



Verschollen über dem Skagerrak – oder – Wie identifiziert man ein Flugzeugwrack?

Autor: Oliver Thiel

Bilder: Oliver Thiel, Thomas Jähmig

Zeichnung: Christian König

Im Jahr 2000 besuchte ich in meiner, damals noch jungen, taucherischen Laufbahn zum ersten Mal Kristiansand in Südnorwegen. In der Tauchbasis, mit der ich zum Tauchen rund um Kristiansand herausfuhr, stand zur Dekoration ein einzelnes, kaum verbogenes Propellerblatt. Es musste beim Aufschlag auf das Wasser gestanden haben, wie ich mit meinem Halbwissen vermutete. Propellerblätter, die sich drehen, wenn das Flugzeug auf dem Wasser aufschlägt, sind fast gerade nach hinten verbogen. Dieses Exemplar nicht; was 14 Jahre später ein wichtiger Hinweis sein sollte. Seine Herkunft konnte es nicht verleugnen, da es zum Teil mit Muscheln bewachsen war. Es musste lange Zeit unter Wasser gelegen haben. Der Entdeckerdrang in mir stellte an den Basenbetreiber Carlo Golfetto von OneOcean die Frage der Herkunft in Erwartung eines zu betauchendes Flugzeugwracks. Aber er antwortete mir nur, er hätte es bei einem seiner



Carlo, Besitzer und Chef des Tauchcenter „One Ocean“ mit dem Propellerfundstück

Tauchgänge in der Gegend von Kristiansand gefunden. Damit war der Informationsfluss seitens Carlo auch schon beendet und nicht sonderlich ergiebig. Diese Auskunft verwunderte mich auch nicht, da Kristiansand 1940 und in den folgenden Jahren des zweiten Weltkriegs Schauplatz massiver kämpferischer Handlungen gewesen ist. Viele lohnende Tauchziele stammen aus damaliger Zeit. Weitere Fragen stellte ich als Greenhorn nicht, man will ja auch nicht gleich durch dauerndes Fragen unangenehm auffallen. Wie dem auch sei, ich war von meinem ersten Besuch in Kristiansand und der Unterwasserwelt so fasziniert, dass ich bis heute, zum Teil mehrmals im Jahr mit meinem Team, welches sich aus Gleichgesinnten über die Jahre gebildet hatte, zum Tauchen dort hinfahe und jedes Jahr wieder Neues entdeckte. So kam es, dass wir auch im Frühjahr 2014 wieder einige Zeit in Kristiansand verbrachten. Der Propeller stand immer noch an derselben Stelle im Laden und wurde von mir in all den Jahren als nette Dekoration nur noch unbewusst wahrgenommen. Auf dem Rückweg von einem ausgiebigen Tauchgang an dem Wrack der „Jan Hubert“ fuhren wir durch die vorgelagerte Schärenlandschaft Kristiansands zurück zu Carlos Tauchbasis. Wir unterhielten uns über dies und das und plötzlich deutete Carlo auf eine Stelle dicht unter Land und sagte zu mir, dass er dort den Propeller, der in seiner Basis steht, gefunden habe. Ich fragte ihn, „ob denn wirklich nur dass eine Blatt dort gelegen hätte und nicht noch die anderen“, worauf er antwortete, „er hätte nur das eine gefunden, sonst wäre dort nichts“. Ich wunderte mich, denn ein einzelnes Propellerblatt geht eigentlich nicht

verloren und fällt in der Regel auch nicht ohne Folgen ab. Ich wollte mich mit der Aussage schon zufrieden geben, als er leise hinterhermurmelte: „.....nichts, außer kleine Aluminiumteile.“ In mir schrillten sofort die Alarmglocken. Da war er wieder; mein Entdeckerdrang erwachte. Ich bin kein Flugzeugexperte, kann aber eine Boeing von einer Cessna unterscheiden. Ich durfte schon öfters der ehrenamtlichen Tätigkeit eines Freundes von mir, Christian König, beiwohnen. Er ist für die holländische Stiftung & Museum Crash 40-45 in seiner Freizeit tätig und hat schon viele Flugzeugbergungen geleitet und erfolgreich Fliegerschicksale aufgeklärt. Sein Ziel und das des Museums ist es, Fliegerschicksale zu recherchieren und deren Angehörige oder Verwandte über den Fund zu informieren und ggf. zur Absturzstelle zu bringen. Bis zum heutigen Tag sind etliche dieser Schicksale ungeklärt, wie auch das von dieser Maschine, um dies vorweg zu nehmen. Ich wusste von daher, wie eine Absturzstelle aussieht. Auch in verschiedenen deutschen Seen waren von uns einige Absturzstellen betaut worden und so brannte ich darauf, sofort ins Wasser zu gehen, um nachzusehen, was sich dort unter der Wasseroberfläche möglicherweise noch verbarg. Carlo kannte mich gut genug, um zu erkennen, dass Widerspruch zwecklos war und er setzte mich kurzer Hand dort ab. Bereits beim Abtauchen über den sandigen Meeresgrund fielen mir viele Teile ins Auge, die definitiv einem Flugzeug zuzuordnen sind. Der Größe und der Verformung nach handelte es sich hier um einen „Fatal Crash“. Das heisst, das Flugzeug ist wie ein Stein abgestürzt und nicht notgelandet.

