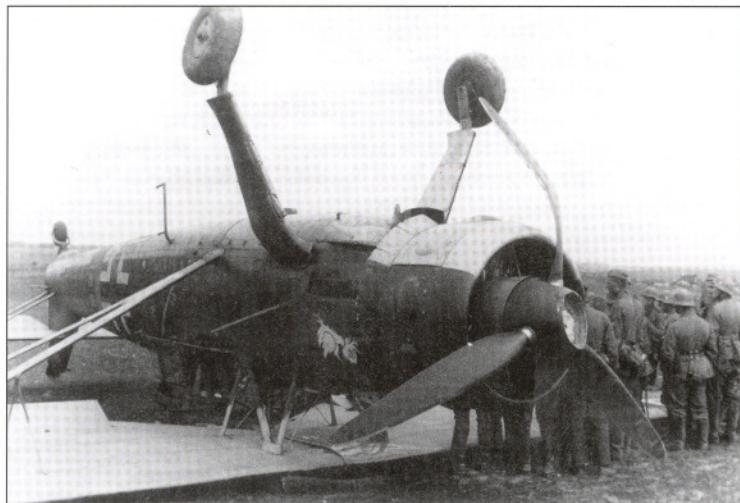
Eastern Front, winter 1942-43. An early Ju 87 D-1 or D-3, still with the old-style mainwheel fairings, taxis out for takeoff. The aircraft wears a washable winter finish. The temporary finish on the wheel pants has already worn off, and the yellow aircraft letter "B" is again visible on the starboard unit. The white finish on the fuselage has been heavily stained by exhaust gases. Note the yellow wingtips and rudder. The painting of the propeller spinner is interesting. The tip appears to have yellow and red segments. Behind these is a wide white ring, followed by a narrower yellow one (see drawing). This finish is suggestive of St.G. 1 or 5, both of which employed similar schemes. 50-kg bombs are hung beneath the wings and a 250-kg bomb may be seen under the fuselage. The 50-kg bombs are fitted with fuze extenders, so-called "Dinort Rods". These consisted of a metal rod attached to the bomb with a metal plate at the front end. As the bomb fell nose down, the plate struck the ground first, causing the bomb to explode above the ground. The fragmentation effect was devastating. Bombs so equipped were used mainly against troop concentrations and field fortifications.





Foto/Photo 18

Foto/Photo 19



Foto/Photo 20



Foto 18 - 21

Glück hatte diese Hs 126 Aufklärerbesatzung kurz nach Beginn des Russlandfeldzuges im Sommer 1941. Ihre Maschine wurde von 5 russischen Rata-Jägern entdeckt und angegriffen. Die Henschel erhielt im Laufe der Angriffe Treffer in den Ölkuhler und mußte schließlich mit stehendem Motor notlanden. Beim Aufsetzen in unebenem Gelände überschlug sich die Maschine, wobei die Besatzung zum Glück bis auf Schrammen unverletzt blieb. Foto 18 zeigt die völlig verölte Hs 126 unmittelbar nach dem Überschlag. Herbeigeeilte Landser begutachten den Bruch. Auf Foto 19 ist gut das gelbe Ostfronttrumpfband und ein (Staffel?)-Emblem zu sehen. Leider ist letzteres, ein Küken mit Brille, bisher unbekannt. Es war uns daher bisher nicht möglich, den Bruch einer bestimmten Einheit zuzuordnen.

Auf der letzten Aufnahme ist die ziemlich „zerzauste“ Besatzung zu sehen, als sie Heeresoffizieren den Luftkampf schildert.



Photos 18-21

Luck was with the crew of this Hs 126 in the summer of 1941, shortly after the begin of the Russian Campaign, when five Soviet Rata fighters attacked their aircraft. The Henschel was hit in the oil cooler and then forced down with its engine out. The machine landed in rough terrain and overturned, but the crew escaped with a few scratches. Photo 18 shows the oil-covered Hs 126 immediately after its rollover. A number of soldiers survey the scene. The yellow Eastern Front band and a (Staffel?) emblem are visible in Photo 19. The emblem, which consists of a chick wearing glasses, is as yet unidentified, and we have been unable to assign it to a specific unit. In the last photo the rather disheveled looking crew are seen describing the combat for the benefit of the army officers.



Foto/Photo 22

Foto 22

Diese Do 17 Z der 3./KG 76 hat es im Sommer 1940 in Frankreich ganz ordentlich zerlegt. Die Maschine scheint am Rumpf lediglich den Maschinenbuchstaben „K“ zu führen. Er ist wie die Propellerhauben in der Staffelfarbe weiß gehalten. Unter der Kabine ist das überdimensionale Emblem der Gruppe, „die England zerschmettern-de Bombe“ zu sehen. Dieses Emblem ist recht selten auf Fotos festgehalten.

Die 3./KG 76 lag von Juni 1940 bis März 1941 auf dem Platz Cormeilles-en-Vexin in Nordfrankreich, von wo die Einsätze gegen England stattfanden. Im Frühjahr 1941 rüstet die Staffel von Do 17 Z auf Ju 88 um.

Photo 22

This Do 17 Z of 3./KG 76 was damaged in a belly-landing somewhere in France, summer 1940. It appears that the aircraft letter "K" was the only one on the fuselage. Like the propeller spinners it is white, the Staffel colour. Beneath the cockpit is the Gruppe's oversize emblem, "the England-shattering bomb". This emblem has seldom been captured in photographs.

3./KG 76 operated from Cormeilles-en-Vexin airfield in northern France from June 1940 to March 1941, flying missions over Great Britain. In spring 1941 the unit converted from the Do 17 Z to the Ju 88.

Foto 24

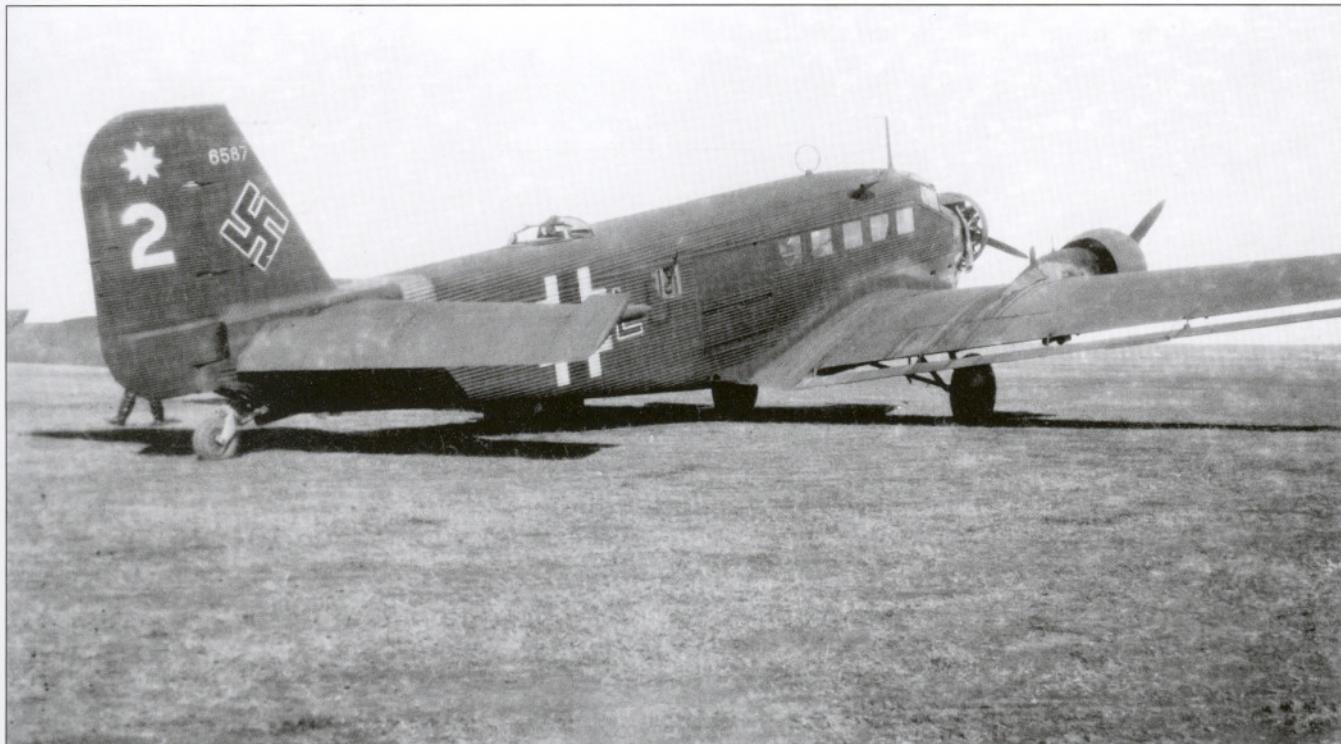
Mitte April 1942 wurde die KGr.z.b.V. 106 in Hagenow von Ju 52 auf die neue Go 244 umgerüstet. Am 22. Juni war die Umschulung abgeschlossen und die Gruppe verlegte in den Südabschnitt der Ostfront. Von den Plätzen Kirovograd und Mariupol flog die Gruppe in den folgenden Monaten Transporteinsätze im gesamten Südraum. Überzeugen konnte der neue Flugzeugtyp dabei nicht und jede Besatzung wünschte sich die alte Ju 52 zurück. Insbesondere die unterschiedliche Drehrichtung der Motoren bescherte erhebliche Wartungsprobleme. Ein Motorentausch war nie problemlos möglich. Unser Foto zeigt die Go 244 4V + ES (E in Staffelfarbe blau) beim Entladen an der Ostfront. Die Propellerhauben sind ebenfalls blau mit einer schwarzgrünen Spitze. Beachte ferner das Narvikschild am Rumpf, Gruppenemblem seit den Einsätzen in Norwegen 1940.

Sammlung Schürmann

Photo 24

In mid-April 1942 KGr.z.b.V. 106 at Hagenow converted from the Ju 52 to the new Go 244. Conversion training was completed on 22 June and the Gruppe moved to the southern sector of the Eastern Front. In the months that followed, it flew transport missions throughout the region from Kirovograd and Mariupol airfields. The new aircraft was not popular with its crews, who would have preferred their old Ju 52s back. The handed engines were a maintenance headache, and an engine change was never a simple task. Our photo shows a Go 244, 4V+ES (E in Staffel colour blue), being unloaded somewhere on the Eastern Front. The propeller spinners are also blue with black-green tips. Also note the Narvik Shield on the fuselage, Gruppe emblem since its operations in Norway in 1940.

Schürmann Collection



Foto/Photo 23

Foto 23

Eine Ju 52 der I/KGr.z.b.V. 172, aufgenommen im Frühjahr 1942 in Nordrussland. Die Maschine hatte im Februar/März an der Luftversorgung des Kessels von Demjansk südlich des Ilmensees teilgenommen. Nur während dieser Zeit trugen die Maschinen am Seitenruder unterhalb ihres Gruppenemblems, des Glücksschweins im achtzackigen Stern, Ziffern zwischen 1 bis 4. Daran war erkennbar, welcher Staffel die Maschinen angehörten. Der Gruppenstab führte statt einer Ziffer ein „S“ für Stab.

Die hier zu sehende Werknr. 6587 trägt innerhalb des Sterns kein Schwein. Vermutlich wurde aus Zeitgründen auf dieses Detail verzichtet. Die Maschine ging am 18. Dezember 1942 bei einem Bruch in Tunis verloren (100%). Von der Besatzung kam dabei lt. Herbert Moser ums Leben. Die Maschine gehörte zu diesem Zeitpunkt der KGr.z.b.V. S 11 (Brindisi) an.

Sammlung Richter

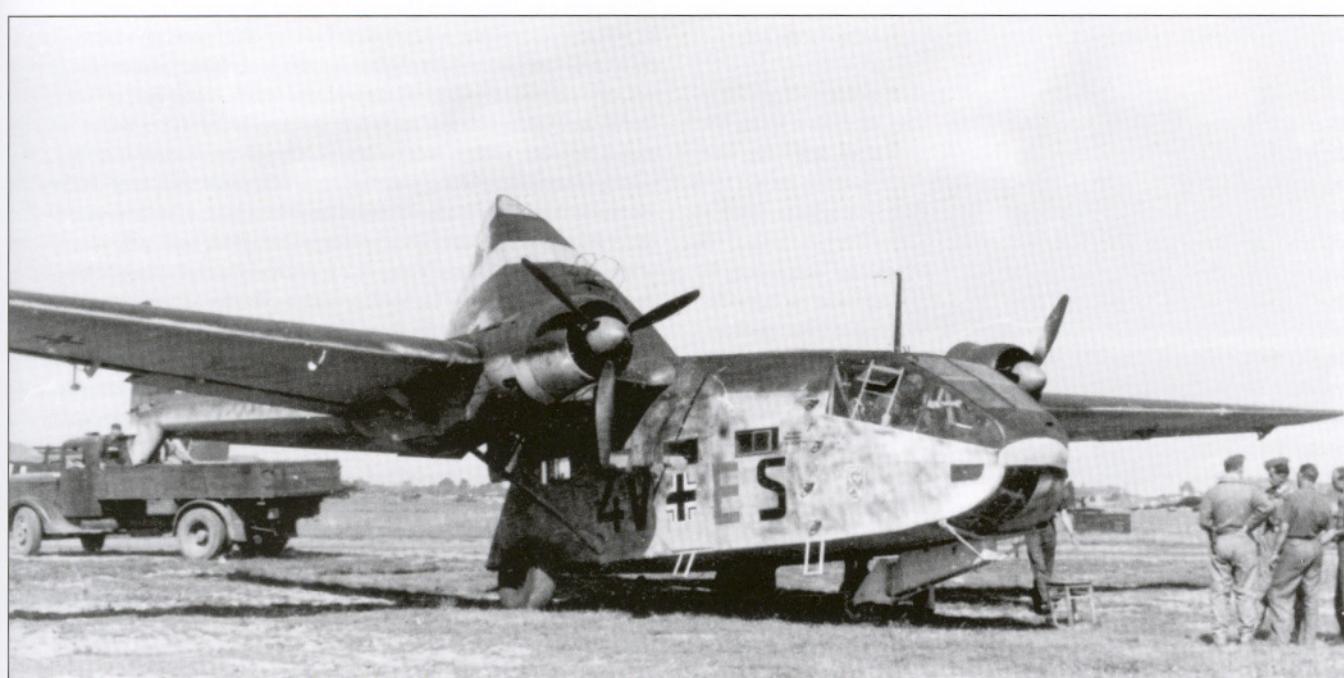
Photo 23

A Ju 52 of I/KGr.z.b.V. 172, pictured in northern Russia in spring 1942. During February-March the aircraft had taken part in the airlift in support of the Demjansk pocket south of Lake Ilmen. It was only then that the aircraft's rudders bore numbers from 1 to 4 beneath the Gruppe emblem, a good-luck pig in an eight-pointed star. The numbers identified the Staffel to which the aircraft belonged. Gruppe headquarters used the letter "S" for "Stab" (Staff) instead of a number.

WerkNr. 6587 seen here has the star but no pig. There was probably insufficient time to add this detail. The aircraft was lost in a crash at Tunis on 18 December 1942 (100%). One member of the crew, Lt. Herbert Moser, was killed. At the time of the crash the machine was serving with KGr.z.b.V. S 11 (Brindisi).

Richter Collection

Foto/Photo 24



Foto/Photo 25



Major Johannes Seifert, I./JG 26

Das hier zu sehende Fw 190-Seitenruder mit 13 Abschußmarkierungen ist Major Johannes "Hannes" Seifert zuzuordnen. Ein weiteres Foto vom Leitwerk dieser Maschine ist in dem Buch von Karl Ries: „Bilanz am Seitenleitwerk“ auf Seite 111 abgebildet. Dort steht Seifert nach seinem 34. Abschuß (17.5.1942) am Seitenruder seiner Fw 190 A-2, Werknr. 5304. Auf unserem Foto weist das Ruder erst 13 Abschußbalken auf. Da Seifert seinen 13. Gegner am 14.7.1941 bezwang und den nächsten Abschuß erst sieben Tage später erzielte, muß die Aufnahme zwischen dem 14. und 21. Juli 1941 auf dem Platz St. Omer-Clairmarais an der Kanalküste entstanden sein. Auf diesem Platz lag die Gruppe seit dem 1. Juni. Demnach hat Seifert diese Fw 190 mindestens beinahe ein Jahr geflogen. Das war zu dieser Zeit bereits eine beachtliche Lebensdauer für eine Einsatzmaschine. Wann Seifert das Flugzeug abgegeben hat ist nicht bekannt, vermutlich im Rahmen des Zugangs von neuen Fw 190 A-3 und A-4 Maschinen im Sommer 1942. Am 8. März 1943 läßt sich die Werknr. 5304 dann an der Ostfront bei der 9./JG 51 nachweisen, da sie bei dieser Einheit mit einer 60% Beschädigung auf dem Platz Orel-West vermerkt ist. Danach wieder instand gesetzt, ging die Maschine am 16. Juli 1943 bei der 1./Ergänzungsschlacht Gruppe endgültig verloren. Uffz. Harald Wanitschek bekam an diesem Tag südlich Bobrownik Bodenberührung und stürzte mit der Maschine tödlich ab.

Zu unserem Foto kann ergänzend angemerkt werden, daß Johannes Seifert die I./JG 26 erst wenige Tage vor der Aufnahme, am 11. Juni 1941 für den am Vortag über England abgeschossenen und in Gefangenschaft geratenen Hptm. Rolf Pingel übernommen hatte. Zuvor war Seifert Staffelkapitän der 3./JG 26 gewesen. Bis Mai 1943 blieb Seifert Gruppenkommandeur und erzielte bis dahin 53 Abschüsse, davon 11 im Osten. Am 1. Juni 1943 wurde er nach dem Tod seines Bruders Gerhard (als Leutnant am 4.2.1943 bei der III./JG 26 nach 20 Feindflügen), auf Veranlassung seiner Mutter und ohne sein Zutun, aus dem Fronteinsatz gezogen und zur Luftwaffenmission nach Bulgarien versetzt. Anfang September 1943 gelang es Seifert dann nach Intervention bei Galland, wieder an die Front zurück versetzt zu werden. Am 9. September übernahm er die II./JG 26 in Nordfrankreich. Um die Mittagszeit des 25. November 1943 startete „Hannes“ Seifert mit einem Verband der 6. und 8. Staffel zum Einsatz. Bei Lille stießen die Maschinen auf P-38 der 55. Fighter Group. Im Verlauf der sich entwickelnden Luftkämpfe kollidierte Major Seifert um 13.21 Uhr mit seiner Fw 190 A-6, <<+, Werknr. 470006, mit der von ihm abgeschossenen Lightning von Lt. Manuel Aldecoa. Beide Maschinen stürzten bei Cuinchy ab und nahmen ihre Flugzeugführer mit in den Tod. Die Befürchtungen von Seiferts Mutter waren somit eingetreten.

Johannes Seifert erzielte auf 439 Feindflügen 57 Abschüsse, davon 32 Spitfire. Das Ritterkreuz hatte er am 07. Juni 1942 als Hptm. und Kommandeur der I./JG 26 verliehen bekommen.

