



Bf 109-Fund!
Wrack zeugt von dramatischem Kampf



Endlich da!
Restaurierte Fw 200 in Berlin

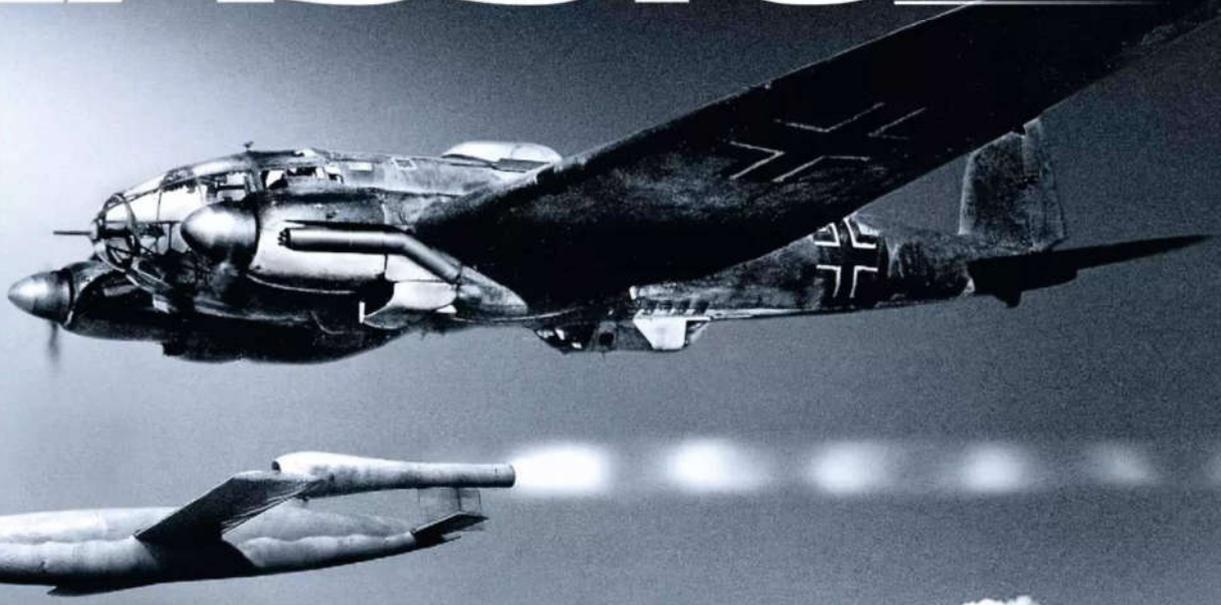
€ 6,50
Okt. 2021
Österreich € 7,15
Schweiz sFr. 12,20
Luxemburg € 7,70
Italien € 8,50
Dänemark DKK 70

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



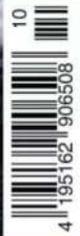
Bücker-Treffen!
Exklusive Fotos von 2021



IM FOKUS

Weltweit erster Einsatz von luftgestützten Marschflugkörpern

V1-Bomber He 111



Britischer Seelenfänger Short SB.6
Für den Piloten gefährlicher als für den Feind?



F6F-5 Hellcat: schnell, sicher – überlegen
Das beste Trägerflugzeug des Weltkriegs

BERGUNG EINER BF 109 G-6 IN DEN NIEDERLANDEN

Ungeklärte Schicksale

Beim Einsatz gegen einen US-Bomberverband kamen mehrere Bf 109 G-6 des Jagdgeschwaders 1 am 30. Januar 1944 nicht zurück zu ihrem Fliegerhorst in den Niederlanden; einige Flugzeugführer gelten seitdem als vermisst. Im November 2020 konnte man einen der Vermissten endlich exhumieren

Von Christian König



Am 30. Januar 1944 starteten US-Bomber zu einem großangelegten Angriff auf Braunschweig. Deutsche Flugzeugführer versuchten sie frühzeitig über den Niederlanden aufzuhalten, doch zahlreiche Begleitjäger, wie die Republic P-47, schützten die Armada. In den Kämpfen unterlagen einige Luftwaffe-Piloten den Amerikanern, wie diese Illustration zeigt. 77 Jahre später versucht man nun, ihre Bf 109 und sterblichen Überreste zu finden