Unterwasserfund Der Weg vom Wrackteil zur Identifikation Messerschmitt Bf 109 G-6 „Gustav“





Fundstück: Fahrwerksteil Spornrad

Beim Aufschlag zerlegte es sich in sämtlich Klein- und Kleinstteile. Dies passte zum Erscheinungsbild des oben erwähnten Propellerblatts. Genietetes Flugzeugaluminium, wohin das Auge blickte. Mein langjähriger Freund und Tauchpartner, Sebastian Dellwig, war auch bei diesem Aufenthalt in Kristiansand dabei. Er ist in unserem Team für die historische Recherche zuständig, sei es für Flugzeuge oder für Schiffe und bildet zusammen mit Christian König das Rückgrat des Teams. Beide haben hervorragende internationale Kontakte zu Museen, Historikern, Verbänden und Behörden, die immer wieder bei der Wrackrecherche befragt werden müssen, um eine Expedition erfolgreich durchführen zu können. Ich grinste in mich hinein, denn in mir entstand der Wunsch, das Schicksal des Flugzeuges und dessen Piloten in Erfahrung zu bringen. Was war es für ein Flugzeug, wer

war der Pilot und was war aus ihm geworden. Eben genau das, was mich seit jeher an der Taucherei begeistert. Die Geschichte und das Schicksal, die hinter einem Wrack stehen. Da es bekanntlich nicht schlimm ist, wenn man do..., nichts weiss, muss man eben jemanden kennen, der sich damit auskennt. Und einer davon war genau über mir im Boot und wartete an der Wasseroberfläche auf meinen Bericht. Ich beeilte mich aus dem Wasser zu kommen und von der Fundstelle zu berichten. Bereits am nächsten Tag kehrten wir zurück. Wir suchten das Gebiet großflächig ab und Thomas Jähmig, unser Teamfotograf, machte fleißig Fotos, die wir später auswerteten. Abends beim Durchsehen der Fotos stockte Sebastian bei einem Bild. Nachdem er es einige Zeit betrachtet hatte, sagte er, dass es sich bei dem fotografierten, völlig verkrusteten Teil um das Fahrwerk handeln könnte. Er sollte Recht behalten.

Am nächsten Tag fuhren wir erneut hinaus zu „unserem“ Flugzeugwrack und bargen verschiedene Teile. Ich höre jetzt schon wieder die Diskussionen von wegen unsachgemäße Bergung etc.. Ich bitte an dieser Stelle jedoch um Entschuldigung, dass unser Entdeckerdrang nicht noch viele Jahre warten wollte, bis ein gefundenes Flugzeugwrack möglicherweise als archäologisch wertvoll eingestuft wird. Wir haben auch nicht die Absicht, uns jetzt unser eigenes Flugzeug zusammen zu puzzeln, sondern Ziel ist es, die geborgenen und noch zu bergenden Teile dem Museum auf der norwegischen Halbinsel Lista zu übergeben. Vereinbarungen darüber sind im Vorfeld getroffen worden. Bei dem verkrusteten Etwas handelte es sich tatsächlich um ein Fahrwerksbein, welches wir mit Hilfe mehrerer Hebesäcke an die Oberfläche brachten. Während des Aufstiegs platzte an einigen



Reste vom Instrumentenbrett, steht vermutlich auf Kopf und Rumpfverkleidung (Windschutzscheibe)



Reste von Hauptgerätebrett und Einsatztafel; gut erkennbare Instrumentenverglasung in Bildmitte (rund)



Kraftstoff-Einfüllstutzen von unten gesehen.



Schalt- und Kontrollkasten. Die Druckschalter der Sicherungen sind gut erkennbar.



Schnellverschluss des Kraftstoff-Einfüllstutzens mit Flügelmutter. Rechts Alureste; der Verschluss saß in einem „Brunnen“.



Reste der Rumpfbekplung.



Druckventil Sauerstoffanlage/ Höhenatmer.



Unterseite Tragflächenbekplung mit Handloch, wahrscheinlich Steuerbordseite.