Sammlung Bazzani

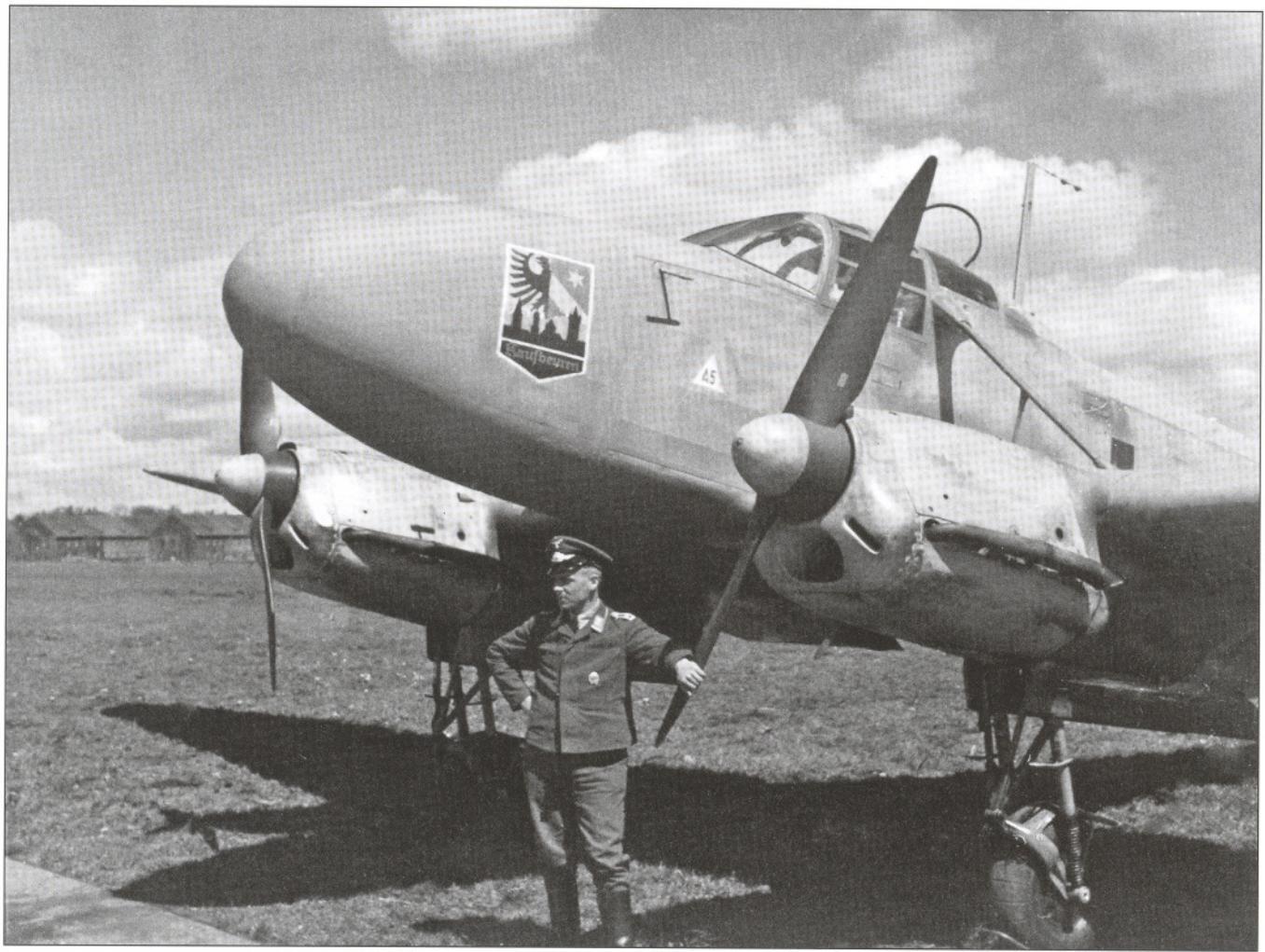
Major Johannes Seifert, I./JG 26

The Fw 190 rudder with 13 victory markings seen here is from the aircraft of Major Johannes "Hannes" Seifert. Another photo of his machine's rudder appears on Page 111 of Karl Ries' book "Bilanz am Seitenleitwerk". There Seifert is seen by the rudder of his Fw 190 A-2, WerkNr.

5304, after his 34th victory (17 May 1942). In our photo there are just 13 victory bars on the rudder. As Seifert achieved his 13th victory on 14 July 1941 and did not score his next until seven days later, the photo must have been taken sometime between 14 and 21 July 1941 at St. Omer-Clairmarais airfield on the Channel Coast, where the Gruppe had been based since 1 June. Seifert thus flew this Fw 190 for almost a year, a considerable lifespan for an operational aircraft at that time. It is not known when Seifert stopped flying the aircraft, probably in summer 1942 when new Fw 190 A-3 and A-4 machines arrived. WerkNr. 5304 reappears on the Eastern Front on 8 March 1943, when it sustained 60% damage in a crash at Orel-West airfield while in service with 9./JG 51. The aircraft was repaired and continued in service until 16 July 1943, when it was lost by 1. Staffel, Close-Support Replacement Training Gruppe. On that day Uffz. Harald Wanitschek was killed when the aircraft struck the ground and crashed.

On 11 June 1941, several days before our photo was taken, Johannes Seifert had assumed command of I./JG 26. He replaced Hptm. Rolf Pingel, who had been shot down over England and taken prisoner just the day before. Seifert had previously commanded 3./JG 26. He remained Gruppe commander until May 1943, raising his victory total to 53, including 11 in the east. Following the death of his brother Gerhard (Leutnant, killed on 4 Feb. 1943 after 20 missions with III./JG 26), at the request of his mother and through no fault of his own, he was removed from operational flying and transferred to the Luftwaffe mission in Bulgaria. With the help of Galland, in early September Seifert succeeded in securing a transfer back to the front. On 9 September he took over II./JG 26 in northern France. At about noon on 25 November 1943 "Hannes" Seifert took off with aircraft of the 6. and 8. Staffel. Near Lille they encountered P-38s of the 55th Fighter Group. In the battle that followed, at 1321 hours Seifert shot down a Lightning flown by Lt. Manuel Aldecoa. His Fw 190 A-6 (<<+, WerkNr. 470006) collided with the stricken machine, however, and both crashed near Cuinchy, killing the pilots. Seifert's mother's worst fears had been realized. Johannes Seifert logged 439 combat missions and claimed 57 victories, 32 of them over Spitfires. He was awarded the Knight's Cross on 7 June 1942 as Hauptmann and commander of I./JG 26.

Bazzani Collection



Foto/Photo 26

Das „Kaufbeuren“-Emblem des Kommandeurs der A/B 23

The Kaufbeuren Emblem of the Commander of A/B 23

Das persönliche Embleme nicht nur bei Frontverbänden, sondern auch an Schulen geführt wurden belegt dieses Foto, das bei der Flugzeugführerschule (FFS) A/B 23 in Kaufbeuren im Sommer 1941 entstand. Es zeigt die Fw 58 Reisemashine des Kommandeurs der Schule Oberst Georg Vrbancic (1.1.1940 – 31.3.1944), mit einem großem Emblem an der Rumpfnasse, das auf dem Stadtwappen von Kaufbeuren basiert. Hinzugefügt wurde allerdings die Stadtsilhouette, die Berge im Hintergrund sowie der Schriftzug „Kaufbeuren“ im unteren Drittel des Emblems. Das eigentliche Emblem der FFS A/B 23 sah vollständig anders aus. Das Stammkennzeichen der Fw 58 ist leider nicht bekannt.

Sammlung Matthiesen

Use of personal emblems were not restricted to front-line units. As this photo shows, they also appeared on aircraft of flight schools. This photo depicts a Fw 58, the personal transport of Oberst Georg Vrbancic, commander of flight training school A/B 23 at Kaufbeuren from 1 Jan. 1940 to 31 Mar. 1944. On the nose of the aircraft is a large emblem based on Kaufbeuren's coat of arms. Added to this were the silhouette of the city, the mountains in the background and the name "Kaufbeuren" in the bottom third of the emblem. Flying school A/B 23's own emblem was completely different. Unfortunately, the Fw 58's manufacturer's code is not known.

Matthiesen Collection





Foto 27

Das Leitwerk dieser He 111 H-6, Werknr. 4720 weist eine beachtliche Versenkungsbilanz auf. Leider ist die Einheit der Maschine bisher nicht bekannt. Aufgrund des im Hintergrund liegenden Schnees und der Tatsache, daß das letzte Schiff am 15.10.1941 beschädigt wurde, ist anzunehmen, daß die Aufnahme im Winter 1941/42 entstand. Die ausgefüllten Schiffssilhouetten dürften für Versenkungen, die unausgefüllt für Beschädigungen stehen. Sehr bemerkenswert ist der Anstrich der Maschine. Entweder ist die Maschine Hellblau über alles in RLM 65 lackiert oder sie trägt einen sandfarbenen Anstrich. Werknummer und Hakenkreuz sind hierbei ausgespart worden. Letzteres zeigt im übrigen noch deutlich schwarze Schmierspuren, die von einem entfernten Nachtsichtschutzanstrich herrühren.

Am 21. April 1943 läßt sich die He 111, Werknr. 4720 schließlich einmalig bei der Transportgruppe 10 nachweisen, als sie bei einem Einsatz in Rußland durch Beschuß zu 15% beschädigt wurde.

Sammlung Hünemeke

Photo 27

The tail of this He 111 H-6, WerkNr. 4720, displays an impressive total of enemy shipping sunk. Sadly, we have as yet been unable to identify the aircraft's unit. Because of the snow in the background and the date under the latest symbol, a ship damaged on 15 Oct. 1941, it is reasonable to assume that the photo was taken during the winter of 1941-42. The solid ship silhouettes indicate sinkings, while those that are not filled in stand for ships damaged. The aircraft's finish is very unusual. The aircraft was either RLM 65 pale blue overall or bore a sand-brown finish. Areas of the original paint remain around the Werknummer and swastika. Black streaks are still visible on the swastika, remnants of a night finish since removed.

He 111 WerkNr. 4720 appears in the records again on 21 April 1943, when it sustained 15% damage while serving with Transportgruppe 10 in Russia.

Hünemeke Collection



Foto/Photo 28

Der bunte Vogel von Oblt. Mütherich Bf 109 E-7, 5.JG 54 -> III.JG 77

The Colourful Aircraft of Oblt. Mütherich
Bf 109 E-7, 5.JG 54 – III.JG 77

von Axel Urbanke

Bei der Luftwaffe gab es während des Zweiten Weltkrieges unzählige Flugzeuge der verschiedensten Einheiten mit ungewöhnlichen Tarnanstrichen, Emblemen, Namenszügen und Kombinationen daraus. Leider existieren von diesen „bunten Vögeln“ nahezu ausschließlich Schwarz/Weiß-Fotos. Wir können Ihnen nun endlich einmal eine solche Maschine in allen Details in Farbe zeigen. Es ist die Bf 109 E „Schwarze 10“ des Oblt. Hubert Mütherich von der 5.JG 54. Zwar sind zwei der fünf Aufnahmen bereits bekannt, jedoch nicht in der von uns hier gedruckten Qualität.

Die Farbdias des Flugzeuges entstanden im Mai 1941 bei der III.JG 77 in Rumänien. Wie war Mütherichs JG 54-Maschine zu dieser Gruppe gelangt? Fangen wir vorne an. Anfang 1941 lag die II.JG 54 an der Kanalfront. Dort wurde von der Gruppe die für sie im Jahr 1941 charakteristische Mäandertarnung eingeführt. Außerdem führten die Maschinen den für die Englaendeinsätze üblichen gelben Kennanstrich von Motorhaube und Seitenruder. Ende März verlegte die Gruppe im Vorfeld des Balkanfeldzuges nach Graz-Thalerhof/Österreich. Für den Angriff auf die Balkanstaaten wurden die drei Staffeln der II.JG 54 anderen Gruppen unterstellt, so daß die Bodenteile in Graz verbleiben konnten. Die 4.JG 54 war der III.JG 77, die 6. Staffel der II.JG 77 und die 5.JG 54 von Oblt. Mütherich der III.JG 54 unterstellt. Hubert Mütherich führte die 5. Staffel seit dem 17.11.1940. In den Einsätzen gegen Frankreich und England hatte er zuvor bei der 2.JG 77 insgesamt 8 Abschüsse erzielt. Die jüngst publizierten Daten zu diesen Abschüssen sind dabei offensichtlich fehlerhaft, denn die Bilanz am Seitenruder auf unseren Fotos gibt einige völlig abweichende Daten an. Da Mütherichs erste Abschüsse zu diesem Zeitpunkt schon lange zurückliegen und damit das Anerkennungsverfahren im RLM durchlaufen haben dürften, ist das Leitwerk (Foto 30 + 32) die erste verlässliche Quelle für seine Erfolge. Demnach erzielte der Staffelkapitän folgende Abschüsse:



Among the aircraft flown by the Luftwaffe in the Second World War may be found countless examples with unusual camouflage schemes, emblems, names and various combinations of these. Unfortunately, the photographs of these “colourful kites” are almost exclusively black and white. Happily, we are now able to show all the details of one such machine in full colour. It is “Black 10”, a Bf 109 E flown by Oblt. Hubert Mütherich of 5.JG 54. Two of the photos have been published elsewhere, but never with the quality of reproduction offered here.

The colour slides of the aircraft were shot in May 1941 by a member of III.JG 77 in Romania. How had Mütherich's JG 54 aircraft come to be with this unit? Let's start at the beginning.

When 1941 began, II.JG 54 was stationed on the Channel front. It was there that the typical camouflage worn by aircraft of this unit in 1941 was applied. The aircraft also had the yellow identity markings on its engine cowling and rudder



Foto/Photo 29

1.	19.05.1940	2./JG 77	Hurricane	20.30 Uhr	nordöstlich Cambrai
2.	31.08.1940	2./JG 77	Spitfire	10.25 Uhr	
3.	11.09.1940	2./JG 77	?		
4.	14.09.1940	2./JG 77	Hurricane	17.00 Uhr	
5.	27.09.1940	2./JG 77	Spitfire	16.02 Uhr	
6.	"	2./JG 77	Spitfire	16.05 Uhr	
7.	27.09.1940	2./JG 77	?		
8.	27.09.1940	2./JG 77	?		

In den ersten beiden Tagen des Balkanfeldzuges schoß er über dem ungarisch/jugoslawischen Grenzgebiet zwei weitere gegnerische Flugzeuge ab, die ebenfalls am Seitenruder vermerkt sind:

9.	06.04.1941	5./JG 54	Bf 109	17.28 Uhr
10.	07.04.1941	5./JG 54	Ikarus IK-2	14.30 Uhr

Die Maschinen der II. Gruppe erhielten für den Balkankrieg zusätzliche gelbe Markierungen in Form gelber Flächenenden und eines schmalen gelben Rumpfbandes. Beide sind an Mütherichs „schwarzen 10“ gut zu sehen (Foto 29). Darauf hinaus

Balkan übergab die II./JG 54 Anfang Mai 1941 ihre Flugzeuge auf dem Platz Belgrad-Semlin an die III./JG 77. Nach der Übernahme brachte man dort an allen „neuen“ Maschinen, so auch an Mütherichs „schwarzen 10“, zusätzlich das „Wolfskopf“-Emblem der III./JG 77 an. Bleibt noch die Herkunft des „Ulkigen Vogels“ der 8./JG 54 zu klären. Dieses Emblem kann eigentlich nur aufgebracht worden sein, während die 5./JG 54 der III./JG 54 unterstellt war. Wenn dem so ist, dann hat die „schwarze 10“ in jedem Fall zuerst das „Ulkige Vogel“-Emblem und dann die gelbe Motorhaube erhalten, denn das Gelb ist z.T. über das Emblem genebelt (Foto 31). Möglicherweise war die Maschine also im April 1941 ganz neu und wurde erst auf dem Balkan mit dem Emblem der 8./JG 54 und dem gelben Motorhaubenanstich versehen.

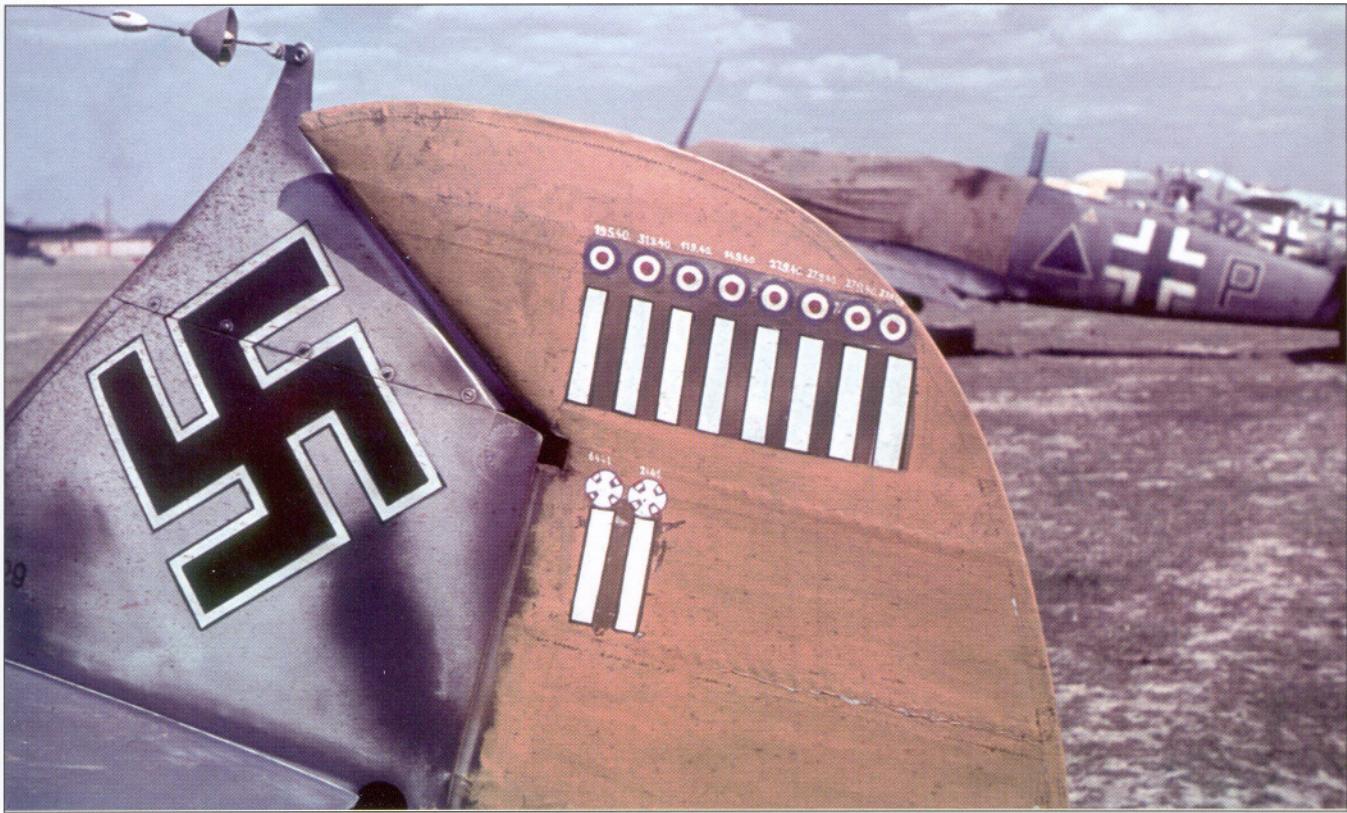
Der Mäanderanstrich war in RLM 70/71 über einen normalen 40er Anstrich gespritzt. Die Ansicht von Prien („Die Jagdfliegerverbände“ Band 9/I S. 423), es handele sich darunter um einen Grauanstrich, können wir nicht teilen.



erkennt man einen gelben Anstrich der Landeklappenkanten (Foto 28). Der gelbe Anstrich der Motorhaube war nur eilig übergenebelt worden, wobei das „Ulkige Vogel“-Emblem der 8./JG 54 ausgespart wurde (Foto 31).