Grafik Anastasios Polychronis



Consolidated B-24H der 8th Air Force des U.S. Army Air Corps warfen ihre tödliche Fracht über einem Ziel in Deutschland ab

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter



US-Bomber vom Typ Boeing B-17 über Braunschweig. Der Angriff hier auf dem Foto fand am 11. Januar 1944 statt, also nur rund 20 Tage vor der »Mission 200«

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter

Es war der 30. Januar 1944. Die 8th Air Force des U.S. Army Air Corps flog den Großangriff »Mission 200« auf die Fertigungsbetriebe der MIAG Mühlenbau und Industrie AG in Braunschweig, wo Messerschmitt Bf 110, Me 210 und 410 in Lizenz entstanden. Die 623 Boeing B-17 Flying Fortress und 154 Consolidated B-24 Liberator haben die Deutschen frühzeitig erkannt. Die zur Reichsverteidigung (RV) eingesetzten Jagdgeschwader versuchten, den Bomberstrom auch frühzeitig zu stören. Das erwies sich aber als ausgesprochen schwierig, weil eine Armada von Begleitjägern die 777 schweren Bomber der 1., 2. und 3. Bomb Division schützte.

Die 1st Bomb Division brachte 349 Boeing B-17 in die Luft, von denen 331 Ziele in Braunschweig und zwei weitere Ausweichziele (Targets of Opportunity) in der Nähe der Stadt angriffen. Bei der 1st Bomb Division beklagte man den Totalverlust von 15 Boeing B-17 und 74 Gefallene; 76 Männern gelang ein Fallschirmabsprung, sie gerieten in Gefangenschaft. Drei B-17 schafften den Rückflug nach England, nachdem einige Männer bereits abgesprungen waren. 95 Bomber kamen mit teils erheblichen Beschusschäden zurück, viele Männer waren verwundet.

Die 2nd Bomb Division setzte sich aus 154 Consolidated B-24 Liberator zusammen. Weil sie ihr Ziel in Braunschweig nicht sehen konnten, griffen 104 B-24 Hannover, 39 andere Ausweichziele an. Zwei B-24 gingen komplett verloren, elf wurden schwer beschädigt. Mit 14 Gefallenen und acht in Gefangenschaft geratenen Männern war diese Bomb Division relativ glimpflich davongekommen. Die 3rd Bomb Division schließlich setzte 274 B-17 ein, drei haben die Deutschen wurden abgeschossen (elf Gefallene, 19 Gefangene). Eine B-17 fiel völlig zersiebt in Honington ein, wo sie als

Fotos, soweit nicht anders angegeben, Major Aalberts, Ministerie van Defensie



■ Republic P-47, s/n 42-75080, der 358th Fighter Group. Als Begleitjäger schützten sie am 30. Januar 1944 die US-Bomber bei der »Mission 200«

Zeichnung Juanita Franzl

P-47 wie diese D-Variante der 347. Fighter Squadron der 8th Air Force begleiteten die Armada der US-Bomber am 30. Januar und attackierten die angreifenden deutschen Jäger

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter



Bf 109 G-6 der 7./JG 1. Unteroffizier Georg Friederich Karl Graf zu Ortenburg oder Unteroffizier Otto Tillack stellten sich in solchen Maschinen den einfliegenden Bomberströmen und den P-47

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter



DBR (damaged beyond Repair) abgeschrieben werden musste; neun weitere B-17 trugen Schäden davon.

Insgesamt warfen die Flugzeuge in Braunschweig und Hannover 779,84 Tonnen Bomben ab. Berichten des Luftschutzes zufolge registrierte man in Braunschweig Bombentreffer in Klaggesstadt, Rünigen, Melverode, Riddagshausen, bei den Rautheimer Kasernen sowie entlang verschiedener Bahnstrecken, in dem Versorgungslager der Reichswerke Hermann Göring, im sogenannten »Russenslager«, auf dem Gelände der chemischen Fabrik in der Helmstedter Straße und in Wohngebieten. Insgesamt waren 14 Tote zu beklagen. Die Bordschützen der angreifenden B-17 und B-24 beanspruchten 51 sichere und sieben wahrscheinliche Abschüsse deutscher Jagdflugzeuge; weitere 27 seien beschädigt worden. Gemäß USAF Historical Study No. 85 (USAF Credits for the Destruction of Enemy Aircraft, World War II) erzielten die Begleitjäger der beteiligten Fighter Squadrons 49,5 anerkannte Luftsiege; die Zahl sank später ein wenig nach unten.