Instrumentengehäuse mit Rest der Anzeige aus dem Gerätebrett.

Stellen die Verkrustung ab und blanker Chrom kam zum Vorschein; Chrom, der glänzte, als hätte er nie Wasser gesehen. Neben dem Fahrwerk bargen wir noch verschiedene andere Teile die zunächst unter Wasser nicht zu identifizieren waren, sowie ein Stück einer Glasscherbe.



Geborgene Glasscherbe

Wir nahmen die geborgenen Teile zur Identifikation mit und mein Freund Chris erschien schon am nächsten Tag nach der Ankunft um zu sehen was wir gefunden hatten. Wir hatten ihn schon telefonisch über unseren Fund informiert und gefragt, ob wüsste, ob an dieser Stelle ein abgeschossenes Flugzeug bekannt sei, was er aber verneinte.



Steuerbord-Fahrwerksbein

Wir entfernten vorsichtig großflächig die Verkrustungen und fotografierten alles penibelst. Es stellte sich heraus, dass wir verrottete Hülsen der Bordmunition, den Tankdeckel, ein Cockpitinstrument, ein Ventil und ein Handrad gefunden hatten sowie die bereits erwähnte Glasscherbe. Auf dem Handrad stand „Auf“ und „Zu“ zusammen mit den entsprechenden Pfeilkennzeichnungen.



Handrad mit deutscher Schrift

Damit war klar, dass es sich um ein deutsches Flugzeug handelte. Auf dem Ventil war eine Nummer eingeschlagen über die die Zuordnung zu der Messerschmitt 109 gelang.



Druckventil mit Luftwaffen-Anforderungsnummer Fl.30508

Die Munition konnte anhand der Prägungen am Hülsenboden auch identifiziert werden und so kamen wir auf das Kaliber der Bordbewaffnung.



Munition erkannt über einzigartige Hülsenform. Geschosse waren vollständig verrottet.



Abdruck im Sediment der roten Ringfuge am Hülsenboden einer Patrone für das MG 131. Die Waffe wurde erst ab der Bf 109 G-5 verbaut. Mangels vermissten G-5 beim JG 5 „Eismeer“ vermuten wir Baumuster G-6. Herstellercodes von Rheinmetall auf Zündhütchen für MG 131-Patrone

Damit war klar, dass wir es mit einer späten Evolutionsstufe der Bf 109 zu tun hatten, genauer gesagt einer Bf 109 G-6, welche erst ab 1943 gebaut wurde. Das schränkte die Suche nach der gefundenen Maschine anhand der auf beiden Feindseiten sorgfältig geführten, im Internet einzusehenden Verlustlisten stark ein und konnte so bis zum heutigen Tag auf drei, immer noch vermisste Maschinen eingegrenzt werden.

Am Nachdenklichsten von allen Fundstücken stimmte uns die Glasscherbe. Sie gehörte zur Kanzel des Cockpits. Im Falle eines Absturzes hätte der Pilot sie absprengen müssen, um aus dem Flugzeug mit dem Fallschirm auszusteigen, sofern er dazu noch in der Lage gewesen wäre. Sie kann beim Aufschlag nicht mehr am Flugzeug sein. Wie gesagt, der Pilot hätte.....

-Wird fortgesetzt-

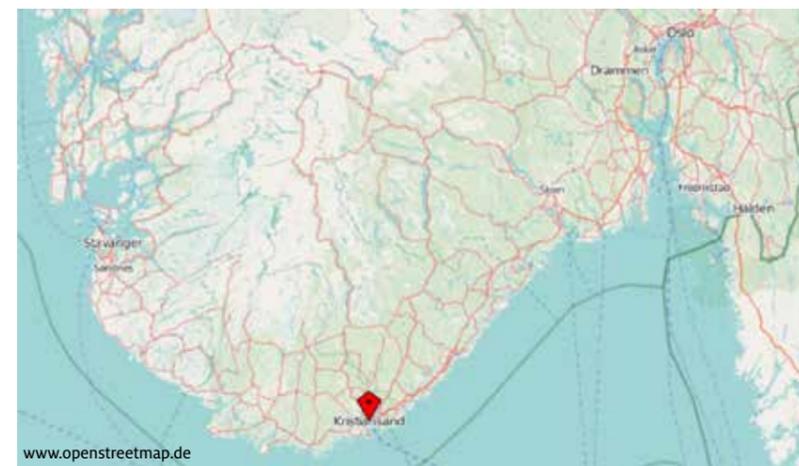


Oliver, Christian und Sebastian beim Erkunden des Fahrwerktes vom Wrack

Oliver Thiel taucht seit 1999, er ist IANTD Tmx Diver, CMAS 3* und Padi Divemaster, hat verschiedene Tauchexpeditionen erfolgreich organisiert und taucht nur in kalten Gewässern; bevorzugte Tauchgebiete sind Norwegen, Schweden, Nord- & Ostsee, meist an Wracks.