Apropos Embleme, - mit ihnen verhält es sich an der „schwarzen 10“ wie folgt. Das Gruppenemblem der II./JG 54 und den persönlichen Schriftzug „Lilo“ führte Mütherich an der Bf 109 E solange er diese bei der 5./JG 54 flog. Beim Rückzug vom

Über den Verbleib der „schwarzen 10“ ist nichts bekannt. Oblt. Hubert Mütherich stürzte 4 Monate später am 9.9.1941 bei Krasnoje Selo in Rußland tödlich ab, nachdem er mit seiner im Luftkampf beschädigten Maschine eine Notlandung versuchte und dabei einen Baum streifte (Bf 109 F-2, Werknr. 9206, „schwarze 10“). Er war zu diesem Zeitpunkt mit 43 Abschüssen der erfolgreichste Staffelkapitän des JG 54. Vier Wochen zuvor, am 6. August, hatte Mütherich das Ritterkreuz verliehen bekommen.



Foto/Photo 30

Foto 30

Das Leitwerk der ehemals von Oblt. Mütherich geflogenen Bf 109 E, „schwarze 10“, mit seiner Abschußbilanz. Im Hintergrund steht eine Bf 109 E, ? + P der II.(S)/LG 2, die ihre Flugzeuge ebenfalls an die III./JG 77 abgab.

Alle Fotos Sammlung Balke und Richter

Photo 30

The tail of “Black 10”, the Bf 109 E formerly flown by Oblt. Mütherich, bearing his victory scoreboard. In the background is another Bf 109 E, ? + P of II.(S)/LG 2, which also handed its aircraft over to III./JG 77.

All photos Balke and Richter Collections

tories had been scored long before these photos were taken, giving sufficient time for them to pass through the RLM's confirmation process, the tail section (Photos 30 and 32) is the first reliable source concerning his successes. The Staffel commander thus achieved the following victories (see left).

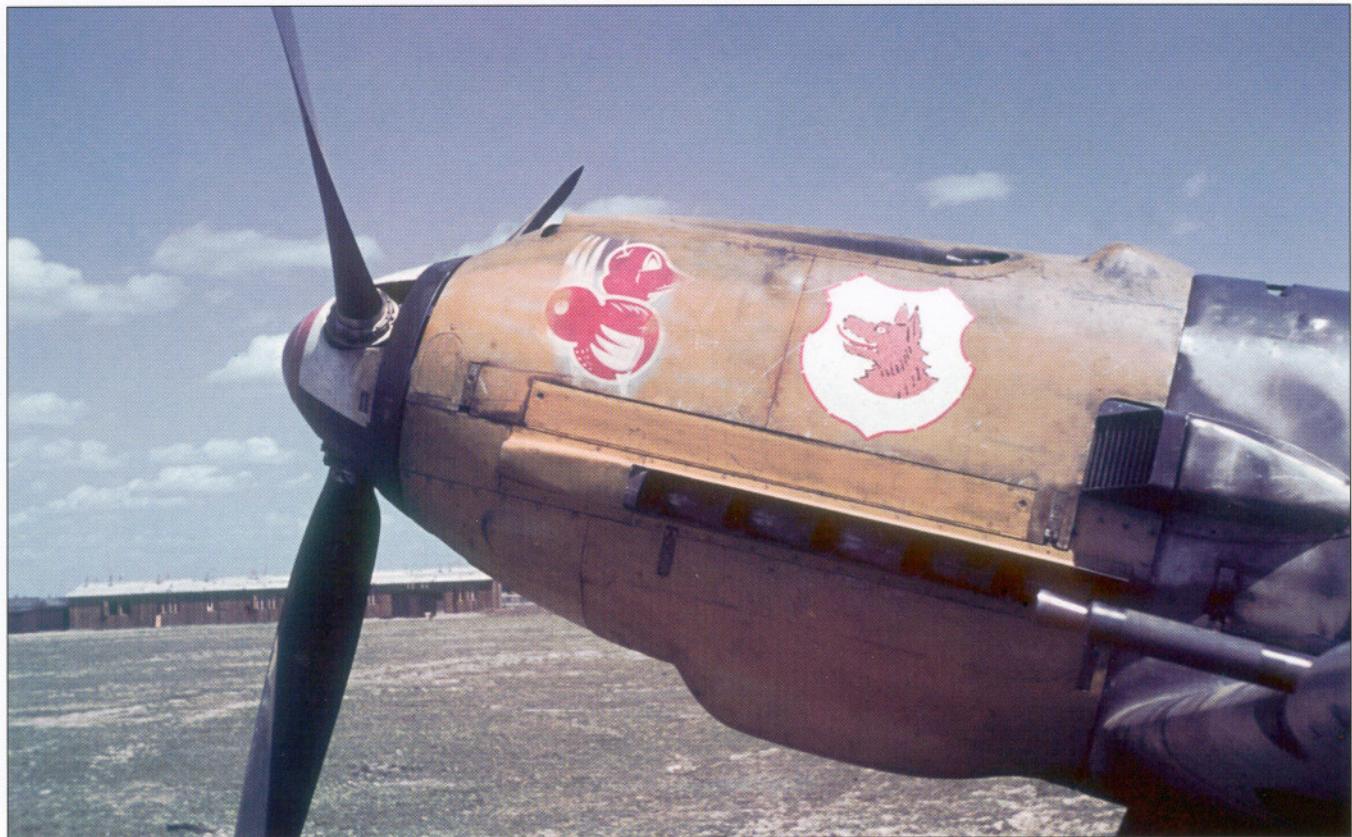
In the first two days of the fighting in the Balkans he shot down two more enemy aircraft over the border region of Hungary and Yugoslavia. These are also recorded on his aircraft's rudder:

9. 6 Apr. 1941 5./JG 54 Bf 109 1728 br.
10. 7 Apr. 1941 5./JG 54 Ikarus IK-2 1430 br.

In preparation for the campaign in the Balkans the aircraft of the II. Gruppe received additional yellow markings in the form of yellow wingtips and a narrow fuselage band. Both may be seen on Mütherich's “Black 10” (Photos 28, 29). A yellow finish was also applied on the edges of the landing flaps (Photo 28). The yellow paint on the engine cowling was hastily oversprayed, leaving 8./JG 54's “Comical Bird” emblem intact (Photo 31).

As to emblems, the following appeared on “Black 10”: the Gruppe emblem of II./JG 54 and the personal name “Lilo” appeared on Mütherich's Bf 109 E as long as he flew it with 5./JG 54. When it left the Balkans in early May 1941, II./JG 54 handed its aircraft over to III./JG 77 at Belgrade-Semlin airfield. After the handover the “Wolf's Head” emblem of III./JG 77 was added to all the “new” aircraft, including Mütherich's “Black 10”. How 8./JG 54's “Comical Bird” emblem came to be on the aircraft has not been explained. The emblem could only have been applied while 5./JG 54 was attached to III./JG 77. If that was the case, the “Comical Bird” emblem had to have been applied before the cowling was painted yellow, for some yellow overspray is visible on the emblem (Photo 31). The machine may have been quite new in April 1941 and did not receive the 8./JG 54 emblem and yellow engine cowling until it reached the Balkans.

for operations over England. In late March the Gruppe moved to Graz-Thalerhof in Austria in preparation for the invasion of the Balkans. Its three Staffeln of II./JG 54 were attached to other Gruppen so that the ground elements could remain at Graz. 4./JG 54 was attached to III./JG 77, the 6. Staffel to II./JG 77 and Oblt. Mütherich's 5./JG 54 to III./JG 54. Hubert Mütherich had been in command of the 5. Staffel since 17 Nov. 1940. Previously, while serving with 2./JG 77, he had scored 8 victories over French and British aircraft. The latest published information about these victories obviously contains errors, because the scoreboard on the rudder shown in our photos, is completely different. As Mütherich's first vic-

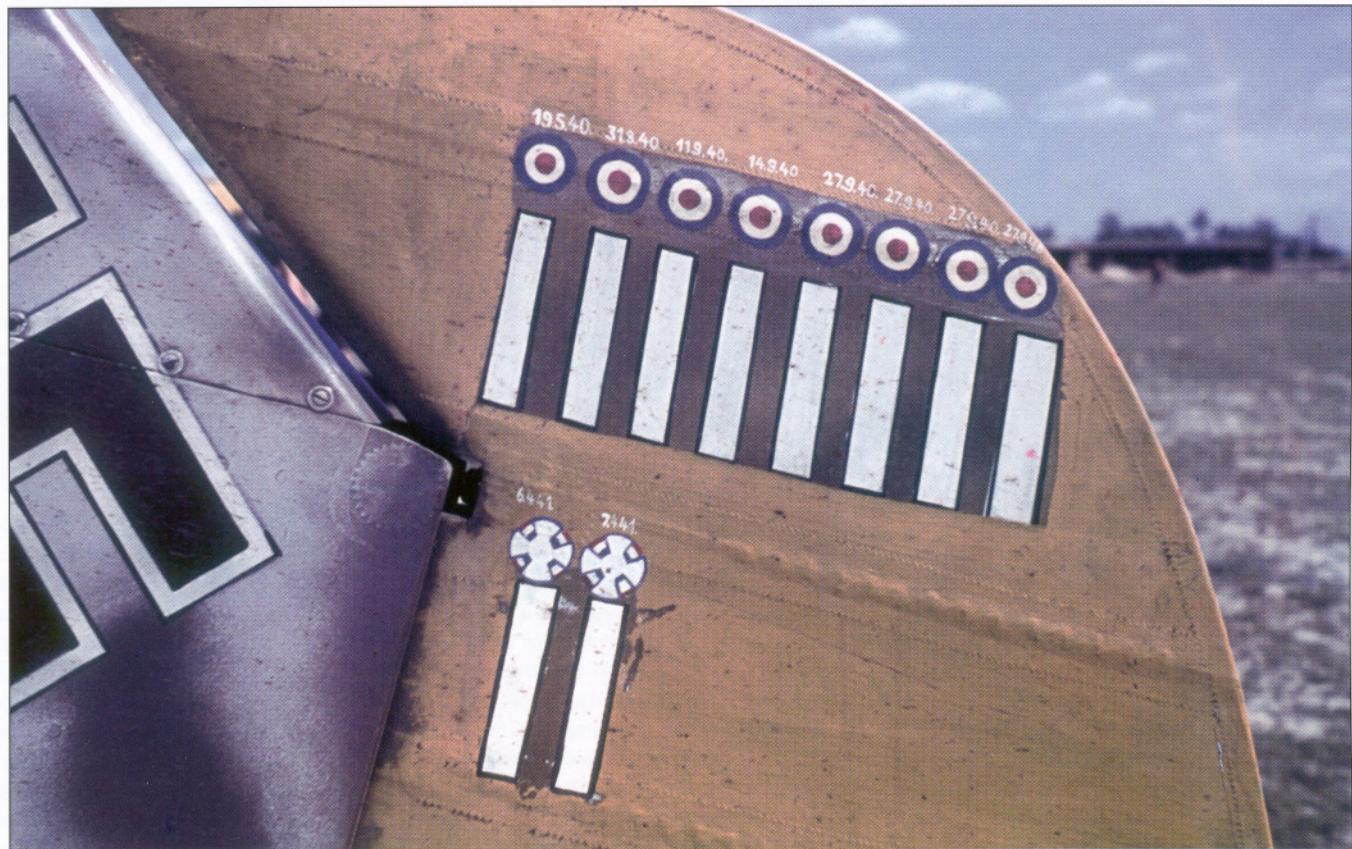


Foto/Photo 31

The modified camouflage finish was RLM 70/71 over a standard 1940 scheme. We cannot agree with Prien's view that it is a gray finish ("Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe", Vol. 9/I, p. 423). Nothing is known about the subsequent fate of "Black 10". Four months later, on 9 Sept. 1941, Oblt. Hubert Mütherich was killed near Krasnoye Selo in Russia.

His machine had been damaged in combat and he struck a tree while attempting a forced landing (Bf 109 F-2, Werknr. 9206, "Black 10"). At the time of his death he was the most successful Staffel commander in JG 54 with 43 victories. Four weeks earlier, on 6 August, Mütherich had received the Knight's Cross.

Foto/Photo 32



Das „Adler-Emblem“ der IV./JG 5

The Eagle Emblem of IV./JG 5

von Kjetill Akra, Andreas Brekken und Axel Urbanke

Das Emblem ist schon seit längerer Zeit bekannt, wurde aber fälschlicherweise bisher dem Jagdfliegerführer (Ja-Fü) Norwegen zugeordnet. Durch uns nun vorliegende neue Fotos lässt sich endlich belegen, daß es sich tatsächlich um das Emblem der in Südnorwegen stationierten IV./JG 5 handelt. Die Aufnahmen von Fw 190 mit diesem Emblem, die zusammen mit einigen anderen Indizien des Rätsels Lösung brachten, nahm Wetterdienst Assessor Brinkmann während seiner Einsatzzeit bei der Westa 1 O.b.d.L. auf. Offensichtlich wurde die Westa Ju 88 bei der Rückkehr vom Einsatz im Küstenvorfeld von den Jägern aufgenommen und nach Hause begleitet. Laut Flugbuch von Brinkmann kann dies nur während der Einsatzze von Stavanger-Sola zwischen dem 15. Januar und Ende Februar 1944 gewesen sein. Davor war Brinkmann nicht in Norwegen und danach flog die IV./JG 5 keine Fw 190 mehr. Unsere norwegischen Fachmitarbeiter Kjetill Akra und Andreas Brekken haben die beiden Maschinen auf den Fotos einmal genau unter die Lupe genommen und interessante Details ermittelt, die uns letztlich zur IV./JG 5 führten. Hier ihre Ergebnisse:

Maschine 1 – Fw 190 A-4y, „schwarze 1 + ~“, 11. Staffel, IV./JG 5
 Die beiden Fotos der „schwarzen 1“ zeigen höchstwahrscheinlich eine Fw 190 A-4y, also eine Standard A-4 Version mit FuG 16 ZE oder ZY. Dieses Funkgerät benötigt eine ca. 90 cm lange Antenne unter dem Rumpf, welche auf Foto 35 deutlich zu sehen ist. Das FuG 16 ZY1 war ein Funkgerät zur Bodenführung durch Jägerleitoffiziere. Dieses Funkgerät wurde erst im Frühjahr 1944 bei den ersten Fw 190 eingebaut und ersetzte das FuG 16 ZE*. Es ist somit bemerkenswert, daß dieses Funkgerät an der „schwarzen 1“ zum Zeitpunkt der Aufnahme bereits eingebaut war. Der Einbau lässt den Schluss zu, daß es sich um die Maschine des Staffelkapitäns oder Staffelführers handelt.

Von Interesse ist außerdem das ETC unter dem Rumpf, welches keine äußeren Klammer besitzt (Foto 35), wie sie normalerweise benutzt wurden, wenn Zusatztanks mitgeführt wurden. Die Tatsache, daß diese fehlen, kann entweder bedeuten, daß

* Ab Herbst 1942 wurde das Funkgerät FuG 16 ZE zur Feststellung der Entfernung eines Flugzeuges von einer messenden Bodenstelle erprobt. Mit Hilfe dieses Funkgerätes konnte durch Entfernungsmessung (Y-Verfahren), der Standort des Flugzeuges ermittelt werden und dieses dann über Sprechfunk (auf verschiedenen Frequenzen), an jedes fliegende Ziel herangeführt werden. Diese Verfahren bezeichnete man als Jägerführung im Y-Verfahren. Zum Anmessen der Maschine benötigte diese zwei Antennen. Zum einen die Drahtantenne zwischen Schiebehäube und Leitwerk und zum anderen eine Stabantenne unter der linken Tragflächenwurzel. Das FuG 16 ZY sah identisch aus und funktionierte auch gleich, ermöglichte aber zusätzlich eine Zielanflugmöglichkeit über eine Anzeige in der Kabine. Einbau ab Januar/Februar 1944, serienmäßig Einbau ab Fw 190 A-8 (Serienfertigung ab Februar 1944).



Until now this well-known emblem has been wrongfully attributed to the Commander of Fighters Norway, but recently-discovered photos have now enabled us to verify that it was in fact the emblem of IV./JG 5 based in southern Norway. These photos, which helped us unravel the mystery, were taken by a member of the weather service by the name of Brinkmann while serving with the Commander-in-Chief Luftwaffe's 1st Weather Squadron. It seems that the Ju 88 in which Brinkmann was flying was intercepted by the two Fw 190s in the photos and escorted back to base. Brinkmann's logbook shows that he first arrived in Norway on 15 January 1944, and IV./JG 5 stopped flying the Fw 190 at the end of February, therefore the sortie in question must have been flown from Stavanger-Sola sometime during that period. Our Norwegian contributors Kjetill Akra and Andreas Brekken scrutinized the two aircraft in the photos and discovered interesting details that ultimately led us to IV./JG 5. Here are their findings:

Aircraft 1 – Fw 190 A-4y, „Black 1 + ~“, 11. Staffel, IV./JG 5
 „Black 1“, which appears in two photos, was most probably a Fw 190 A-4y, a standard A-4 equipped with either the FuG 16 ZE or ZY*. The approximately 90-cm-long antenna beneath the fuselage associated with these systems is clearly visible in Photo 35. The FuG 16 ZY enabled fighter controllers to guide aircraft from the ground. The equipment was first installed in the Fw 190 in early 1944, replacing the FuG 16 ZE. The presence of the FuG 16 ZY in „Black 1“ at the time these photos were taken is thus noteworthy and suggests that this was the aircraft of a Staffel commander.

Also of interest is the ETC rack under the fuselage. As seen in Photo 53, the cradle used with an external fuel tank is missing. Its absence means that the aircraft was either used as a fighter-bomber or carried the steel drop tank introduced late in the war. Another interesting feature of „Black 1“ is the wavy line symbol for the IV. Gruppe. This version has not

* Testing of the FuG 16 ZE, with aircraft to station range-measuring capability, began in autumn 1942. It enabled controllers to determine an aircraft's position and guide it to any airborne target using a selected radio frequency. This procedure was dubbed the "Y Method" of fighter control. The system required the use of two antennas: a wire antenna between the sliding canopy and the vertical stabilizer, and a mast antenna beneath the port wing root. The FuG 16 ZY was similar, but also included an instrument approach aid with a homing indicator in the cockpit. The FuG 16 ZY entered service in January-February 1944, and the first version of the Fw 190 to receive the set as standard equipment was the A-8, production of which began in February 1944.