Verzweifelte Abwehr

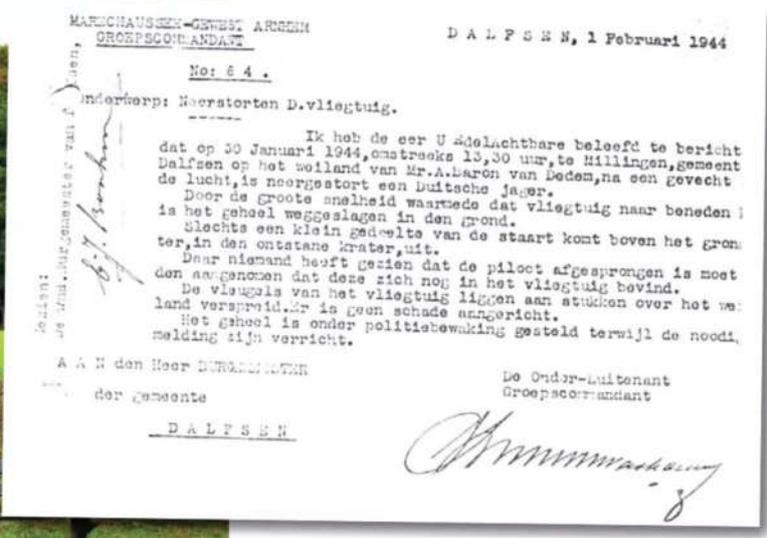
Wie nun sah die Kurbelei aus deutscher Sicht aus? Die Wetterlage am 30. Januar 1944 war über den Niederlanden und dem Deutschen Reich relativ ungünstig, mit tief hängenden Wolken und viel Regen. Die Höchstwerte erreichten selten mehr als acht bis zehn Grad Celsius. In Wellen warfen sich deutsche Jagdflugzeuge den Amerikanern entgegen. Den Anfang machten die Bf 109 G-6 der III. Gruppe des Jagdgeschwaders 1, die in Volkel bei Nijmegen/Niederlande stationiert waren. Dabei fiel frühzeitig Unteroffizier Theodor Hörwick (8./JG1) über der Schelde, bevor Hauptmann Albert Kind und der Feldwebel

Auch Fw 190 der Sturmstaffel 1 waren an den Kämpfen über Braunschweig beteiligt

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter



In Deutschland völlig undenkbar, in den Niederlanden selbstverständlich: Im Herbst 2020 informierte die Gemeinde Dalfsen unübersehbar über die anstehende Bergung



Polizeibericht vom 1. Februar 1944, in dem vom Absturz eines Jagdflugzeugs in Dalfsen die Rede ist

Max Finsterwald (beide 7./JG 1) bei Deventer und die Unteroffiziere Georg Graf zu Ortenburg (7./JG 1) und Otto Tillack (8./JG 1) im Großraum Zwolle im Luftkampf unterlagen.

Mit dem Vordringen des Bomberstroms über dem Reichsgebiet brachte die I./JG 1 dann von Dortmund-Brakel aus ihre Focke-Wulf Fw 190 an den Feind; auch die Sturmstaffel 1 mit Fw 190 A-6 mit Zusatzpanzerung startete.

Im Verlauf des frühen Nachmittags fielen die Feldwebel Georg Reinfelder (7./JG 1) bei Lutherberg und Manfred Derp (Sturmstaffel 1) in Nordel im Kreis Nienburg. Die Maschine des Unteroffiziers Heinz von Neuenstein (Sturmstaffel 1) zerschellte bei Berber. Ihr bitteres Schicksal teilten Feldwebel Alex Krones

und Unteroffizier Erich Rütter von der 2./JG 1, die im Großraum Hannover abgeschossen wurden; Unteroffizier Heinz Groller (3./JG 1) fiel bei Blomberg. Bei den anderen Jagdgeschwadern sah es übrigens nicht besser aus, der 30. Januar war überaus verlustreich.