Oliver und Sebastian nach erfolgter Bergung



www.openstreetmap.de

DISCOVER THE EXPLORER IN YOU...

1985 wurden die ersten IANTD Tauchschüler als Nitrox Diver zertifiziert - 10 Jahre bevor andere Ausbildungsorganisationen folgten. Finde Deinen Weg zu uns:

IANTD Facilities:

Tauchcenter Bielefeld
www.tauchcenter-bielefeld.de

Toms Tauchshop
www.Toms-Tauchshop.de

Seediver Tauchsport GmbH
www.seediver.com

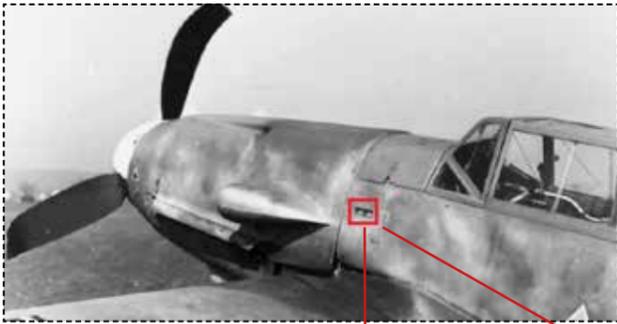
Tauchschule Sorpesee
www.tauchschule-sorpesee.de

Mischgastauchen.de
www.mischgastauchen.de

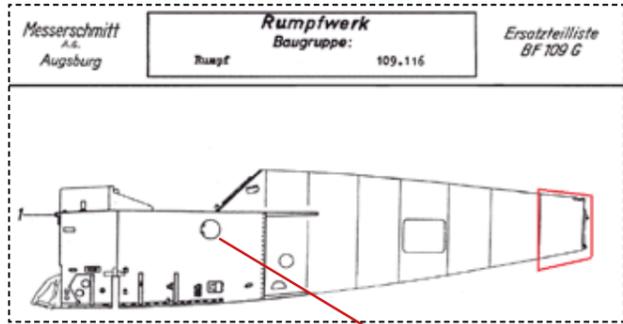
Orca Dive Club Safaga
www.orca-diveclub-safaga.com

The leader in technical diver education

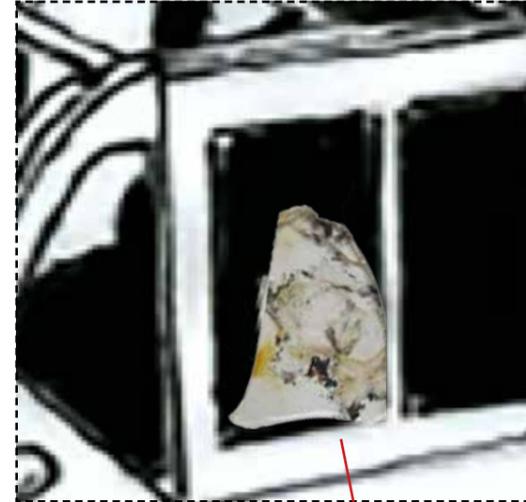
IANTD Germany
www.iantd.de



Position des Typschildes; welches bei Auffinden konkrete Auskunft über Flugzeug, Besatzung und Schicksal geben würde



Ersatzteilliste Rumpf



gefundenes Glasteil

„Die Bf 109 G-6 war von Anfang an als Höhenjäger geplant, der in 6.500 - 7.500 m Höhe operieren sollte. Darüber hinaus sollte die Maschine aber auch bis in 12.000 m steigen können, um sowohl schweren Bombern als auch Begleitjägern Paroli zu bieten. Dafür war eine Druckkabine erforderlich.“

Die Kanzelverglasung wurde entsprechend doppelt und aus Glas ausgeführt. Zwischen den beiden Glasscheiben wurden Kalziumchloridtabletten zur Absorption von Kondensat (Feuchtigkeit) platziert. Nachdem eingefügte Gummidichtungen porös wurden, griff man beim Rahmen und der Haube der Kanzelabdeckung an den Nahtstellen auf aufblasbare Gummidichtungen zurück. Diese dichteten nur bei Bedarf ab. Während bei den Baureihen Bf 109 A - F die seitlichen Verglasungen der Kabinenhaube durch Schiebefenster zu öffnen waren, konnte das bei der G-6 aufgrund der Druckkabine nicht realisiert werden. Bf 109 Gs ohne Druckkabine bekamen stattdessen kleine Ventilationshutzen unterhalb der seitlichen Frontverglasung. Auf Fotos von den Originalflugzeugen kann anhand dieser Hutzen und am Fehlen der charakteristischen Kalziumchloridtabletten unterschieden werden, ob das jeweilige Flugzeug druckbelüftet war, oder nicht.