Foto/Photo 33





Foto/Photo 34/35

die Maschine als Jagdbomber eingesetzt wurde, oder daß sie nur die gegen Ende des Krieges eingeführten stählernen Zusatztanks benutzte. Ein anderes interessantes Detail der „schwarzen 1“ ist die Ausführung der IV. Gruppe Welle. Diese Ausführung ist bisher von der IV./JG 5 nicht bekannt. Anscheinend wurde diese Ausführung übergangsweise verwendet, bevor die Gruppe im Februar/März 1944 komplett auf Bf 109 G-14 und G-14 AS umgerüstet wurde und die Gruppe die stärker ausgeprägte Welle als Gruppensymbol führte (siehe Foto 9 in Edition 2).

Beachtenswert ist außerdem das Gruppenemblem auf der Motorhaube (Foto 34). Die anderen Markierungen sind Standardmäßig ausgeführt. Das Tarnschema ist RLM 74/75/76 mit einem komplett dunkelgrünen Spinner und Propeller.

Es ist mit großer Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, daß es sich auch bei dem sehr bekannten Foto der „schwarzen 1“ (Foto 33), welches nur die Motorhaube einer frühen Fw 190 A mit Emblem der IV. Gruppe und das linke Federbein mit einer „schwarzen 1“ auf dem unteren Teil der Radabdeckung zeigt, um diese Maschine handelt. Wie oben bereits erwähnt, wurde sie bisher fälschlicherweise dem Jagdfliegerführer Norwegen zugeordnet.

Maschine 2 – Fw 190 A-3, „schwarze 2 + ~“, 11. Staffel, IV./JG 5

Die „schwarze 2“ gehörte zur selben Einheit wie die „schwarze 1“, ist aber definitiv eine A-3 Version, wie man an der Antennenbefestigung an der Seitenflosse sehen kann. Außerdem fehlt im Gegensatz zur „schwarzen 1“ die Morane Antenne des FuG 16 ZE oder ZY. Die Maschine trägt aber das gleiche ETC wie die „schwarze 1“ (Foto 38).

Bis auf das schwarzumrandete Balkenkreuz sind die Markierungen identisch mit denen der „schwarzen 1“. Allerdings ist die Ausführung der „2“ für eine Maschine des JG 5 sehr ungewöhnlich.

Das Tarnschema ist ebenfalls sehr ähnlich. Die Motorhaube weist eine andere Tarnung auf, weil der Motor offensichtlich gewechselt wurde. Auch diese Maschine trägt die flache Welle als IV. Gruppe-Symbol (Foto 38). Im Gegensatz zur „schwarzen 1“ trägt die „schwarze 2“ einen zweifarbigem Spinner (schwarz/weiß).



been seen on an aircraft of IV./JG 5 before. Apparently it was an interim version used until February-March 1944, when the Gruppe converted to the Bf 109 G-14 and G-14 AS. From then on, the unit's aircraft wore the deeper version of the wavy line symbol (see Photo 9, Edition 2).

The Gruppe emblem on the engine cowling (Photo 34) is also interesting. The rest of the aircraft's markings are standard. The camouflage scheme is RLM 74/75/76 with a dark green propeller and spinner.

It is highly probable that the aircraft in a well-known photograph of an early Fw 190 A showing just the engine cowling with the IV. Gruppe emblem and the left undercarriage leg with a “Black 1” on the bottom of the fairing (Photo 33) is the same “Black 1”. As mentioned above, in the past it has been wrongly identified as belonging to the Commander of Fighters Norway.

Aircraft 2 – Fw 190 A-3, “Black 2 + ~”, 11. Staffel, IV./JG 5

“Black 2” was from the same unit as “Black 1”, but the antenna attachment point on the fin clearly identifies it as an A-3. Unlike “Black 1” it does not have the Morane antenna associated with the FuG 16 ZE or ZY, but it does carry the same ETC (Photo 38). Except for the black-outlined Balkenkreuz, the markings are identical to those of “Black 1”. The style of the number “2” is very unusual for an aircraft of JG 5, however.

The camouflage scheme is also very similar. The camouflage on the engine cowling does not match, suggesting an engine change. “Black 2” also has the shallow wavy line symbol of the IV. Gruppe (Photo 38). Unlike “Black 1”, “Black 2” has a two-colour spinner (black and white).

Identification of the Unit

The presence of the wavy line symbol identifies the aircraft as belonging to the IV. Gruppe of a fighter wing (Jagdgeschwader). At the time the photographs were taken, the following fighter units were based in the Stavanger area, from where Brinkmann of the Weather Service flew his sorties with Westa 1 O.b.d.L.: Staff Flight, Commander of Fighters Norway; Staff Flight IV./JG 5; 11./JG 5 and 12./JG 5. Strength reports submitted by fighter units based in Norway show that IV./JG

Identifizierung der Einheit

Die Gruppen Welle weist die Maschinen als die einer IV. Gruppe eines Jagdgeschwaders aus. Zum Zeitpunkt der Aufnahmen lagen folgende Jägereinheiten im Gebiet Stavanger, von wo aus Wetterdienst Assessor Brinkmann seine Einsätze mit der Westa 1 O.b.d.L. flog: Stab Jagdfliegerführer Norwegen, Stab IV./JG 5, 11./JG 5 und 12./JG 5. Laut Stärkemeldung der Jagdeinheiten in Norwegen, flog von den oben genannten Verbänden nur die IV./JG 5 Maschinen des Typs Fw 190 A-4 und zwar im Zeitraum von August 1943 bis Februar 1944, also auch zu jener Zeit als die Fotos entstanden. Die Gruppe erhielt fünf Fw 190 A-4 im August 1943, vier Maschinen kamen von anderen Einheiten und eine aus der Reparatur. Schaut man sich einmal die Verluste von A-4 Maschinen an, so sind diese ausschließlich bei der 11. Staffel JG 5 verloren gegangen. Der Zufall will es, das gerade diese Staffel auf dem Platz Stavanger-Sola lag und von dort im Winter 1943/44 die eigenen ein- und ausliegenden Aufklärer in Küstennähe begleiteten. Die anderen oben genannten Einheiten waren in Stavanger-Forus stationiert.

Es dürfte somit sicher sein, das es sich auf den Bildern um Maschinen der 11./JG 5 handelt, die im Januar/Februar 1944 das „Adler-Emblem“ der IV. Gruppe führten.

Folgenden Fw 190 A-4 Verluste sind von der 11./JG 5 bekannt:

Fw 190 A-4, Werknr. 5682

Uffz. Paul Neugebauer von der 11. Staffel wurde leicht verletzt, als er vermutlich wegen Überhitzung des Motors 10 km nordwestlich von Stavanger-Sola am 6. August 1943 eine Bauchlandung machen mußte. 90% Bruch.

Fw 190 A-4, Werknr. 5673

Uffz. Karl-Ernst Homann von der 11. Staffel gilt seit dem 4. September 1943 als vermisst, nachdem er bei einem Schiffs-Begleiteinsatz aus unbekannter Ursache südlich Ogsa ins offene Meer stürzte.

Fw 190 A-4, Werknr. 5689

Uffz. Walter Gocht von der 11. Staffel kam in dieser Maschine bei einem Flugunfall am 25. Oktober 1943 ums Leben. Die Maschine schlug südöstlich Stavanger-Sola auf. Die Ursache für den Absturz wurde nicht festgestellt.

Fw 190 A-4, Werknr. 5683

Oflw. Karl Lindinger von der 11. Staffel starb bei einem Flugunfall am 27. Dezember 1943 östlich Stavanger-Sola, nachdem er unerlaubter Weise Kunstflugmanöver durchgeführt hatte.

Diese Maschine ging im Februar 1944 verloren, vermutlich wurden dabei keine Personen verletzt. Weitere Informationen liegen uns bis jetzt nicht vor.



Foto/Photo 36

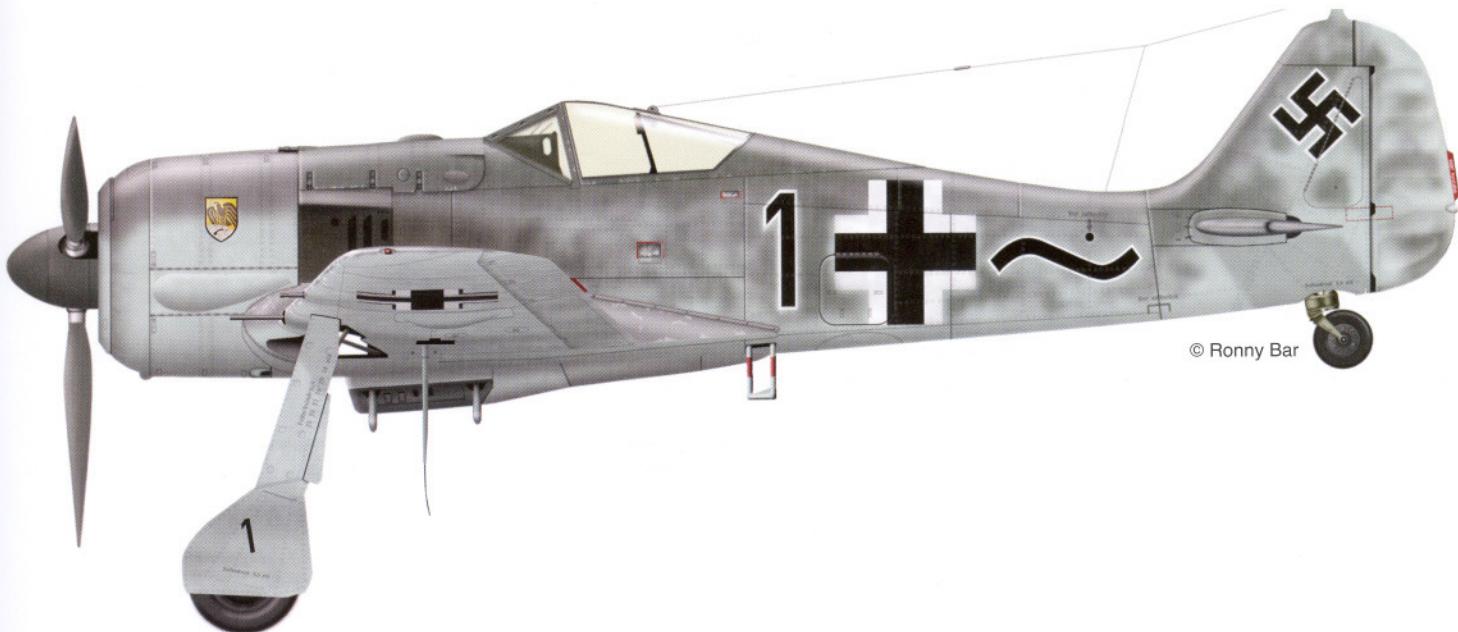
5 was the only one to operate the Fw 190 A4, from August 1943 to April 1944, the very period in which the photos were taken. The Gruppe received five Fw 190 A-4s in August 1943, four aircraft came from other units and one from a repair facility. An examination of A-4 losses reveals that all were aircraft of the 11. Staffel of JG 5. As coincidence would have it, this Staffel was based at Stavanger-Sola, from where it flew escort for reconnaissance aircraft operating over coastal waters in winter 1943-44. The other units named above were based at Stavanger-Forus.

It thus seems certain that the aircraft illustrated in the photographs belonged to 11./JG 5, which in January-February 1944 bore the Eagle emblem of the IV. Gruppe.

The following are the known Fw 190 A-4 losses by 11./JG 5:

Fw 190 A-4, WerkNr. 5682

Uffz. Paul Neugebauer was slightly injured when he was forced to make a belly landing 10 km NW of Stavanger-Sola on 6 August 1943. The probable cause was engine overheating, 90% damage.



© Ronny Bar



Foto/Photo 37

Darüber hinaus gibt es weitere Fakten, die belegen, daß es sich um das Emblem der IV./JG 5 handelt. So ist das Emblem auch von einer Bf 109 G-6 „schwarzen 1“ bekannt, die von einem Flugzeugführer der 11. Staffel geflogen wurde. Ferner existiert eine Anstecknadel mit dem Emblem, die sich im Besitz eines ehemaligen Flugzeugführers der 16. Staffel (1945 ebenfalls IV./JG 5, nach Aufstockung der Gruppen auf vier Staffeln) befindet. Dieser Flugzeugführer hat seit längerer Zeit angegeben, daß dies das Emblem seiner Gruppe 1945 war. Das „Adler-Emblem“, auf dem ein Adler über der Silhouette Norwegens zu sehen ist, wurde somit mit Sicherheit von Anfang 1944 bis Kriegsende von der IV./JG 5 als Gruppenemblem geführt.

Fotos 34-38 Matthiesen

Foto/Photo 38



Fw 190 A-4, WerkNr. 5673

On 4 September 1943, while on a ship escort mission, Uffz. Karl-Ernst Homann of the 11. Staffel crashed into the sea south of Ogna for reasons unknown. He is still listed as missing.

Fw 190 A-4, WerkNr. 5689

Uffz. Walter Gocbt of the 11. Staffel lost his life in this aircraft in a flying accident on 25 October 1943. The aircraft crashed southeast of Stavanger-Sola. The cause was not determined.

Fw 190 A-4, WerkNr. 5683

On 27 December 1943 Ofw. Karl Lindinger of the 11. Staffel was killed in a flying accident east of Stavanger-Sola after having performed prohibited aerobatics.

Another aircraft was lost in February 1944 and it is likely that no one was injured. At present we have no further information about this incident.

There are other facts that confirm that this was the emblem of IV./JG 5. It is known to have been on "Black 1", a Bf 109 G-6 flown by a pilot of the 11. Staffel. There is also a stick pin bearing the emblem in the possession of a former pilot of the 16. Staffel (part of IV./JG 5 in 1945 after Gruppen were increased in size to four Staffeln). This pilot has long claimed that this was his Gruppe's emblem in 1945. We can thus state with certainty that the "Eagle Emblem", consisting of an eagle over the silhouette of Norway, was the Gruppe emblem of IV./JG 5 from early 1944 until the end of the war.

Fotos 34-38 Matthiesen



Foto/Photo 39

Die „Jammerhahn“-Nadel der 4./St.G. 77

Vielen Modellbauern und Historikern weitgehend unbekannt ist bis heute, daß sehr viele Staffeln der Luftwaffe während des Krieges ihr Staffelemblem als kleine Nadeln anfertigen ließen. Das diese Nadeln nicht einfach unters Volk geworfen, sondern wie eine Auszeichnung verliehen wurden, zeigt unsere vom Staffelkapitän Hptm. Roell unterschriebene Urkunde der „Jammerhähne“ von der 4./St.G. 77. Zu dem Namen „Jammerhähne“ kam die Staffel, als sich vor dem Krieg überraschend hoher Besuch ansagte. Dafür wurde in Eile angetreten. Dies erschien dem eingetroffenen Besucher aber nicht preußisch korrekt, woraufhin der namentlich nicht bekannte Besucher brüllte: „Ihr steht ja rum wie die Jammerhähne!“. Schon hatte die 4. Staffel ihren Namen weg und so kam auch das Emblem zustande, das die Gruppe fortan begleitete.

Sammlung Matthiesen

The "Whining Rooster" of 4./St.G. 77

Few are aware that during the Second World War many Staffeln produced pins bearing their unit emblem, which were awarded in the same manner as a decoration. As proof of this we offer a certificate from the "Whining Roosters" of 4./St.G. 77 and signed by the unit's commanding officer, Hptm. Roell. The name "Whining Roosters" had its origins in the prewar period. One day a high-ranking officer arrived unannounced, and the unit's personnel were hastily assembled for inspection. Unimpressed, the unidentified visitor shouted, "You're standing around like a bunch of whining roosters!" The name stuck, and it inspired the emblem which the Staffel retained from then on. ("Whining Rooster" is a literal translation; in Germany Jammerhahn is a commonly-used term for effeminate men.)

Matthiesen Collection



Foto/Photo 40



Foto/Photo 41



Foto/Photo 42

Foto 40

Hptm. Werner Roell, Staffelkapitän der 4./St.G. 77 (RK 25.5.1943), nach seinem Abschiedsflug als Kapitän im Sommer 1942 in Rußland. An der Maschine das „Jammerhahn“-Emblem der Staffel und am Antennenmast ein Wimpel mit dem Staffelabzeichen.

Sammlung Matthiesen

Photo 40

Hptm. Werner Roell of 4./St.G. 77 (Knight's Cross on 25 May 1943) after his final flight as commanding officer, Russia, summer 1942. The Staffel's "Whining Rooster" emblem may be seen on his aircraft and the pennant affixed to the antenna mast.

Matthiesen Collection

Foto 41

Einer von diversen „Jammerhahn“-Standern, die bei der Staffel an verschiedenen Orten aufgestellt wurden und die in der Ausführung immer ein wenig anders aussahen. Anstelle der „4“ waren andere Stander mit den Einsatzländern beschriftet. In einem Punkt glichen sich aber alle Hähne, die Schwanzfedern waren immer echte Hahnenfedern.

Sammlung Matthiesen

Photo 41

The Staffel erected "Whining Rooster" standards wherever it went, each differing slightly from the others. In place of the number 4 seen here, other standards displayed the name of the nation in which the unit was deployed. The roosters were all identical in one respect, however: the tail feathers were always real rooster feathers.

Matthiesen Collection

Foto 42

Diesen aus Holz ausgesägten „Jammerhahn“ erhielt Hptm. Roell anlässlich des Jubiläums zum 250. Feindflug vom Technischen Personal der 4./St.G. 77. Der „Hahn“ ist heute noch im Original vorhanden.

Sammlung Matthiesen

Photo 42

Cut from wood, this "Whining Rooster" was presented to Hptm. Roell by the technical personnel of 4./St.G. 77 on the occasion of his 250th combat mission. The original still exists.

Matthiesen Collection

Generalmajor Carl Schumacher

JG 1, JaFü Norwegen

Am frühen Nachmittag des 18. Dezember 1939, einem kalten und sonnigen Tag, führte die RAF erstmalig einen Einsatzflug gegen eine deutsche Hafenstadt durch. Ziel der Briten waren die im Hafen von Wilhelmshaven und dort vor Reede liegenden Kriegsschiffe. In den Wochen seit Kriegsbeginn am 1. September hatte die RAF bis dahin auf höchste Weisung nur „Bewaffnete Aufklärung“ geflogen. Das heißt, es war der RAF untersagt Bomben auf deutsches Gebiet zu werfen, Handelsschiffe anzugreifen, neutrales Gebiet zu überfliegen sowie Kriegsschiffe im Hafen zu bombardieren. Es fanden somit nur Angriffe auf Kriegsschiffe außerhalb der Luftverteidigungszone der Deutschen statt. Am 18. Dezember änderte sich dies nun, als mindestens

Foto 43

Oberstleutnant Schumacher nach der Ritterkreuzverleihung am 21. Juli 1940 in Jever. Schumacher trägt neben dem Flugzeugführerabzeichen, auch das Abzeichen für Beobachter auf Marineflugzeugen Erster Weltkrieg.