Zu den beim JG 1 als vermisst gemeldeten Flugzeugführern gehörte der Unteroffizier Otto Tillack, der am 30. Januar mittags gegen 12:50 Uhr vom Fliegerhorst Volkel unweit von Nijmegen in den Niederlanden gestartet war. Er flog eine Bf 109 G-6, das Haupteinsatzmuster der III./JG 1 unter Gruppenkommandeur Hauptmann Friedrich Eberle. Unteroffizier Tillack folgte dem in einer Höhe von zirka 22000 Fuß (6705 Meter) einfliegenden Bomberstrom auf Nordostkurs, seine G-6 stieg je Minute zirka 820 Meter. Erst in der Höhe der Bomber angekommen, erreichte sie ihre Höchstgeschwindigkeit von rund 630 km/h. Tillack stieg noch auf ungefähr 8000 Meter Höhe, bevor ihn US-Begleitjäger gegen 13:30 Uhr 50 Kilometer vom Startpunkt aus in einen Luftkampf verwickelten – den er verlor.

Eine korrespondierende Abschussmeldung von 1st Lieutenant James F. Schilke auf einer Republic P-47D Thunderbolt der 367th FS/358 FG/9th Air Force weist darauf hin, dass Schilke mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit der Luftkampfgegner von Tillack gewesen sein dürfte. Der 1st Lieutenant flog nach Kriegsende bei der U.S. Air



Die Bf 109 G-6 von Unteroffizier Otto Tillack, 8./JG1, bohrte sich nach dem Luftkampf mit einer P-47D am 30. Januar 1944 tief in den Boden. Trotzdem blieben manche Teile gut intakt



Force weiter, stieg am 15. September 1961 zum Colonel (Oberst) auf und ging am 1. Juni 1963 in den Ruhestand.

Den Vermissten auf der Spur

Mit dem Nationaal Programma Berging Vliegtuigwrakken (nationales Programm zur Bergung von Flugzeugwracks) unterstützt das niederländische Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Gemeinden bei Flugzeugbergungen mit Geld. Administrative Hilfe kommt von der Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), operativ beteiligt sich das Militär. Geborgen werden sollen Flugzeugwracks mit zumeist als vermisst geltenden Besatzungen. Bei der historischen Einordnung und der Auswahl der Absturzstellen helfen ehrenamtlich tätige niederländische Historiker. Im Mai 2019 untersuchten Experten des Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EODD) der niederländischen Streitkräfte eine Aufschlagstelle rund 2,2 Kilometer südöstlich von Dalfsen. Sie vermuteten in acht bis zehn Metern Tiefe ein Flugzeugtriebwerk.

Im November 2020 startete die Königlich Niederländische Luftwaffe (KLU) dann eine Bergung; die erste derartige Aktion für einen vermissten deutschen Flugzeugführer im Rahmen des Nationaal Programma Berging Vliegtuigwrakken. Dabei fand man die sterblichen Überreste von Unteroffizier Otto Tillack, die anschließend im Labor des Bergings- an Identificatiedienst des niederländischen Heeres in Soesterberg unter die Lupe kamen.

Außerdem fand man die Reste seiner im September 1943 von Erla abgelieferten Bf 109

G-6, W. Nr. 27 023 »Schwarze 10«. Anhand des Werknummernblocks 27 000-27 185 ist belegt, dass diese G-6 nur den kurzen Antennenmast und den dreiteiligen Windschutzscheibenaufbau aufwies; der sichtverbessernde Windschutz mit Gallandpanzer war nachrüstbar. Ob die W. Nr. 27 023 den Zielflug-Peilerahmen, das FuG 16ZY und den dazugehörigen Moranmast unter dem Rumpf hatte, ist unklar. Im Aufschlagtrichter fanden sich Fragmente des Daimler-Benz-Zwölfzy-

■ Bf 109 G-6, W.Nr. 27 023, der 8./JG 1, Volkel/Niederlande im Januar 1944, geflogen von Unteroffizier Otto Tillack – Lackierung spekulativ*

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

linders DB 605 A-1 (1475 PS/1085 kW), abgerissene Propellerblätter, Aluminium des Rumpf- und Tragwerks, Fahrwerksbeine, Zahnräder aus dem Getriebe, die beiden MG 131 und das MG 151/20 nebst Hunderten



Kritische Erstkontrolle des Erdaushubs. Später mussten die Helfer die Wrackteile dann noch von Hand am Fließband aussortieren