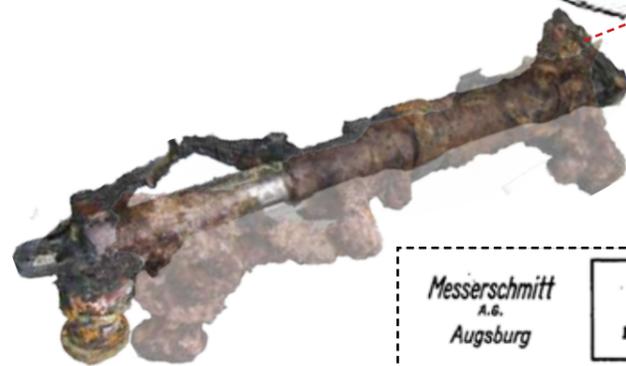
Diese Information erklärt den Fund von Glasresten im Trümmerfeld der G-6. Sollten wir noch mehr Glas finden, stellt sich die Frage, ob der Flugzeugführer tatsächlich die Kanzelverglasung abgesprengt hat. (Auszug aus Email-Kontakt zwischen O.Thiel und C.König)



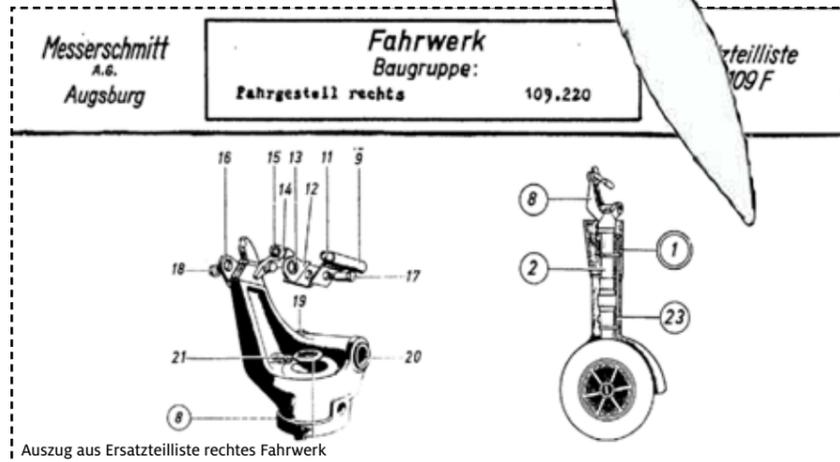
Mögliche Beschriftung des Typschildes (Collage) mit theoretischer Werk-Nummer

Datum	Einheit	Muster	W. Nummer	Einzelnummer	Status	Kennzeichen	Verlustort	Platz
30.07.1944	12.UG 5	Bf 109 G6	411024	Südwestflug	Vermisst		100%	Mulling, Lt. Herst.
30.07.1944	11.UG 5	Bf 109 G6	412306	Südwestflug	Vermisst		100%	Salz, Lt. Heiser
30.07.1944	11.UG 5	Bf 109 G6	15805	Südwestflug	Vermisst		100%	Krahnauer, Lt. Dierke
30.07.1944	11.UG 5	Bf 109 G6	411041	Südwestflug	Vermisst		100%	Kozlikowski, Lt. Jankov
04.08.1944	2.UG 5	Bf 109 G6		Südwestflug	Vermisst	Black 5 +	100%	Stiz, Lt. Friedrich
26.03.1945	III.UG 6	Bf 109 G-6	412398	Nordwestlich Kristiansand	Vermisst		100%	Jäger, Pw. Hermann
26.03.1945	III.UG 6	Bf 109 G-6	782139	Nordwestlich Kristiansand	Verwandelt nach Luftkampf		100%	Rosch, Uffz. Gottlieb
26.03.1945	III.UG 6	Bf 109 G-6	782270	Nordwestlich Kristiansand	Verwandelt nach Luftkampf			Dreibach, Fw. Heinrich