Foto 44

Oberstleutnant Schumacher vor seiner Bf 109 E-3, aufgenommen am späten Nachmittag des 18. Dezember 1939, nach den Luftkämpfen über der deutschen Bucht. Das Foto belegt, das Schumacher an diesem Tag eine Maschine mit dunkelgrünem RLM 70/71 Anstrich flog. Der Spinner ist gelb*.

Foto 45

19.12.1939, der Tag nach den Luftkämpfen über der deutschen Bucht. Generalleutnant Wulff, Kommandierender General des Luftgau-Kdo. XI, hat Carl Schumacher auf dem Rollfeld soeben das EK I verliehen.

* dieses Foto stammt wie einige andere aus dem persönlichen Fotoalbum von Carl Schumacher, das schon während des Krieges umfassend beschriftet wurde, so daß es keine Zweifel an der Richtigkeit der Angaben gibt. Die bekannten Fotos, die Schumacher vor und in einer Bf 109 E mit 40er Anstrich zeigen, müssen einige Tage später entstanden sein und es dürfte sich dabei nicht um die von ihm zu diesem Zeitpunkt geflogene Maschine handeln.

This and several other photos are from Carl Schumacher's personal photo album. These were captioned during the war, so there is no doubt as to the accuracy of the information. The photos of Schumacher in front of and in the Bf 109 E wearing the 1940 camouflage scheme must have been taken several days later, or else this was not his aircraft.

Foto/Photo 44



Foto/Photo 43

Photo 43

This photo shows Oberstleutnant Schumacher after he was awarded the Knight's Cross in Jever on 21 July 1940. In addition to the pilot's badge, Schumacher also wears the naval air observer's badge from the First World War.

Photo 44

*Oberstleutnant Schumacher in front of his Bf 109 E-3, photographed in the late afternoon of 18 December 1939 after the air battles over the German Bight. The photo confirms that on that day Schumacher flew an aircraft finished in the dark greens RLM 70/71. The spinner is yellow.**

Photo 45

19 December 1939, the day after the air battles over the German Bight. Generalleutnant Wulff, commanding general of Air District Command XI, has just presented Carl Schumacher with the Iron Cross, First Class on the airfield.

Foto/Photo 45





Foto/Photo 46

33 Wellington Bomber über Helgoland und Bremerhaven von Osten Wilhelmshaven anflogen. Obwohl frühzeitig von einem Funkmessgerät „Freya“ des LN-Vers. Rgt. auf der Nordseeinsel Wangerooge erfaßt, erging erst gegen 14.15 Uhr, als die Bomber bereits zweimal Wilhelmshaven ohne Bombenwurf überflogen hatten und die Flak seit Minuten das Feuer eröffnet hatte, Befehl zum Alarmstart an die Luftwaffeneinheiten. Inzwischen war mehr als eine Stunde seit der Ortung vergangen. Alle im Bereich der deutschen Bucht stationierten Jagd- und Zerstörerverbände verstanden dem Stab JG 1, unter Kommodore Oberstleutnant Carl Schumacher. Dieser lag auf dem Flugplatz Jever, ca. 15 km westlich Wilhelmshaven. Von den Schumacher unterstellten Einheiten, kamen folgende zum Einsatz: II./JG 77 (Bf 109 E, Wangerooge), I./ZG 76 (Bf 110, Jever), Jagdgruppe 101 (Bf 109 E, Neumünster) und die Nachtjagdstaffel 11./JG 2 (Bf 109 D, Jever). Die deutschen Flugzeuge nahmen rotteweise oder in kleinen Verbänden, relativ unkoordiniert, die Verfolgung der Richtung England abfliegenden Bomber auf. Im Verlaufe der sich anschließenden Luftkämpfe meldeten die deutschen Maschinen insgesamt 38 Abschüsse, von denen 31 anerkannt wurden. Zum Vater des Erfolges machte die Propaganda Oberstleutnant Carl Schumacher, auch wenn dieser als Kommodore gar keinen überdurchschnittlichen Anteil

Early in the afternoon of 18th December 1939, a cold, sunny day, the RAF carried out its first strike against a German port city. The target was Wilhelmshaven and the warships at anchor off its roadstead. In the weeks since the British declaration of war on 3 September Britain's leaders had restricted the RAF to armed reconnaissance. The Royal Air Force was forbidden to drop bombs on German territory, attack merchant shipping, overfly neutral territory or bomb warships in port. In this period attacks were limited to warships outside the German air defense zone. All this changed on 18th September, when a force of at least 33 Wellington bombers set out for Wilhelmshaven, approaching from the east over Helgoland and Bremerhaven. Although a "Freya" radar of the Air Signals Regiment on the North Sea island of Wangerooge detected the approaching bombers, it was not until approximately 1415 hours, by which time they had already flown over Wilhelmshaven twice without dropping their bombs and were under fire from anti-aircraft guns, that the Luftwaffe received orders to scramble fighters. By then more than an hour had passed since the initial detection. All of the single- and twin-engined fighter units based in the area of the German Bight were under the command of Headquarters, JG 1, which was stationed on Jever airfield, about 15 km west of Wilhelmshaven, under Kommodore and Oberstleutnant Carl Schumacher. Of the units under Schumacher's command, the following saw action that day:



Foto/Photo 47

Foto 46
Oberstlt. Schumacher im Frühjahr 1940 beim Verlassen seiner Bf 109 E-3, Werknr. 1380, < + - in Jever. Die Maschine trägt das Emblem des Geschwaderstabs JG 1, einen schwarzen Adler mit golden Federzeichnung, silberfarbenem Meer und gelbem Land. Die Maschine trägt einen typischen 40er Anstrich. Sammlung Matthiesen

Foto 47

Keine gute, aber eine seltene Aufnahme. Oberstleutnant Schumacher wird am 21. Juli 1940 in einer Flugzeughalle des Fliegerhorstes Jever von General der Flieger Kesselring (zweiter von rechts) das Ritterkreuz verliehen.

Photo 46

Oberslt. Schumacher in spring 1940 seen leaving the cockpit of his Bf 109 E-3, WerkNr. 1380, < + --, at Jever. The aircraft bears the emblem of the Geschwaderstab of JG 1, a black eagle with golden feathers, silver sea and yellow land. The aircraft wears a typical 1940 camouflage scheme. Matthiesen Collection

Photo 47

Poor in quality, but a rare photograph. 21 July 1940: Oberstleutnant Schumacher receives the Knight's Cross from General der Flieger Kesselring (second from right) in a hangar at Jever air base.



Foto/Photo 46

Foto 48

Stavanger Forus 19. August 1943. Oberst Schumacher als JaFü Norwegen vor dem Flug zu einem Frontverband. Warte legen ihm seinen Rückenfallschirm an. Das Hallenvorfeld ist aus Tarngründen mit grüner Farbe gespritzt worden.

Photo 48

Stavanger Forus, 19 August 1943. Oberst Schumacher, Commander of Fighters Norway, prepares for a flight to one of his front-line units. Members of the ground crew are seen putting on his parachute. In an attempt at camouflage, the ramp in front of the hangar has been sprayed green.

II./JG 77 (Bf 109 E, Wangerooge), I./ZG 76 (Bf 110, Jever), Jagdgruppe 101 (Bf 109 E, Neumünster) and the night-fighter Staffel 11./JG 2 (Bf 109 D, Jever). The fighters gave chase to the withdrawing bombers in pairs or small formations, and the pursuit was relatively uncoordinated. The German pilots claimed a total of 38 victories in the ensuing battle, 31 of which were confirmed. German propaganda hailed Oberstleutnant Carl Schumacher as the architect of this success, although the Kommodore's contribution was no greater than that of several others. While Schumacher did shoot down a No. 37 Squadron Wellington (N 2936, Sgt. Ruse) north of Spiekeroog, he did not lead the units under his command or significant elements of them in the air or from the ground. He was lionized solely because, early in the war, the German propaganda service needed leaders and heroes for the population to look up to. Schumacher thus became a well-known figure in those weeks who was mentioned in the same breath as the submarine commander Prien. But who was this man really, and what path did his career take after the events of 18 December 1939.

Carl Schumacher was born on 19 February 1896 in Rheine, Westphalia. When the First World War began, he joined the 7th Field Artillery Regiment at the age of 18. Schumacher served with the 43rd Field Artillery Regiment from 1 Feb. to 31 Dec. 1915 before transferring to the navy as a sea cadet. He attended a variety of courses until 14 July 1917. On 15 July 1917 Schumacher was transferred to the I Naval Aviation Battalion for pilot training, which he completed in mid-October. He subsequently served as a pilot and observer at various naval air stations on the Baltic Sea from 12 Oct. 1917 to 20 May 1918. There then followed a four-month tour as observation officer on the seaplane tender "Ansvald", and on 25 September 1918 Schumacher joined the Baltic Large Aircraft Squadron as a pilot at the naval air station at Kiel-Holtenau. After the war he managed to eke out a living, like many other former servicemen.

The National-Socialists took power in early 1933, and on 1 March Schumacher returned to flying, joining the staff of the Commercial Aviation School in Berlin. He subsequently served briefly as Inspector of Flying Schools (1 May—30 June 1934), was attached to the Land Flying School (1 July—14 Oct. 1934), and attended an infantry course in Döberitz (15 Oct. 1934—14 Dec. 1934). Schumacher subsequently took command of Aviation Battalion 16 (Marine) at Kiel-Holtenau. He remained in this position until the end of July 1936, and on 1 Aug. he gained his first association with Jever, as a Staffel commander at the naval air station. Less than a year later, on 1 July 1938, he assumed command of a fighter Gruppe, and he commanded II./JG 77 from 1 Sept. to 30 Nov. 1939. During the same period, on 12 November, he began setting up JG 1 Geschwader Headquarters* and on 1 December he assumed command as Kommodore. In December 1939 and January 1940, the single- and twin-engined fighter units under Schumacher's command repulsed a number of incursions by British bombers. Schumacher recorded another victory on 27 December 1939, shooting

an dem Abwehrerfolg hatte. Zwar schoß Schumacher nördlich Wangerooge eine Wellington der 37. Squadron ab (N 2936, Sgt. Ruse), doch führte er weder vom Boden noch in der Luft, die ihm unterstellten Verbände oder nennenswert Teile davon. Grund für die Hervorhebung seiner Person war also einzig die Tatsache, daß die deutsche Propaganda in dieser Anfangsphase des Krieges Leitfiguren und Helden suchte, auf die das Volk blicken konnte. So war Schumacher in diesen Wochen ein wohlbekannter Name, der in einem Atemzug mit dem U-Boot Kommandanten Prien genannt wurde. Aber wer war dieser Mann eigentlich und wie verlief sein Weg nach den Ereignissen des 18. Dezember 1939.

Carl Schumacher wurde am 19. Februar 1896 in Rheine/Westfalen geboren. Mit 18 Jahren trat er bei Beginn des Ersten Weltkrieges als Freiwilliger in das Feldartillerie-Rgt. 7 ein. Vom 1.2.-31.12.1915 gehörte er dem Feldartillerie-Rgt. 43 an, bevor er als Seekadett zur Marine wechselte. Bis zum 14.7.1917 nahm er an verschiedenen Lehrgängen teil. Am 15. Juli 1917 erfolgte seine Versetzung zur Fliegerausbildung bei der I. Seeflieger-Abt., die er Mitte Oktober erfolgreich abschloß. Vom 12.10.1917-20.5.1918 war er als Beobachter und Flugzeugführer auf verschiedenen Seefliegerstationen an der Ostsee eingesetzt. Es folgte eine viermonatige Verwendung als Beobachtungs-Offizier auf dem Flugzeugmuttergeschiff „Ansvald“, bevor Schumacher ab 25. September 1918 als Flugzeugführer bei der Groß-Flugzeugstaffel-Ostsee auf der Seefliegerstation Kiel-Holtenau Dienst tat. Nach Ende des Ersten Weltkrieges schlug er sich mehr recht als schlecht durchs Leben, wie so viele ehemalige Soldaten.

Mit Machtübernahme der Nationalsozialisten im Frühjahr 1933 fand sich ab 1. März auch für Schumacher wieder eine Verwendung, im Stab der deutschen Verkehrsfliegerschule Berlin. Es folgten kurze Tätigkeiten als Inspekteur der Fliegerschulen (1.5.-30.6.1934), eine Kommandierung zur Fliegerschule Land (1.7.-14.10.1934) sowie ein Infanterie Lehrgang in Döberitz (15.10.-14.12.1934). Anschließend über-



Foto/Photo 49

Foto 49

Kurz vor dem Abflug, Oberst Schumacher im Gespräch mit einem Heeresoffizier auf dem Hallenvorfeld.

Photo 49

Shortly before departure, Oberst Schumacher in conversation with an army officer on the ramp in front of a hangar.

nahm Schumacher die Fliegerabt. 16 (See) Kiel Holtenau. Diese Stelle bekleidete er bis Ende Juli 1936, dann führte sein Weg ab 1.8. erstmals nach Jever, als Staffelkapitän auf dem Seefliegerhorst. Ein knappes Jahr später übernahm er am 1.7.1938 als Gruppenkommandeur eine Jagdgruppe und von 1.9.1939 bis 30.11.1939 führte er die II./JG 77. Parallel dazu stelle er ab 12. November den Geschwaderstab JG 1* auf und übernahm diesen ab 1. Dezember als Kommodore.

Mit den ihm unterstellten Jagd- und Zerstörerverbänden wehrte der bereits 43 jährige Schumacher im Dezember 1939 und Anfang 1940, erfolgreich verschiedene Einflüge britischer Bomber ab. Dabei erzielte er am 27.12.1939 über der Nordsee einen weiteren Abschuß (Blenheim). Während des Westfeldzuges im Mai 1940 verblieb Schumacher mit seinem Stab in Jever und nahm weiter die Rolle eines Jafü (Jagdfliegerführer) wahr, allerdings standen ihm nur noch die vier Maschinen seines Stabes zur Verfügung, alle anderen Gruppen waren für den Westeinsatz abgezogen worden. Am 21. Juli 1940, zwei Tage nach seiner Beförderung zum Oberst, wurde ihm in Anerkennung seiner Leistungen als Kommodore bzw. Jafü bei der Abwehr von Einflügen ins Reichsgebiet, in Jever das Ritterkreuz verliehen. Es handelte sich dabei um eine typische Ritterkreuzverleihung der Anfangsphase des Krieges, die ohne Abwertung der Person Schumachers, bei ehrlicher Betrachtung, die Verleihungsvoraussetzungen eigentlich nicht erfüllte. Ein Jahr später wäre eine derartige Verleihung schon nicht mehr denkbar gewesen. In den folgenden Monaten waren immer wieder einzelne Gruppen kurzzeitig dem Stab/JG 1 unterstellt. Im Dezember 1940 begann dann endlich die Aufstellung der I./JG 1. Am 5. Januar 1941 übergab Schumacher die Führung des JG 1 an Maj. Erich von Selle und übernahm selber die Dienststelle des Jafü Norwegen. Dort fristete Schumacher ein recht ruhiges Dasein, das lediglich am 8. November 1941 unterbrochen wurde. An diesem Tag meldete er den Abschuß einer russischen SB 2, gemeinsam mit zwei anderen Flugzeugführern.

down a Blenheim over the North Sea. He and his headquarters remained in Jever as fighting raged in the west in 1940, continuing as a commander of fighters. The assets under Schumacher's command were reduced to the four aircraft of his headquarters staff flight, however, the rest having been sent west to take part in the fighting. On 21 July 1940, two days after promotion to Oberst, Schumacher was presented with the Knight's Cross in Jever for successfully defending against enemy incursions into Reich airspace while serving as Kommodore and commander of fighters. This was typical of Knight's Cross awards in the early war period, for an honest examination of the award criteria reveals that - with no disrespect intended - Schumacher did not meet the requirements. Awarding the Knight's Cross under similar circumstances would have been unthinkable just a year later. In the months that followed, a series of Gruppen were briefly attached to Stab/JG 1. Then, in December 1940, the formation of I./JG 1 was finally begun. On 5 January 1941 Schumacher handed command of JG 1 over to Major Erich von Selle and became Commander of Fighters Norway. Schumacher's tenure there was very quiet, except for 8 November 1941. On that day he and two other pilots claimed to have shot down a Russian SB 2, but the machine was in fact a DH Dragon-Rapide air ambulance of the Finnish Air Force. The aircraft was damaged in the attack and made a forced landing. The incident resulted in some turmoil, but in the end peace returned. Schumacher remained Commander of Fighters Norway until 30 April 1943 with headquarters at Stavanger-Sola. On 1 May 1943 Schumacher was transferred to Romania, where he was in charge of the training of that nation's air force. He returned to the Reich one year later, by then a Generalmajor, and joined the headquarters of Air Zone Command XI. In the autumn of 1944 Schumacher fell ill, not returning to duty until 30 Jan. 1945 when he became head of the National-Socialist Operations Staff in the OKL. After the surrender he was taken prisoner by the Americans and was not released until 1 April 1947. Almost exactly twenty years later, on 22 May 1967, the man who had been one of the early stars of the Luftwaffe died in Munich. The events of 18 December 1939 obviously played a major role in Schumacher's life, for at his request the urn bearing his remains was consigned to the waters of the German Bight.

* der Stab trug zunächst die Bezeichnung Stab/JG Nordwest, wurde jedoch bereits am 8. Dezember 1939 in Stab/JG 1 umbenannt

* the first name of the staff was "Stab/JG Nordwest" (Staff/Fighter Wing Northwest), but was renamed already on the 8 Dec. 1939 to "Stab/JG 1"

Foto 50

Oberst Schumacher und der Flugzeugführer Oblt. Bobnekamp kurz vor dem Start mit der Fw 58 des JaFü Norwegen. Beachte die in der Stabsfarbe grün gehaltenen Propellerhauben mit weißen Spitzen.

Photo 50

Oberst Schumacher and pilot Oblt. Bobnekamp just prior to takeoff in the Fighter Commander Norway's Fw 58. Note the propeller spinners in the staff colour green with white tips.



Doch die SB 2 entpuppte sich als finnische Sanitätsmaschine des Typs DH Dragon Rapide, die danach notlanden musste. Das Ereignis sorgte für Turbulenzen, aber letztlich kehrte wider Ruhe ein. Bis 30.4.1943 war Schumacher danach noch als JaFü Norwegen mit Sitz in Stavanger-Sola tätig.

Am 1. Mai 1943 wurde Schumacher nach Rumänien versetzt, wo er die Ausbildung der dortigen Luftwaffe leitete. Ein Jahr später kehrte er, inzwischen zum Generalmajor befördert, ins Reich zurück, wo er im Stab Luftgau-Kdo. XI Verwendung fand. Im Herbst 1944 erkrankt, wurde er erst wieder ab 30.1.1945 als Chef des NS-Führungsstabes im OKL eingesetzt. Nach der Kapitulation in amerikanische Gefangenschaft geraten, entließ man ihn bereits am 1. April 1947. Beinahe genau 20 Jahre später, am 22. Mai 1967, verstarb der Mann der ersten Stunde der Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg, in München. Welche Rolle die Ereignisse am 18. Dezember 1939 in seinem Leben gespielt haben müssen, lässt sich aus der Tatsache ersehen, daß die Urne mit den sterblichen Überresten auf seine Wunsch hin in der deutschen Bucht den Fluten übergeben wurde.