Nur ein Bruchteil der gefundenen MG-131- und MG-151/20-Munition



Schwanz der G-6 mit seifen gut erhaltenem Spornrad

OLDTIMER Messerschmitt Bf 109

Untersuchung der sterblichen Überreste beim Bergings- und Identificatiedienst van de Koninklijke Landmacht in Soesterberg



Schuss Munition. Im Erdaushub entdeckte man zudem den Schwanz der Bf 109 G-6 nebst Heckrad, das 350 mal 135 Millimeter misst. Der KLU-Bergungsoffizier Majoor Aalberts kommentierte: »Ich habe nicht eben mit einem Spornrad gerechnet, noch dazu mit einem intakten. Sogar der Schlauch ist noch in Ordnung«.

Beim akribischen Durchsieben des Erdreichs fand sich die Selbstladepestole des Flugzeugführers, eine 7,65-mm-FN-Browning M1922 aus der kommerziellen FN-Produktion mit WaA-140-Stempelung. Bei der Persönli-

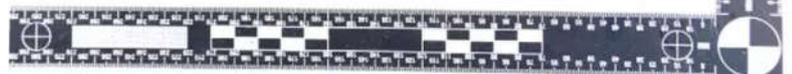
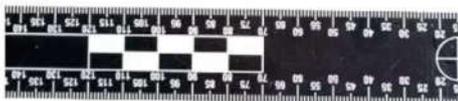


Überreste des Zwölfzylinder-V-Triebwerks DB 605 A-1



Das Magazin der 7,65-mm-FN-Browning-M1922 von Unteroffizier Tillack ließ sich problemlos entnehmen, die Waffe noch spannen

Über alle Zweifel erhaben: Soldatenmarke von Unteroffizier Otto Tillack, 8./JG1, mit der Nummer 68454/283





■ Bf 109 G-6, W.Nr. 410 213, der 7./JG 1 im Januar 1944, pilotiert von Unteroffizier Georg Friederich Karl Graf zu Ortenburg – Lackierung spekulativ*

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

chen Sicherheitskontrolle (PSK) ließ sich das Magazin der Waffe entnehmen, auch der Ladestandard ließ sich problemlos prüfen, da sich der Verschluss noch einfach öffnen ließ.

Der wichtigste Fund war die Soldatenmarke von Otto Tillack mit der eingestanzten Nummer 68454/283. Sie zu finden war ein nahezu einmaliger Glücksfall, so Kapitein Jonker vom Bergings- en Identificatiedienst van de Koninklijke Landmacht (BIDKL). Ihr Fund verkürzte die forensischen Analysen deutlich. Die Bürgermeisterin von Dalfsen, Erica van Lente, fasste den Einsatz von Lucht- und Landmacht gemeinsam mit der Firma BODAC zusammen: »Der Zweck der Bergung des Flugzeugs war in erster Linie, den Angehörigen des getöteten Flugzeugführers gerecht zu werden. Die Entdeckung der Überreste ist ein großartiges Ergebnis.«

Der am 25. Oktober 1923 in Sputendorf, Landkreis Potsdam-Mittelmark in Branden-



Einmessen der Absturzstelle im metertiefen Baggerloch

burg, geborene Otto Tillack erreichte lediglich das 20. Lebensjahr; seine sterblichen Überreste fanden auf der Deutschen Kriegsgräberstätte Ysselsteyn bei Venray (Provinz Limburg) ihre letzte Ruhe. Wie geht es weiter? In den nächsten Jahren plant die KLU ei-

ne weitere Bergung durchzuführen, bei der man hofft, die Überreste des Unteroffiziers Georg Friederich Karl Graf zu Ortenburg (14. Februar 1922 bis 30. Januar 1944) von der 7./JG1 und seine Bf 109 G-6, W. Nr. 410 213, »Weiße 23«, zu finden. ■

House of
History GmbH

Fine Military Antiques
Buy & Sell
Expert since 1987

Kai Winkler

Ausgewählte
Militärische Antiquitäten
An & Verkauf
Fachhändler seit 1987



House of History GmbH
Schulstrasse 11a
21220 Seevetal / Maschen
Germany

Telefon:
+49 (0)4105 84384
Kontakt:
winkler@houseofhistory.de
www.history-shop.de