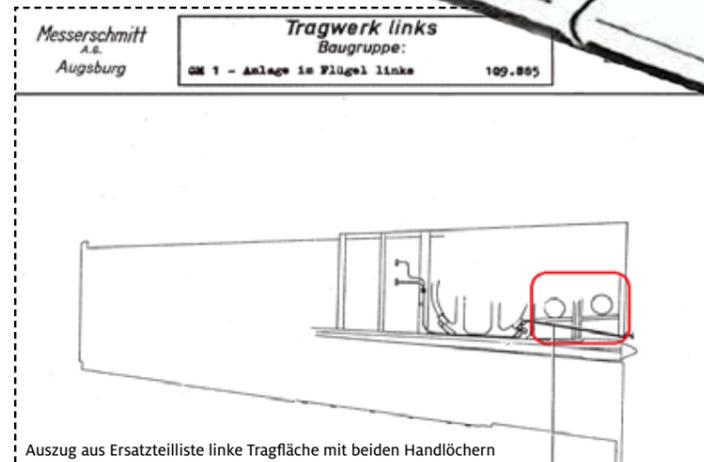
Zuordnung der theoretisch angenommenen Werknummern zu Verlustlisten; hier auch Darstellung anderer in Frage kommender Besatzungen



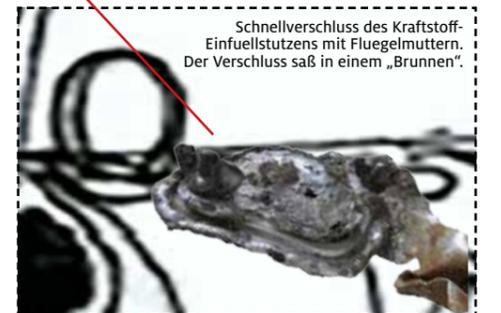
Fundstück: rechtes Fahrwerk in Fund- und in gereinigtem Zustand in angelegter Richtung der ursprünglichen Anbringung am Flugzeug



Auszug aus Ersatzteilliste rechtes Fahrwerk



Auszug aus Ersatzteilliste linke Tragfläche mit beiden Handlöchern



Schnellverschluss des Kraftstoff-Einfüllstutzens mit Flügelmutter. Der Verschluss saß in einem „Brunnen“.



Messerschmitt Bf 109 G-6 „Gustav“

Autor: Christian König

Idealerweise gelingt die Identifikation eines Flugzeugwracks direkt am Fundort. Weil dies trotz mehrfacher Tauchgänge im vorliegenden Fall misslang, wurde eine Teilebergung durchgeführt. Dabei kamen ein Propellerblatt, ein Fahrwerksbein, ein Tragflächenteil und diverse Kleinteile an die Oberfläche.



Im Rahmen einer intensiven Säuberung der Teile ließ sich schnell eine deutsche Messerschmitt (Bf) 109 feststellen. Von diesem Jagdflugzeug wurden bis 1945 insgesamt 30.573 Stück gefertigt. Dabei stand die Abkürzung (Bf) für die Bayerischen Flugzeugwerke in Haunstetten, wo Willy Messerschmitt 1934 mit der Konstruktion des Jagdflugzeuges begonnen hatte. Ab 1937 liefen die als Messerschmitt (Bf) 109 bezeichneten Flugzeuge den Jagdverbänden der Luftwaffe zu. Während die Baureihen Bf 109 A und B im Spanischen Bürgerkrieg zum Einsatz kamen, dienten die Baureihen C, D und E bis Kriegsausbruch als Rückgrat der deutschen Jagdflieger. Im Krieg wurden dann zusätzlich die Baureihen T, F, G, H und K gefertigt.



Aus Mangel an Wrack-Teilen erfolgte zunächst eine Fundort-bezogene Suche. Bei Kristiansand ist ein Bf 109 E-7-Verlust aktenkundig. Originär handelte es sich um eine Bf 109 E-3, die von der Messerschmitt AG in Regensburg als Werk-Nummer 1962 gebaut

worden war. Die Maschine wurde am 20. Juli 1941 beim Stab der III. Gruppe Jagdgeschwader 77 nach einer verpatzten Landung in Balti zu 75 % beschädigt. Mangels Nachschub entschloss man sich zu einer Instandsetzung, bei der die E-3 auf E-7-Standard gebracht wurde.

Am 12. Januar 1942, als aus dem Jagdgeschwader 77 gerade das Jagdgeschwader 5 „Eismeer“ hervorging, meldete ihr Flugzeugführer Unteroffizier Walter Kalweit während eines Werkstattfluges Triebwerksprobleme und stanzte die Maschine in die Nordsee.

Vorher sprang er mit dem Fallschirm ab und wurde in Ufernähe herausgefischt.