Abschüsse Generalmajor Carl Schumacher

Datum	Uhrzeit	Typ	LS	Abschussort
18.12.1939	ca. 14.30	Wellington	1.	nördlich Spiekeroog
27.12.1939	14.02	Blenheim	2.	nördlich Langeoog

Auszeichnungen

19.12.1939	EK I
21.07.1940	Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes
?	Frontflugspange für Jäger in Gold

Beförderungen

01.10.1916	Fähnrich zur See	01.08.1936	Major
17.03.1918	Leutnant zur See	01.03.1939	Oberstleutnant
01.03.1933	Oberleutnant	19.07.1940	Oberst
01.10.1933	Hauptmann	01.01.1944	Generalmajor

Jabo-Einsatz, - Geleitzug im Ärmelkanal

Der Einsatz der 2./JG 2 am 19. Mai 1941

Fighter-Bomber Mission against a Channel Convoy – Action by 2/JG 2 on 19 May 1941

von Axel Urbanke

Nachdem die L/JG 2 den Winter 1941/42 auf dem Platz Beaumont-le-Roger (55 km südöstlich Le Havre) weitgehend ohne Einsätze verbracht hatte, griff die Gruppe Anfang März 1941 wieder in die Geschehnisse am Kanal ein.

Während der Wintermonate war die 2. Staffel als „Jabo-Staffel“ ausgewählt worden. Für diese Verwendung sollte die Staffel weiterhin ihre Bf 109 E-/N fliegen, die inzwischen allerdings Bombenauflösungen erhalten hatten. Die 1. und 3. Staffel waren indes zur Umrüstung auf Bf 109 F vorgesehen.

Die 2. Staffel flog im März nur wenige Einsätze, welche sämtlich ohne Feindberührung blieben. Auch in der ersten April-Hälfte blieb es bei der Staffel wie bei der ganzen Gruppe ruhig. Dieser Zustand änderte sich erst Mitte des Monats. In der Folge stieg die Einsatzzahl der I. Gruppe über dem Kanal und vor der englischen Südostküste zwar deutlich an, doch größere Feindberührungen blieben weiterhin aus. Auch im Mai blieb zunächst alles beim Alten, „Freie Jagd“ und „Jabo-Einsätze“ führten zu keinen nennenswerten Ergebnissen. Mittlerweile hatte die Gruppe ein halbes Jahr ohne erwähnenswerte Feindberührung am Kanal verbracht, doch am Mitte Mai änderte sich diese Situation. Nach Einsätzen gegen Hafenanlagen oder Schiffe vor Reede am 10., 11., 14. und 16. Mai, griff die 2. Staffel am 19. Mai erstmals einen Geleitzug an. Lt. Dietrich Wickop von der 2. Staffel schildert in seinem Tagebuch, wie die Flugzeugführer der Jabo-Staffel diesen ersten Einsatz auf Schiffziele im Ärmelkanal erlebten, zu dem sie um 10.45 Uhr vom Platz Cherbourg-Ost starteten:

„Gestern war wieder einmal der Teufel los, alles kam auf einmal. Erfolg und Misserfolg wechselten in bunter Folge ab. Zuerst begann es damit, daß Schleicher [Lt. Ru-

I/JG 2 spent the winter of 1941-42 at Beaumont-le-Roger (55 km SE of Le Havre), seeing little action. Then, in early March 1941, the Gruppe again became involved in operations over the English Channel.

During the winter months the unit's 2. Staffel had been selected as the Gruppe's Jabo (fighter-bomber) unit. The Staffel retained its Bf 109 E-7/Ns for the new role, the aircraft fitted with bomb racks. Meanwhile the 1. and 3. Staffel were scheduled for conversion to the Bf 109 F.

The 2. Staffel flew few missions in March and these were uneventful. The first half of April was also quiet for the Staffel and the entire Gruppe. This state of affairs remained unchanged until the middle of the month, when the I. Gruppe's activities over the Channel and off the southeast coast of England increased sharply. Enemy contact remained rare, however. May began in a similar fashion, and most fighter sweeps and fighter-bomber missions were uneventful. By then the Gruppe had spent almost six months on the Channel without significant enemy contact, but in mid-May the situation changed. Harbor installations and ships at anchor were attacked on the 10th, 11th, 14th and 16th of May, then on 19 May the 2. Staffel struck an enemy convoy for the first time, taking off from Cherbourg-East at 1050 hours. In his diary, Lt. Dietrich Wickop of the 2. Staffel described the fighter-bomber unit's first attack on enemy shipping in the English Channel:

"Yesterday was another eventful day, everything happened suddenly. Success and failure alternated in rapid succession. It began with Schleicher and Doller-

Foto 51

Die Flugzeugführer der als Jabo-Staffel auserkorenen 2./JG 2, aufgenommen im Mai 1941 am Kanal. Von links nach rechts: Uffz. Schimanski, Obfw. Mund, Lt. Rudorffer, Ogefr. Göckeritz, dahinter Lt. Gebhardt (+ 15.5.43), rechts daneben Ofhr. Pfeiffer (+ 3.8.41), davor (ein Bein ausgestreckt) Lt. Schleicher (+ 24.7.41), Fw. Liedig (+ 18.12.41), Uffz. Gebel (mit Schiffchen), Uffz. Schumann (ganz oben, + 24.7.41), Uffz. Niesmann, Oblt. Bethke (Staffelkapitän), Uffz. Dollenmaier (+ 18.3.44).

Photo 51

The pilots of 2./JG 2, a designated fighter-bomber unit, photographed on the Channel in May 1941. From left to right: Uffz. Schimanski, Ofw. Mund, Lt. Rudorffer, Ogefr. Göckeritz, behind Lt. Gebhardt (killed 15 May 1943), on the right Ofw. Pfeiffer (killed 3 Aug. 1941), in front (one leg extended) Lt. Schleicher (killed 24 July 1941), Fw. Liedig (killed 18 Dec. 1941), Uffz. Gebel (wearing sidecap), Uffz. Schumann (top of photo, killed 24 July 1941), Uffz. Niesmann, Oblt. Bethke (Staffel commander), Uffz. Dollenmaier (killed 18 Mar. 1944).





Foto 52

Die Bf 109 E-7/Z, „11“ von Lt. Wickop wird Anfang Mai 1941 gewartet. Charakteristisch für die 2. /JG 2 war, daß die taktischen Zahlen keine Füllung hatten. Die Umrandung der Zahlen wurde also direkt auf die Tarnung aufgezeichnet. Die Maschine weist ferner ein gelbes Seitenruder und eine gelbe Motorverkleidung auf. Der obere Teil der Haubenverkleidung steht hinter dem Motor. Vor der Maschine stehen auf dem Boden die Munitionskästen für die beiden MG 17. Der dunkle Fleck ist auf dem Originalfoto vorhanden.

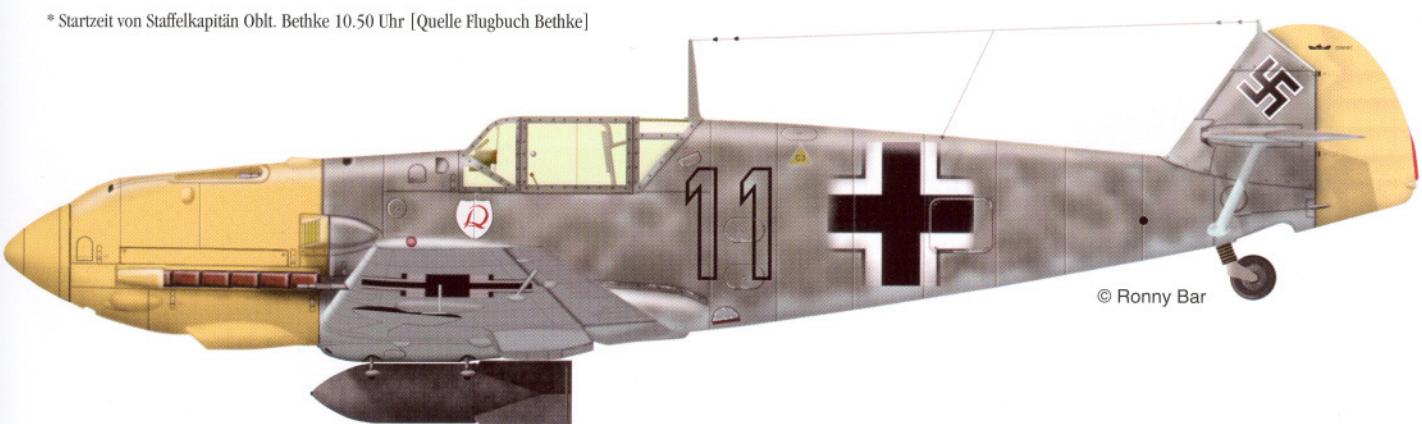
dolf Schleicher, d. Red.] und Dollenmaier [Uffz. Kuno Dollenmaier, d. Red.] einen Aufklärungsflug nach Brixham flogen, um dort festzustellen ob der am 11.5. angegriffene und von 3-4 Bomben getroffene Dampfer abgesunken sei. Er lag auch bis zum „Hals“ im Wasser, lediglich Masten und Schornstein schauten raus. Dabei wurden dann zwei Bomben in die Stadt geworfen und mit Kanonen geschossen, mitten hinein, wenig schön, aber zweckmäßiger als ins Wasser. Du würdest sagen, wie die Tommies. Ja, warum sollen wir es nicht mal genauso machen wie sie. Auf dem Rückflug stellten sie dann in GH 7-3 einen Geleitzug von 15-20 Schiffen fest, die nach Osten durch die Bucht auf Portland zuliefen. Nach Schleichers Landung wurde dann ein Einsatz mit 8 Jabos gegen diesen Geleitzug angesetzt, der um 10.45 Uhr startete*. Nach 17 Minuten Flugzeit sahen wir steuerbord den Felsen von Portland hervorkommen. Eine unwahrscheinliche Sicht war über dem Kanal, lediglich über England Cu-

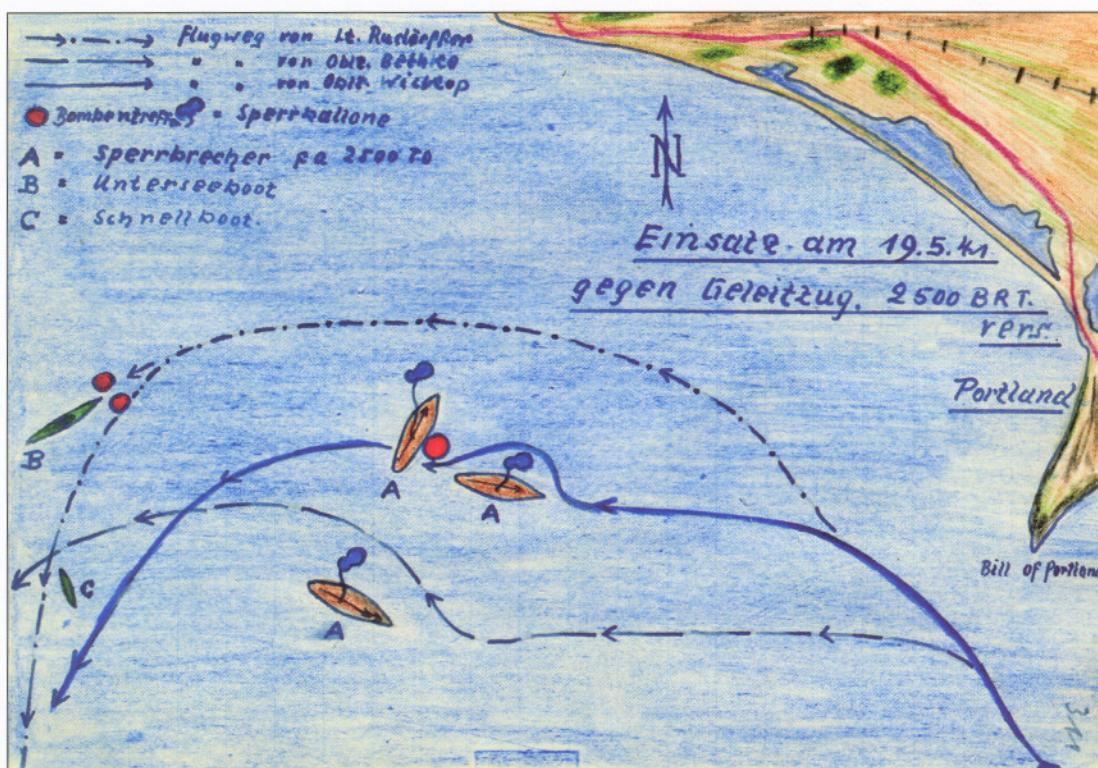
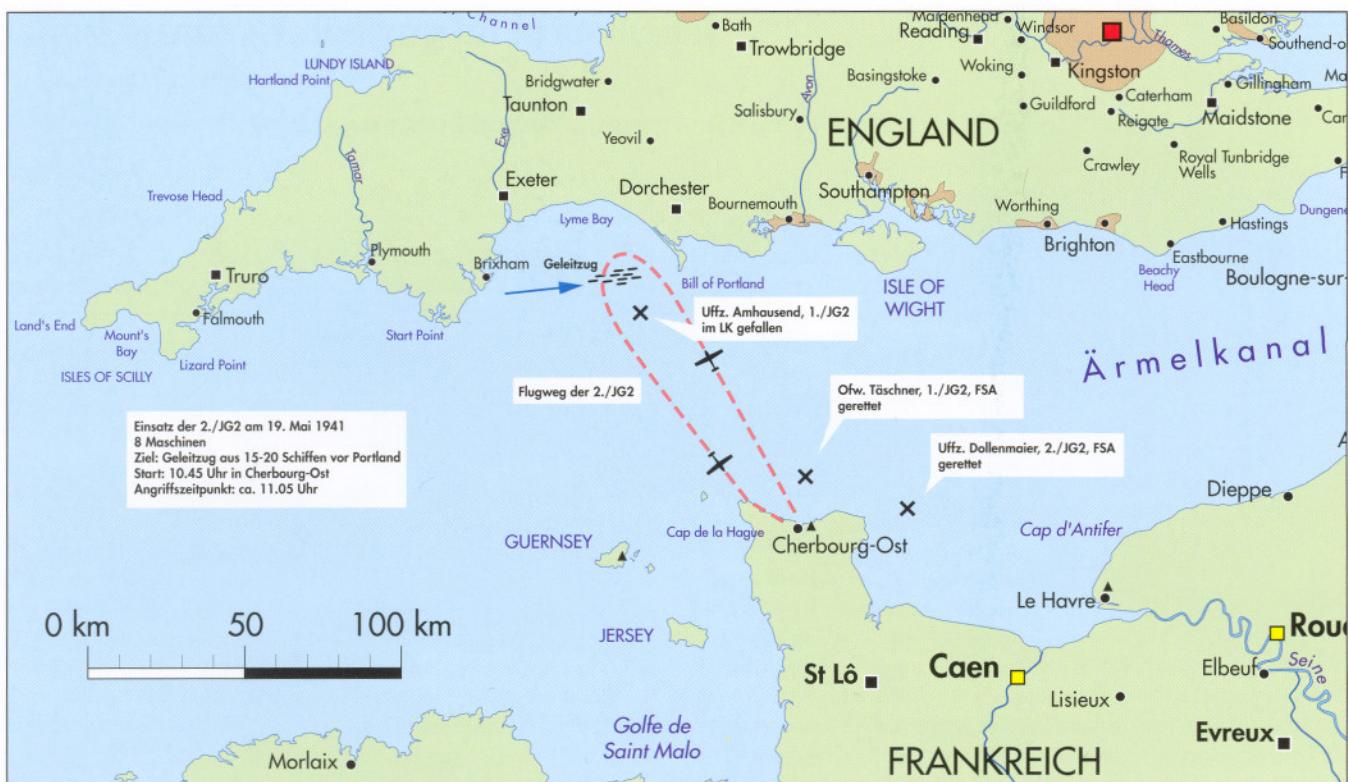
* Startzeit von Staffelkapitän Oblt. Bethke 10.50 Uhr [Quelle Flugbuch Bethke]

Photo 52

Lt. Wickop's Bf 109 E-7 "11" is serviced, early May 1941. The aircraft number is in outline form, typical for a machine of 2./JG 2. The outline was painted directly onto the camouflage. The aircraft also has a yellow rudder and engine cowling. The upper part of the engine cowling is on the ground behind the engine. In front of the aircraft are ammunition boxes for the twin MG 17s.

maier [Lt. Rudolf Schleicher and Uffz. Kuno Dollenmaier, the author] flying reconnaissance over Brixham. A steamer had been attacked and hit with 3 or 4 bombs on 11 May, and they were to determine whether it had sunk. It was found to be mostly submerged, with just the masts and stack above water. The pair then dropped two bombs on the city and strafed, not nice, but more practical than dumping them in the sea. Like the Tommy you would say. After all, why shouldn't we do the same as they? On the way home they discovered a convoy of 15 to 20 vessels in grid square GH 7-3, heading east across the bay towards Portland. After Schleicher landed, a mission was organized against the convoy. Eight fighter-bombers took off at 1045 hours. After 17 minutes airborne we saw the cliffs of Portland appear to starboard. Conditions over the Channel were unusual: completely clear with cumulus clouds over England. Then we saw one,





Orginal-Kartenzeichnung von Lt. Dietrich Wickop zum Angriff am 19. Mai 1941

Verluste der I/JG 2 am 19.5.1941

Maschine	Werknr.	Flugzeugführer	Staffel	Schicksal	Maschine
Bf 109 E-7	3814	Uffz. Kuno Dollenmaier	2./JG 2	nach Luftkampf mit Jägern; Gasgestängebruch, FSA 20 km östl. Cherbourg wg. Spritmangels. Flugzeugführer durch franz. Fischerboot gerettet.	100%
Bf 109 E-7	6439	Uffz. Kaspar Amhausend	1./JG 2	im Luftkampf mit Jägern südlich Portland über See, gefallen	100%
Bf 109 E-7	6506	Ofw. Rudolf Täschner	1./JG 2	Luftkampf mit Jägern südlich Portland bis nördlich Cherbourg, abgeschossen, FSA. Flugzeugführer durch Seenotdienst am Abend gerettet.	100%



Foto 53

Lt. Erich Rudorffer, der zu dieser Zeit erfolgreichste Flugzeugführer der 2. Staffel, aufgenommen unmittelbar nach seiner Ritterkreuzverleihung am 1. Mai 1941. Er erhielt die Auszeichnung, wie zu dieser Zeit üblich, nach 20 Abschüssen, die er am 21. April erreicht hatte. Rudorffer nahm an dem Einsatz am 19. Mai 1941 teil und warf seine Bombe auf ein britisches U-Boot, das er knapp verfehlte. Im Juni wurde er zum Stab II./JG 2 versetzt.

Photo 53

Lt. Erich Rudorffer, 2. Staffel's most successful pilot at that time, in a photo taken just after he received the Knight's Cross on 1 May 1941. He was awarded the decoration after his 20th victory, which he achieved on 21. April and was standard practice at that time. Rudorffer took part in the mission on 19 May 1941, just missing a British submarine with his bomb. In June he was transferred to Stab II./JG 2.