Bei der Analyse weiterer Wrackteile fielen Reste von MG131-Hülsen auf. Diese stammten aus der Fertigung von Rheinmetall-Borsig. Das MG 131 kam allerdings erst ab der Bf 109 G-5 zum Einsatz - wir hatten es also nicht mit der Werk-Nummer 1962 zu tun. Die im Volksmund „Gustav“ getaufte meistgebaute Baureihe der Bf 109 lief der Luftwaffe ab 1941 zu. Sie war eine verbesserte Variante der Bf 109 F, in der ein Daimler-Benz DB 605-Triebwerk zum Einsatz kam. Meistgebautes Muster der G-Baureihe war die G-6, von der bis zum 30. November 1944 von Messerschmitt in Regensburg 4.119, von Erla in Leipzig 2.565 und von den Wiener Neustädter Flugzeugwerken 1.159 Exemplare gefertigt wurden.

Die G-6 hatte den 12-Zylinder-V-Motor Daimler-Benz DB 605 A mit maximal 1085 kW (1475 PS) Startleistung erhalten, der leistungssteigert werden konnte. An der 8,95 m langen Zelle der Bf 109 G-6 konnten zwei Tragflächen montiert werden, die eine Spannweite von 9,97 m erreichten. Trotz einer Dienstgipfelhöhe von 12.000 m schaffte die G-6 ihre besten Leistungsdaten mit ca. 650 km/h in 6.600 m Höhe. Durch die Montage abwerfbarer 300 l-Zusatztanks änderte sich die Bezeichnung des Flugzeugs in Bf 109 G-6 / R3 - und die Reichweite stieg von 560 auf ca. 860 km! Bewaffnet war sie zwei 13 mm-Maschinengewehren MG 131 auf dem Rumpfrücken und einer MG 151/20 2 cm-Motorkanone. Aufgrund der vielen gebauten Exemplare musste eine weitere Einordnung über den Fundort erfolgen. In Norwegen flog vornehmlich das Jagdgeschwader 5



„Eismeer“, dessen Verluste bis Ende 1944 lückenlos nachvollziehbar sind. Aus den Verlustlisten wurden jene Flugzeuge extrahiert, die 1. zur Baureihe (Bf) 109 G-5 (oder höher) gehörten, und deren Flugzeugführer 2. entweder bei Kristiansand gefallen oder 3. vermisst gemeldet worden waren. Der dritte Punkt traf zunächst auf acht Flugzeugführer zu, die im Einzelabgleich gegengeprüft werden mussten. Maschinen die nordwestlich von Kristiansand verloren gegangen waren, schieden tendenziell aus: ihre Flugzeugführer waren mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit über der Nordsee gefallen. Übrig blieben drei Flugzeugführer: Leutnant Horst Mülling (12. Staffel / Jagdgeschwader 5) und die Unteroffiziere Dieter Kreikemeier und Johann Kwiotkowski (beide 11./5). Sie waren am 30. Juli 1944 gegen einen gemeldeten Einflug 48 britischer Beaufighter-Torpedobomber gestartet.

Die Wetterlage an diesem Tag war relativ schlecht; tief hängende Wolken gaben den Beaufighter-Bombern bis kurz vor der norwegischen Küste Deckung. Die ihnen entgegenfliegenden deutschen Jagdflugzeuge fingen westlich der Halbinsel Lista den Bomberverband ab, in dessen Schatten sich unbemerkt zehn North American Mustang Mk. III der No. 315 (Polish) Squadron RAF als Jagdschutz befanden. In schweren Luftkämpfen fiel frühzeitig Leutnant Heinz Salz, 11./5, dessen Absturzort bekannt ist. Während der Bomberstrom Richtung Kristiansand flog, wo die Beaufighter abdrehten um zurück nach England zu kommen, gingen weitere vier Bf 109 G-6 verloren. Nach RAF-Unterlagen flogen F/Lt Cwynar eine Mustang Mk. III mit dem Staffelnennzeichen PK-Z und S/Ldr Horbaczewski eine Mustang „PK-G“. Ihnen wurden jeweils 1,5 Luftsiege gegen Bf 109 G-6 zugestanden, W/O Jankowski (PK-V) bezwang eine und die Piloten F/O Nowosielski (PK-S) und P/O Swistun (PK-Y) teilten sich gemeinsam einen Abschuss. Die Luftsiege entsprechen den deutschen Verlusten in puncto Bf 109 G-6.

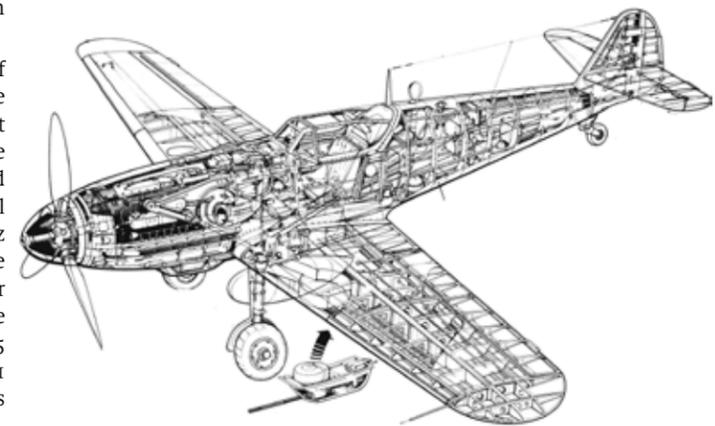
Aus den RAF-Einsatzprotokollen ist ersichtlich, dass zwei Bf 109 relativ früh über See verloren gingen, zwei weitere deutsche Flugzeugführer signalisierten im Luftkampf, dass sie verwundet worden waren. Einer öffnete seine Kabinenhaube, verließ seine Maschine indes nicht. Ein anderer Pilot stellte seinen Motor ab und hielt auf die norwegische Küste zu. Bei den gefundenen Teilen fiel uns die relativ unbeschädigte Luftschraube auf; ein klares Indiz dafür, dass der Motor beim Aufprall auf die Wasseroberfläche bereits gestanden hatte. Alle drei vermissten G-6 wurden von der Erla Maschinenwerk GmbH in Leipzig gebaut. Kreikemeier flog die Werk-Nummer 15 805. Sie stammt aus dem Erla-Fertigungsblock 15 500-15 999 (Juni - August 1943). Leutnant Mülling flog die W.-Nr. 411 024, Uffz. Kwiotkowski die W.-Nr. 411 041. Die 411'er stammen aus dem Fertigungsblock 410 000 - 412 999 (Oktober 1943 - Juni 1944).

Datum	Einheit	Muster	W-Nummer	Einsatzort	Status	Kennzeichen/Verlustquote	Pilot
30.07.1944	12./JG 5	Bf 109 G6	411024	Südwestsee	Vermisst		Mülling, Lt Horst
30.07.1944	11./JG 5	Bf 109 G6	412506	Südwestsee	Vermisst	100%	Salz, Lt Heinz
30.07.1944	11./JG 5	Bf 109 G6	15805	Südwestsee	Vermisst	100%	Kreikemeier, Uffz Dieter
30.07.1944	11./JG 5	Bf 109 G6	411041	Südwestsee	Vermisst	100%	Kwiotkowski, Uffz Johann
04.08.1944	2./JG 5	Bf 109 G6		Südwestsee	Vermisst	Black 5 +	11./5, Lt Friedrich
26.03.1946	11./JG 5	Bf 109 G-6	412300	Nordwestlich Kristiansand	Vermisst	100%	Jäger, Fw Hermann
26.03.1946	11./JG 5	Bf 109 G-6	782130	Nordwestlich Kristiansand	Vermisst nach Luftkampf	100%	Rosch, Uffz Gotthard
26.03.1946	11./JG 5	Bf 109 G-6	782270	Nordwestlich Kristiansand	Vermisst nach Luftkampf		Dreischach, Fw Heinrich

Alle drei Maschinen hatten keine Druckkabine. Während Kreikemeier's Bf 109 noch mit dreiteiliger Windschutzhaube ohne Gallandpanzer und langem Antennenmast gebaut wurde, hatten die 411'er Werknummern bereits serienmässig eine Panzerplatte hinter dem Pilotenkopf.

Darüber hinaus verlor die 14./JG5 am 10. April 1945 gegen 17:39 Uhr eine Bf 109 G-14 durch eigenes Flakfeuer. Durch die Auflösungserscheinungen in den letzten Kriegstagen ist dieser Abschuss ohne Personalverluste weitestgehend unbekannt. Damit stehen potenziell vier Kandidaten im Raum. Zwar konnte das gefundene Propellerblatt mittlerweile als Luftschraubenblatt VDM 9-12087.10 identifiziert werden. Weil es sowohl in der G-6 als auch in der G-14 verbaut wurde, müssen auf weiteren Tauchgänge nun Wrackteile gefunden werden, auf denen Baunummern zwecks zweifelsfreier Identifikation zu finden sind.

Quellenangabe Schwarz-Weiss-Fotos und Ersatzteillisten: BA/MA.





Rebreather College Freiburg

FÜLLSTATION

- Atemluft
- Nitrox
- Trimix
- Argon
- Sauerstoff

SERVICE

- Rebreather Service Center
- Atemregler Revisionen
- Tauchflaschen Revisionen
- Rebreather Zubehör



Phone 0172-761 68 61

Öffnungszeiten:

Mo. - Fr. 8.00 - 12.00
13.00 - 17.00
und nach Absprache