Foto 54

Lt. Siegfried Bethke, Staffelkapitän der 2./JG 2 und einer der „Alten“ in der I. Gruppe, im Januar 1941 auf dem Platz Beaumont le Roger. Bethke führte den Verband der 2. Staffel bei dem Angriff auf den Geleitzug am 19. Mai. Er überlebte den Krieg und war zuletzt Hauptmann. Insgesamt erzielte Siegfried Bethke 12 Abschüsse.

Photo 54

Lt. Siegfried Bethke, commander of 2./JG 2 and one of the I. Gruppe's veterans. Bethke led the 2. Staffel formation in the attack on the convoy on 19 May. He survived the war with the final rank of Hauptmann. Bethke scored a total of 12 victories.

two, no three smoke trails emerge from the horizon. We recognized them as ships sailing east. Unfortunately Siegfried [Lt. Siegfried Bethke, the author] climbed too soon, up to 200 meters, while we were still 8 to 10 km away, and of course the enemy saw us quite early. When we were about 4 km away they gave us a recognition signal, the letter A flashed from an Aldis lamp. When no reply was given, the expected happened. I saw four gun flashes, then four black puffs of smoke. The flak was at the right height, only 50 to 80 meters to our left. We had already moved into attack formation and I was in position. Siegfried's target was a ship sailing alone, while mine was two ships sailing together. I had closed to about 800 meters at a height of 200 meters when the nearest vessel suddenly released a barrage balloon, which shot up to 800 meters. I managed to avoid it, then dove at the second ship and released my bomb from a height of 50 meters. I saw it strike the side of the ship. After the attack I dove away to the left and observed a huge pillar above the vessel, which was listing to portside. Then my attention was diverted by the others, all of whom had yet to drop their bombs. Rudorffer and Liedig [Lt. Rudorffer and Uffz. Wolfgang Liedig, the author] dropped theirs on a submarine. But Dollenmaier was missing. I searched until my eyes hurt, but there was nothing to be seen. Siegfried [Bethke, the author], Schleicher and I flew back and forth over the middle of the Channel for a further half hour without seeing anything. Our attack had stirred up a hornet's

997					9	Sechs Minut			18.5. 1941	10.50			19.5. 1941	50'	145'	Fliegerminister in im Hecknähe Angriff auf Geleitzug, 20 Km. westl. Portland. Mit 250 kg. Bombe Treffer in Hecknähe eines U. Bootes. (versenkt) Friedrich Uffz. Dollenmaier fehlt in Uffz. Dollenmaier
999	*				9	Sechs Minut			19.5. 1941	11.40			20.5. 1941	73'	146	

Foto 55

Auszug aus dem Flugbuch von Lt. Erich Rudorffer, mit dem Einsatzeintrag zum 19. Mai 1941. Die Bemerkung lautet: „Angriff auf Geleitzug 20 km westl. Portland. Mit 250 kg Bombe Treffer in Hecknähe eines U-Bootes. (versenkt)“. Die Angabe bezüglich des Treffers auf dem U-Boot ist nicht korrekt. Die Angabe „versenkt“ wurde ohnehin nachträglich in das Flugbuch eingefügt. Für einen Treffer bzw. sogar eine Versenkung finden sich weder im Tagebuch Wickops, noch in anderen Unterlagen Hinweise. Im Flugbuch des Staffelkapitäns Oblt. Bethke heißt es lediglich: „Angriff auf Geleitzug 20 km w. Portland mit 250 kg (Bombe). U-Boot + 1 Sperrbrecher 2500 BRT“.

Photo 55

Extract from Lt. Erich Rudorffer's logbook. The entry concerning the mission on 19 May 1941 reads: "Attack on convoy 20 km west of Portland. Scored hit on aft section of submarine with 250-kg bomb (sunk)." The statement about the hit on the sub is incorrect, and the comment "sunk" was entered in the logbook at a later date. There is nothing in Wickop's diary or any other source to confirm a hit or a sinking. The logbook of Staffelkapitän Oblt. Bethke reads simply: "Attack on a convoy 20 km W of Portland with 250 kg (bomb). Submarine + 1 auxiliary cruiser 2500 BRT".



Foto 56

Lt. Dietrich Wickop vor seiner „11“ am Tag nach dem Einsatz. Der 40er Anstrich der Bf 109 E-7 ist stark nachbehandelt worden, wahrscheinlich eine Flecktarnung aus RLM 70 (schwarzgrün) und 74 (graugrün). Sehr interessant sind die beiden Handlochdeckel im Bereich der taktischen Zahl. Sie zeigen, daß in Wickops Maschine eine GM-1 Anlage eingebaut wurde. Aus der Bf 109 E-7/N* wurde durch den Einbau der GM-1 Anlage eine Bf 109 E-7/Z. Dieser Einbau erfolgte nur bei wenigen Bf 109 E-7/N, weshalb Fotos davon sehr selten sind. Durch die Zusatzeinspritzung von Sauerstoff aus dieser Anlage, war eine kurzzeitige Erhöhung der Geschwindigkeit um bis zu 100 km/h möglich. Die dafür nötigen Sauerstoffflaschen waren hinter den Handlochdeckeln eingebaut.

* Das „N“ stand für den bei diesen Maschinen eingebauten DB 601 N-Motor. Dieser Motor benötigte 100 Oktan C-3 Benzin, was durch das „C3“ in dem Oktandreieck oberhalb der taktischen Zahl deutlich gemacht wurde.

muluswolken, sonst frei. Da sahen wir auch schon aus dem Horizont heraus 1, 2 nein 3 Rauchfahnen, die wir als Schiffe, Ost fahrend erkannten. Leider zog Siegfried [Lt. Siegfried Bethke, Staffelkapitän 2./JG 2; d. Red.] etwas reichlich früh, fast 8-10 km vorher hoch auf 200 m, so daß sie uns natürlich schon recht früh erkannten. Als wir etwa 4 km entfernt waren, gaben sie uns das Erkennungssignal, einen Blinkspruch (Buchstabe „A“) rauf. Da keine Antwort darauf erfolgte, kam das übrige von selbst. Vier Schüsse sah ich aufblitzen, dann vier Rauchwolken. Die Flak lag gut in der Höhe, nur 50-80 m links von uns. Dann war ich schon auf Angriffsposition ran. Vorher hatten wir uns geteilt. Siegfried [Bethke] auf das einzeln fahrende und ich auf die zwei zusammen fahrende Schiffe. Ich war auf etwa 800 m ran und in 200 m Höhe, da schoß auf dem uns am nächsten liegenden Schiff ruckartig ein Sperrballon hoch, bis in etwa 800 m Höhe. Ich konnte ihm noch ausweichen und auf das zweite Schiff andrücken, warf in 50 m Höhe die Bombe und sah sie gegen die Bordwand knallen. Nach dem Angriff drückte ich nach links unten weg und beobachtete einen riesigen Pils über dem Schiff und es war nach Backbord geneigt. Dann wurde ich durch die anderen abgelenkt, die sämtlich noch ihre Bomben drunter hatten. Rudorffer und Liedig [Lt. Rudorffer und Uffz. Wolfgang Liedig; d. Red.] warfen ihre dann auf ein U-Boot. Aber Dollenmaier fehlte. Die Augen habe ich mir aus dem Kopf gesehen, aber nichts, gar nichts war zu sehen. Siegfried [Bethke; d. Red.], Schleicher und ich flo-

Photo 56

Lt. Dietrich Wickop in front of his "11" on the day after the mission. The Bf 109 E-7's 1940 finish has been much modified, with mottling probably in RLM 70 (black-green) and 74 (gray-green). The access hatches near the aircraft number are very interesting. They indicate that a GM-1 system was installed in Wickop's machine. Installation of GM-1 in a Bf 109 E-7/N resulted in a Bf 109 E-7/Z. Few Bf 109 E-7 Ns were so converted, thus photos of such machines are rare. The injection of nitrous-oxide resulted in a short-term speed increase of up to 100 kph. The bottles containing the gas were installed behind the access hatches.*

**The "N" stood for the DB 601 N engine installed in these machines. This power plant required 100-octane C-3 fuel, as may be seen in the octane triangle above the aircraft number.*

nest and the Tommies had taken to the air, and as we were flying round at 1200 meters it was high time to head home. There was a shower over the field and we landed more or less individually. Afterward we learned that Dollenmaier had bailed out. A fix had been taken on his position and he was pulled from the water by a small French fishing boat about 20 km off Cherbourg. He had broken off his first attack after my encounter with the barrage balloon and begun setting up for a second attack instead of holding formation [with his element leader Wickop, the author]. As he did this his throttle linkage broke. He jettisoned his bomb and immediately set course for home. In his attempts to reduce power for the flight back to base, he failed to pay close enough attention to his compass and flew too far to the east. Too late he turned south and was unable to reach land. He wasn't in the drink long, however, and anyway he had got into his life raft.

The reconnaissance pair sent out by the 1. Staffel to determine the results of our attack suffered a less fortunate fate. They [Täschner and Ambausend] first ran into three Spitfires, two of which they shot down, then five more got on their tail, three of them behind Täschner. They pursued him and then unfortunately shot up his radiators, causing his machine to lose speed. The Tommies' textbook attacks finally set the aircraft on fire and Täschner baled out from a height of*



Foto 57

Noch einmal das Leitwerk der „11“ von Lt. Wickop mit der Versenkungsmarkierung. Wie ein weiteres, qualitativ schlechtes Foto belegt, war das Schiffssymbol auf beiden Seiten des Seitenruders aufgemalt.

Photo 57

Another view of the tail of Wickop's machine with the ship symbol. Though of rather poor quality, this photo confirms that the ship symbol was painted on both sides of the rudder.

gen noch über eine halbe Stunde hin und zurück, kreuz und quer in der Mitte des Kanals, aber nichts war zu sehen. Mittlerweile waren die Tommies durch den Stich ins Wespennest in die Luft gegangen und da wir in 1.200 m rumflogen, war es aller höchste Zeit, als wir nach Hause flogen. Als wir mehr oder weniger einzeln, infolge eines über dem Platz liegenden Schauers landeten**, hörten wir, das Dollenmaier nach Peilungen aussteigen und 20 km von Cherbourg durch ein kleines französisches Fischerschiff aufgefischt worden war. Er war seine Bombe beim ersten Angriff, als ich den Sperrbrecher traf, nicht mehr losgeworden und wollte noch einen zweiten Angriff durchführen, anstatt [an Wickop als Rottenführer, d. Red] dran zu bleiben. Dabei brach ihm das Gasgestänge. Er musste die Bombe [...] wegwerfen und flog sofort nach Hause. Weil er nun auf dem Rückflug versuchte Gas zurück zu nehmen, achtete er nicht genau auf den Kompaß und kam zu weit nach Osten ab, wodurch er zu spät nach Süden einbog und nicht mehr auf Land kam. Er lag aber nicht lange im Bach und hatte sich außerdem ins Schlauchboot gepackt.

Traurig dagegen war es, wie es der Aufklärungsrotte der 1. Staffel erging, welche die Wirkung unseres Angriffes aufklären sollte. Sie (Täschner/Ambausend) kamen zuerst mit 3 Spitfire zusammen, von denen sie zwei abschossen***, dann hingen 5 hinter ihnen davon 3 hinter Täschner. Die haben ihn gehetzt und ihm dann unglücklicherweise den Kühler zerschossen, wodurch der Vogel langsamer und langsamer wurde, bis die Tommies ihre schulmäßigen Angriffe durch in Brand schießen gekrönt sahen und Täschner

** Landung laut Flugbuch Oblt. Bethke 11.40 Uhr

*** diese beiden Abschüsse der 1.JG 2 sind in dem kürzlich erschienenen Band 4/I „Die Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe“ von Jochen Pries, irrtümlicherweise der III./JG 2 zu geordnet

200 m. He spent five hours in the water, including one hour spent freeing himself from his parachute, in which he had become entangled. Reins [Uffz. Willi Reins, 1.JG 2, the author] found him after 2 hours, and from then on two or three aircraft remained overhead until he was picked up by a He 59.

He had a brief stay in hospital but recovered very well. The 1. Staffel moved to Dinan because of its losses and the 3. Staffel came here to replace it.

Virtually the entire Geschwader turned up here during the afternoon, ready to smoke out the "wasps" over there, but it never happened because of the search effort. As evening approached everyone was still searching for Ambausend, but the lad was not found.

Hopefully the English have him."

*These two victories by 1.JG 2 are wrongly attributed to III./JG 2 in the recently published book "Die Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe" by Jochen Pries.

The British had come across two experienced pilots in Fw. Täschner and Uffz. Ambausend. Täschner had achieved 11 victories and Ambausend 5 with 1.JG 2. Because of the absence of witnesses, the two victories on 19 May were probably credited to the Staffel. Sadly the British did not pick up Ambausend, who was killed when his machine crashed south of Portland.

This account documents very clearly the scale of the effort against enemy shipping in the Channel and the heavy losses suffered as a result. One can certainly characterize it as fortunate that two of the three downed pilots were rescued from the Channel. After the Jabo Staffel's so-so results in May, in June the 2. Staffel stopped flying these missions.

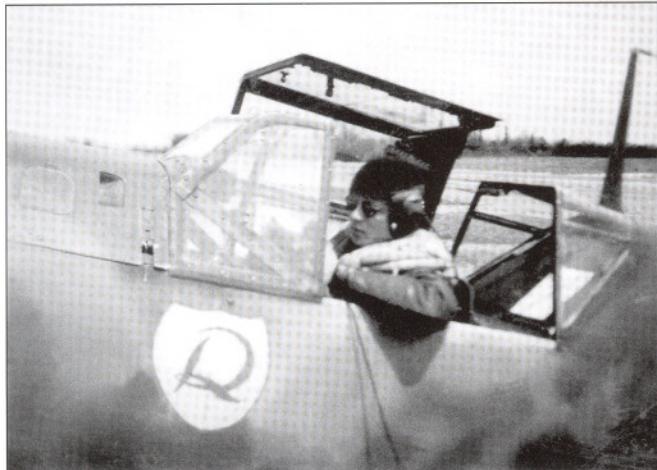


Foto 58

Während der Sitzbereitschaft in brütender Hitze! Lt. Wickop in seiner Bf 109 E-7, „11“. Die Aufnahme entstand bei derselben Gelegenheit wie die Fotos 56 und 57.

Foto 59

Dieses Foto zeigt Lt. Wickop mit Kapok-Schwimmweste vor dem gelben Seitenruder seiner „11“, mit der Schiffsversenkungsmarkierung des am 19. Mai 1941 versunkenen Speerbrechers.

Foto 60

Fw. Rudolf Täschner von der 1. Staffel, der bei dem Aufklärungseinsatz nach dem Jabo-Angriff der 2. Staffel, über dem Kanal mit seinem Rottenflieger von britischen Jägern gestellt und abgeschossen wurde. Täschner konnte jedoch mit dem Fallschirm abspringen und wurde wenig später vom Seenotdienst gerettet. Er gilt seit dem 28. August 1943 bei der 1./JG 53 in Italien als vermisst. Bis dahin hatte Täschner 20 Abschüsse erzielt.



Photo 58

Cockpit readiness in the fierce heat! Lt. Wickop in his Bf 109 E-7 "11". The photo was taken on the same occasion as photos 56 and 57.

Photo 59

This photo shows Lt. Wickop with kapok life vest in front of the yellow rudder of his aircraft "11". The ship symbol on the rudder is for the auxiliary cruiser sunk on 19 May 1941.

Photo 60

Fw. Rudolf Täschner of the 1. Staffel. While carrying out post-strike reconnaissance, he and his wingman were intercepted over the Channel by British fighters and shot down. Täschner baled out and was rescued soon after. He was posted missing on 28 Aug. 1943, while serving with 1./JG 53 in Italy. Altogether Täschner scored 20 victories.

schnner dann aus 200 m absprang. 5 Stunden hat er im Bach gelegen, davon hat er sich eine Stunde nur mit den verheddeten Fallschirmschnüren beschäftigt, bis er davon frei war. Nach 2 Stunden hatte ihn Reins [gemeint ist Uffz. Willi Reins, 1./JG 2; die Red.] gefunden und von da an waren immer 2-3 Maschinen bei ihm, bis er durch die He 59 rausgeholt wurde.

Augenblicklich liegt er im Lazarett, hat sich aber ganz gut erholt. Die 1. Staffel verlegt wegen der Verluste nach Dinan und die 3. kommt dafür hierher als Ablösung.

Im Laufe des Nachmittages war fast das ganze Geschwader hier, das an sich die „Westen“ da drüben ausräuchern wollte, aber dazu kam es gar nicht wegen der Seenotfälle. Gegen Abend suchte noch alles nach Amhausend, aber den Jungen hat man nicht mehr gefunden. Hoffentlich haben ihn die Engländer.“

Die Engländer waren bei der Rote Fw. Täschner / Uffz. Amhausend auf zwei erfahrene Flugzeugführer gestoßen. Täschner hatte zu diesem Zeitpunkt 11 und Amhausend 5 Abschüsse bei der 1./JG 2 erzielt. Die beiden Abschüsse am 19. Mai dürften mangels Zeugen vermutlich auf das Staffelkonto gebucht worden sein. Leider hatten auch die Engländer Uffz. Amhausend nicht geborgen, er war beim Absturz seiner Maschine südlich Portland gefallen.

Der Bericht dokumentiert sehr deutlich, wie groß der Einsatz und wie hoch die Verluste bei den Einsätzen gegen Schiffssziele im Kanal waren. Man kann es durchaus als glücklich bezeichnen, das bei dem Einsatz zwei der drei abgeschossenen und abgesprungenen Flugzeugführer aus dem Kanal gerettet werden konnten.

Nach den nur mäßigen Erfolgen der Jabo-Staffel im Mai, wurden diese Einsätze der 2. Staffel im Juni wieder eingestellt.



„Giftalarm“ bei der IV./KG 1

IV./KG 1 -“Poison Gas Alarm”

von Axel Urbanke und Markus Richter

Seit 1. September 1943 lag die IV./KG 1 auf dem Flugplatz Schaulen in Ostpreußen. Als Ergänzungsgruppe des Geschwaders bestand ihre Aufgabe darin, wie bei den IV. Gruppen der Kampfgeschwader üblich, jungen Besatzungen den letzten Schliff vor ihrem Fronteinsatz zu geben. Im Jahr 1943 bildete die Gruppe 157 Besatzungen aus und gab sie anschließend an das Geschwader bzw. andere Verbände ab.

Neben dem reinen Flugdienst fanden auch andere Übungseinheiten statt, wie z.B. Alarmübungen zur Horstverteidigung und Verlegungen, um die Besatzungen umfassend auf den Frontalltag vorzubereiten. Am 25. Juli 1943 fand darüber hinaus eine große Gaskampfübung mit Beteiligung der Horstfeuerwehr statt. Von diesem Zeitpunkt an fand monatlich ein so genannter „Gastag“ statt. An diesen Tagen galt für den gesamten Fliegerhorst Gasbereitschaft. Jeder Mann hatte somit seine Gasmaske bei sich am Mann zu tragen. Im Laufe des Tages wurde dann irgendwann Gasalarm ausgelöst, der die Ausführung sämtlicher Schutzmaßnahmen nach sich zog. Zum Teil hielt dieser Alarmzustand bis zu 2 Stunden an, für die mit Maske arbeitenden Männer eine anstrengende Übungseinheit.

Die Gasspür- und Entgiftungsgruppen wurden laufend aus und fortgebildet. Gaschutzoffiziere und – Unteroffiziere sowie ein Teil der Einheitsführer nahm an Lehrgängen der Feldgaschutzzschule in Riga teil. Insgesamt besuchten 1943 26 Offiziere und Unteroffiziere diese Schulungen. Die Existenz dieser Schule sowie die Intensivierung der Gaschutzzübungen, die auch bei anderen Einheiten durchgeführt worden sein dürften, deuten darauf hin, dass die Wehrmacht offensichtlich wieder verstärkt mit Gasangriffen rechnete, so wie sie schon aus dem Ersten Weltkrieg bekannt waren.

On 1 Sept. 1943, IV./KG 1 took up residence at Schaulen airfield, East Prussia. It was standard practice for the IV. Gruppe of a Kampfgeschwader (bomber wing) to serve as replacement training Gruppe, thus IV./KG 1 was responsible for putting the finishing touches on new crews before they joined operational units. In 1943 the Gruppe trained 157 crews, which were sent to the Geschwader and to other units.

In addition to flight duties, crews were prepared for other front-line contingencies, such as airfield defense and transfers. On 25 July 1943 the Gruppe carried out a major gas training exercise with participation by the base firefighters. From then on one such “gas day” was held each month. The entire base was put on gas alert, which meant that every man had to have his gas mask on his person. The poison gas alarm was sounded at some time during the day, whereupon all protective measures were implemented. Sometimes the gas alert lasted up to two hours, something of an ordeal for the men working with gas masks on. The gas detection and decontamination teams fell out for training. Gas defense officers and NCOs and some unit commanders attended courses at the Gas Defense School in Riga. In 1943 a total of 26 officers and NCOs took the course. The existence of the school and the emphasis on gas defense exercises, which must have been conducted by other units too, suggest that the Wehrmacht had growing reason to expect gas attacks similar to those of the First World War.



Foto 61

Giftalarm bei der IV./KG 1. Technisches Personal und Feuerwehrleute im Vollschutz (Gasmaske und Spezialschutanzug) simulieren die Dekontamination einer mit Kampfstoffen benetzten Ju 88. Mit Löschschaum und unter Einsatz von Schrubbern wird die Maschine gesäubert. Keine leichte Arbeit angesichts der rutschigen Maschinenoberfläche. Die Aufnahme entstand bei der Großübung am 27. Juli 1943.

Sammlung Richter

Photo 61

IV./KG 1 during a poison gas alarm. Technical staff and firefighters wearing full protective gear (gas masks and special suits) simulate the decontamination of a Ju 88. The machine is being washed with fire-fighting foam and scrubbers: no easy task on the slippery surfaces of the aircraft. The photo was taken during the exercise on 27 July 1943.

Richter Collection



Foto/Photo 62



Foto/Photo 63

Noch einmal der Ostermann-Bruch

Auch wenn wir uns bemühen, Themen möglichst in einem Block vollständig darzustellen, erhalten wir oft nach Erscheinen unserer Bände interessante Fotos und Zuschriften mit zusätzlichen Informationen, die einen Nachtrag erforderlich machen. Diesmal sind es zwei tolle neue Aufnahme, zu der in Edition 5 (Seite 30-34) gezeigten „schwarzen 1“ von Oblt. Max-Hellmuth Ostermann von der 8./JG 54, nach seiner Bruchlandung am 10.5.1942 bei Bor südöstlich Leningrad.

Die erste Aufnahme zeigt erstmalig Oblt. Ostermann umringt von Heeressoldaten am Ort der Bauchlandung, bei der Schilderung des Luftkampfes. Auf dem zweiten Foto ist erneut die „schwarze 1“ zu sehen, doch nun endlich einmal von der linken Seite. Interessant ist, daß es so wirkt, als sei der Rumpf komplett in Hellgrau getarnt, was nicht zu den bisher bekannten Aufnahmen der rechten Maschinenseite paßt. Gut zu erkennen sind erneut die Abschüßbalken am Seitenruder. Hierzu schrieb uns Winfried Bock in Ergänzung zu unserem Artikel und der darin aufgeworfenen Frage nach der Abschüßzahl Ostermanns bis zum 10.5.1942:

„Die Angaben zu den Abschüssen Ostermanns im Frühjahr 1942 entstammen einer älteren Abschüßzusammenstellung, die noch nicht ganz vollständig war. Zwischenzeitlich liegen durch die Auswertung verschiedener weiterer im Bundesarchiv-Militärarchiv archivierten Abschüßfilme, Daten über sämtliche 102 Abschüsse vor. Daraus ergibt sich nunmehr:

- Ostermann erreichte bei der 3./JG 54 (I. Gruppe, die Red.) bis zum 1.2.1942 62 Abschüsse
- Einsatzpause bis zur Verleihung des Eichenlaubes am 12.3.1942
- bei der 8./JG 54 erzielte er anschließend bis zum 31.3.1942 den 63. – 82. Abschuß und im April weitere 12 = 94 Abschüsse. Es folgten im Mai:

95.	06.05.1942	18.12 Uhr	I-180
96.	„	18.19 Uhr	I-180
97.	09.05.1942	15.23 Uhr	Curtiss P-40
98.	10.05.1942	8.25 Uhr	I-180 Bruchlandung nach LK (siehe Foto)
99.	12.05.1942	9.36 Uhr	I-16
100.	„	9.41 Uhr	I-16 Bruchlandung nach LK, schwer verwundet

Damit ist eindeutig belegt, daß auf den Fotos seiner Maschine die Abschüßbilanz am Seitenruder korrekt wiedergegeben ist.“



Foto/Photo 64

The Ostermann Crash Revisited

Even though we attempt to cover themes completely in a single issue, we often receive additional photos and information which justify revisiting a subject. This time we receive two wonderful new photos depicting a machine previously illustrated in Edition 5 (page 30-34), "Black 1", the aircraft of Oblt. Max-Hellmuth Ostermann of 8./JG 54, after its crash-landing near Bor southeast of Leningrad on 10 May 1942.

The first photo shows Oblt. Ostermann at the scene of the belly landing, surrounded by members of the army, describing the recent combat. In the second photo is "Black 1" again, this time from the left side. Interestingly, the aircraft appears to be painted pale gray. The victory bars on the rudder are also clearly visible. As to the questions about Ostermann's victory total by 10 May 1942 raised by our article, Winfried Bock writes:



"The information concerning Ostermann's victories in early 1942 comes from an old, incomplete victory compilation. Since then, evaluation of victory records on microfilm held by the Federal Archive-Military Archive has resulted in the total of 102 victories. This research has revealed that:

- Ostermann reached 62 victories with 3./JG 54 (I. Gruppe, the editors) by 1 Feb. 1942.
- Subsequent break in operational flying until receipt of the Oak Leaves on 12 Mar. 1942.
- Subsequently recorded his 63rd to 82nd victories with 8./JG 54 by 31 Mar. 1942 and another 12 in April, for a total of 94 victories. Then followed in May:

95	6 May 1942	1812 hours	I-180
96	"	1819 hours	I-180
97	9 May 1942	1523 hours	Curtiss P-40
98	10 May 1942	0825 hours	I-180 crash-landing after combat (see photo)
99	12 May 1942	0936 hours	I-16
100	"	0941 hours	I-16 crash-landing after combat, seriously wounded

It is thus now certain that the victory total on the rudder in the photographs of his machine is correct."

Das Grabkreuz ohne Namen

Zu den Fugzeugführern des JG 51, die mit Beginn des Rußlandfeldzuges durch Abschußfolge von sich Reden machten, zählte u.a. der Staffelkapitän der 3./JG 51 Oblt. Heinrich Krafft. Der 26jährige Offizier hatte die Staffel am 11. November 1940 in Frankreich übernommen, wo er bis zu diesem Zeitpunkt insgesamt vier Abschüsse gegen westliche Gegner erzielen konnte. Am ersten Tage des Rußlandfeldzuges, dem 22. Juni 1941, verdoppelte er diese Zahl sogleich. Die erste russische Maschine fiel um 7.02 Uhr, die letzte des Tages um 17.45 Uhr. Von nun an erhöhte „Gaudi“, wie ihn seine Kameraden nannten, seine Abschußzahl stetig. Ende des Jahres hatte er 34 Abschüsse auf seinem Konto. Im März 1942 erzielte er seinen 48. Abschuß, woraufhin ihm am 18. März 1942 das Ritterkreuz verliehen wurde. Wenig später übernahm der inzwischen zum Hauptmann beförderte Krafft am 1. Juni die I/JG 51, als Nachfolger für den am Vortage bei einem Landeanfall verwundeten Hptm. Fözö (siehe Edition 4, Foto 61 + 62).

Auch im Sommer und Herbst 1942 rissen die Abschußfolge von „Gaudi“ Krafft nicht ab. Die Umrüstung der Gruppe von Bf 109 auf Fw 190 (siehe Edition 1, Umschlagfoto und Text), wirkte sich somit nicht negativ aus. Am 30. September fiel die 60. gegnerische Maschine und am 4. Dezember der 75. Gegner. Kraffts 100. Abschuß schien somit nur eine Frage der Zeit zu sein. Am 10. Dezember waren die Abschüsse 77 und 78 zu verzeichnen. Vier Tage später startete Hptm. Krafft zu einem Einsatz in den Kampfraum vor Moskau, wo seit 5. Dezember die Gegenoffensive der Sowjets gegen die Heeresgruppe Mitte im Gange war. Die Stoßkraft der russischen Truppen war enorm und die deutschen Truppen gerieten täglich in größere Bedrängnis.

Südlich Belyj unweit Rshew, nördlich der Autobahn Smolensk – Moskau, erhielten die Maschinen der I/JG 51 plötzlich starkes russisches Flakfeuer. Kameraden sahen wie die Maschine des Gruppenkommandeurs (Fw 190 A-3 „<<“, Werknr. 130539) hierbei Treffer erhielt und brennend nach unten wegging. Über das was dann geschah kann nur spekuliert werden. Zwar heißt es immer wieder, Krafft sei die Notlandung gelungen und russische Soldaten hätten ihn dann erschlagen, doch war von uns keine Quelle für diese Angabe zu finden, so daß Zweifel angebracht sind. Fest steht indes, daß Hptm. Krafft den Absturz bei Kurkina nicht überlebte und das Soldaten des Panzer Grenadier Regiments 25 den Toten anschließend bargen. Offensichtlich gab es bei der Identifizierung erheblich Probleme. Ob die Papiere aufgrund von Mißhandlung oder Feuer einwirkung nicht mehr lesbar waren ist nicht mehr zu klären. In jedem Fall wurde Krafft zunächst unidentifiziert in einem Feldgrab als „Jagdfighter Hptm. Heinz K..., Einh. 181....“ beigesetzt. Erst später konnte man klären, welcher Flugzeugführer dort beigesetzt worden war

The Grave with No Name

Among the pilots of JG 51 who made names for themselves early in the war against Russia was the commander of 3./JG 51, Oblt. Heinrich Krafft. The 26-year-old officer had assumed command of the Staffel in France on 11 Nov. 1940 at which time he had four victories to his credit, all against western opponents. Krafft doubled his total on the very first day of the war against Russia. The first enemy aircraft fell at 0702, the last of the day at 1745. From then on “Gaudi”, as his friends called him, increased his victory total steadily. By the end of the year he had 34 victories. His 48th fell in March 1942 and on the 18th he was awarded the Knight’s Cross. After promotion to Hauptmann, on 1 June Krafft assumed command of I/JG 51, replacing Hptm. Fözö who had been injured in a landing accident the day before (see Edition 4, Photos 61 and 62).

“Gaudi” Krafft’s run of success continued through the summer and autumn of 1942. The Gruppe’s conversion to the Fw 190 (see Edition 1, cover photo and text) had no negative impact.

The 60th enemy machine fell to his guns on 30 Sept. and the 75th on 4 Dec. It seemed that Krafft’s 100th victory was just a matter of time. Victories 77 and 78 came on 10 December. Four days later Krafft took off on a mission over the combat zone in front of Moscow, where a Soviet counteroffensive against Army Group Center had been under way since 5 December. Russian strength was enormous and the German forces faced new crises daily.

South of Belyj not far from Rzhev, north of the Smolensk to Moscow highway, the aircraft of I/JG 51 suddenly came under heavy anti-aircraft fire. The other pilots saw the Gruppe commander’s aircraft (Fw 190 A-3, Double Chevron, WerkNr. 130539) were hit and went down in flames. It can only be speculated as to what happened after this. It has often been stated that Krafft made a successful forced landing but was then murdered by Russian troops, however we have been unable to find the source of this information, which raises doubts. What is known, is that Hptm. Krafft did not survive the crash near Kurkina and that soldiers of Panzer Grenadier Regiment 25 subsequently recovered his body. There were obviously problems with identification. Perhaps his papers were no longer legible because of mishandling or fire, but in any case Krafft was initially buried in the field as “Fighter Pilot Hptm. Heinz K..., Unit 181 ...” Not until later was the identity of the pilot buried there confirmed.



Foto 65

Eine der letzten Aufnahmen von Hptm. „Gaudi“ Krafft aus dem November/Dezember 1942. Zusammen mit einem Wart inspiziert er seine Fw 190. Die Aufnahme ist keinesfalls im Frühjahr 1942 aufgenommen, wie u.a. im Buch von Held: „Die deutsche Jagd“ angegeben. Zu dieser Zeit war die I/JG 51 nämlich noch gar nicht mit Fw 190 ausgerüstet. Diese Umrüstung fand erst im Sommer 1942 statt. Da Krafft auf dem Foto eine Winterfellmütze trägt, kann die Aufnahme nur in den Wintermonaten vor seinem Tod entstanden sein.

Sammlung Hünemeke

Photo 65

One of the last photos of Hptm. “Gaudi” Krafft, taken in November-December 1942. He and a mechanic inspect his Fw 190. The photo was definitely not taken in spring 1942 as claimed elsewhere, as in Held’s book “Die deutsche Jagd”. I/JG 51 did not convert to the Fw 190 until the summer of 1942. Krafft is wearing a fur cap, suggesting that the photo must have been taken during the winter months.

Hünemeke Collection



Foto/Photo 66

Foto 66

Oblt. Heinrich Krafft im Sommer 1942 nach seiner Ritterkreuzverleihung, als Kommandeur der I./JG 51.

Sammlung Hünemeke



Foto/Photo 67

Photo 66

Oblt. Heinrich Krafft, commander of I./JG 51, in the summer of 1942 after receiving the Knight's Cross.

Hünemeke Collection

Foto 67

Das „Grab ohne Namen“ in Kurkina bei Rshew. Neben Krafft liegt ein bei den Abwehrkämpfen gefallener Grenadier des Panzer Grenadier Regiments 25.

Sammlung Richter

Foto 68 Text

Bei der Besetzung der Niederlande im Mai 1940 erbeutete die Luftwaffe eine ganze Reihe Wasserflugzeuge des Typs Fokker T-8. Diese Maschinen waren bei den Niederländern erst 1939 neu eingeführt worden und fanden als Seeaufklärer Verwendung. Die Luftwaffe übernahm 8 der erbeuteten Flugzeuge in ihre Dienste. Der Großteil dieser Maschinen flog im Mittelmeerraum bei der SAGr 126, einige andere Fokker T-8 waren im Nordseebereich eingesetzt. Die Fokker wurden als Seeaufklärer und Seenotmaschinen eingesetzt und bewährten sich ausgezeichnet. Unsere Aufnahme zeigt eine der acht von der Luftwaffe übernommenen Maschinen auf dem Seeflugplatz Schellingwoude/Niederlande im Spätsommer 1940. Das Flugzeug trägt deutsche Kennzeichen, das Stammkennzeichen lautet K oder R - D + GG. Erwähnenswert ist im übrigen, daß auch die RAF diesen Maschinentyp mit niederländischen Besatzungen einsetzte. Diese waren bei der Besetzung der Niederlande mit ihren Maschinen nach England geflüchtet.

Photo 68

During the occupation of the Netherlands in May 1940 the Luftwaffe captured a number of Fokker T-8 seaplanes. The Dutch had only placed the type into service in 1939, using it in the maritime reconnaissance role. The Luftwaffe put eight of the captured machines into service. Most of the Fokker T-8s were used by SAGr 126 in the Mediterranean Theater, although several were used in the area of the North Sea. The Luftwaffe used the Fokker for maritime reconnaissance and air-sea rescue and it proved very effective in these roles. Our photo shows one of the eight Luftwaffe aircraft at the Schellingwoude seaplane base in the Netherlands in late summer 1940. The aircraft wears German markings, and its manufacturer's code reads K or R - D + GG. Interestingly the RAF also used this type, with Dutch crews. The latter had fled to England with their aircraft when the Netherlands fell

Foto 69

Eine französische Breguet 521 „Biserte“ im Dienst der Luftwaffe. Dieses mit 35 m Spannweite große Flugboot war seit 1935 bei der französischen Marine als Seeaufklärer und zu U-Boot-Bekämpfung im Dienst gewesen. Zwei dieser Maschinen erbeuteten die deutschen Truppen, 8 weitere erwarben sie im August 1940 für 43.240.000 FF je Stück von der französischen Übergangsregierung (nicht besetzter Teil Frankreichs). Diese 10 „Biserte“ wurden bei der 1. Seenotstaffel in der Bretagne eingesetzt. Im Laufe des Jahres 1943 mußten die Franzosen weitere 7 „Biserte“ an die Luftwaffe ausliefern. Zwei Maschinen gingen an die 3. Seenotstaffel (Ärmelkanal), der Rest erneut an die 1. Seenotstaffel. Unsere unlackierte, ohne Stammkennzeichen und mit weißem Mittelmeerrumpfband gekennzeichnete „Biserte“ gibt uns allerdings Rätsel auf. Eventuell entstand die Aufnahme bei der Übernahme der Maschine in Berre bei Marseille im August 1940.

Sammlung Matthiesen

Photo 69

A French-built Breguet 521 Biserte in Luftwaffe service. This flying boat, with a wingspan of 35 m, had been in service with the French Navy in the maritime reconnaissance and anti-submarine roles since 1935. German troops captured two of these machines, and in August 1940 another eight were purchased from the French Provisional Government (unoccupied France) for 43,240,000 French Francs per aircraft. These ten Biserte were operated by the 1st Air-Sea Rescue Staffel based in Brittany. In 1943 the French were forced to deliver another 7 Biserte to the Luftwaffe. Two went to the 3rd Air-Sea Rescue Staffel (English Channel), the rest to the 1st Staffel. Unpainted, with no manufacturer's code and a white Mediterranean Theater band, our Biserte presents something of a puzzle. The photo may have been taken when the aircraft was accepted at Berre near Marseille in August 1940.

Matthiesen Collection



Foto/Photo 68

Foto/Photo 69

