



Alle Fotos, wenn nicht anders vermerkt, Sammlung Günther Ott

Noch im Frühjahr 1941 wurde die BV 222 V1 mit dem zivilen Kennzeichen D-ANTE für den Verkehrseinsatz bei der Lufthansa erprobt.

Blohm & Voss BV 222 V2

Die Geschichte zum Modell von Günther Ott (ADL)

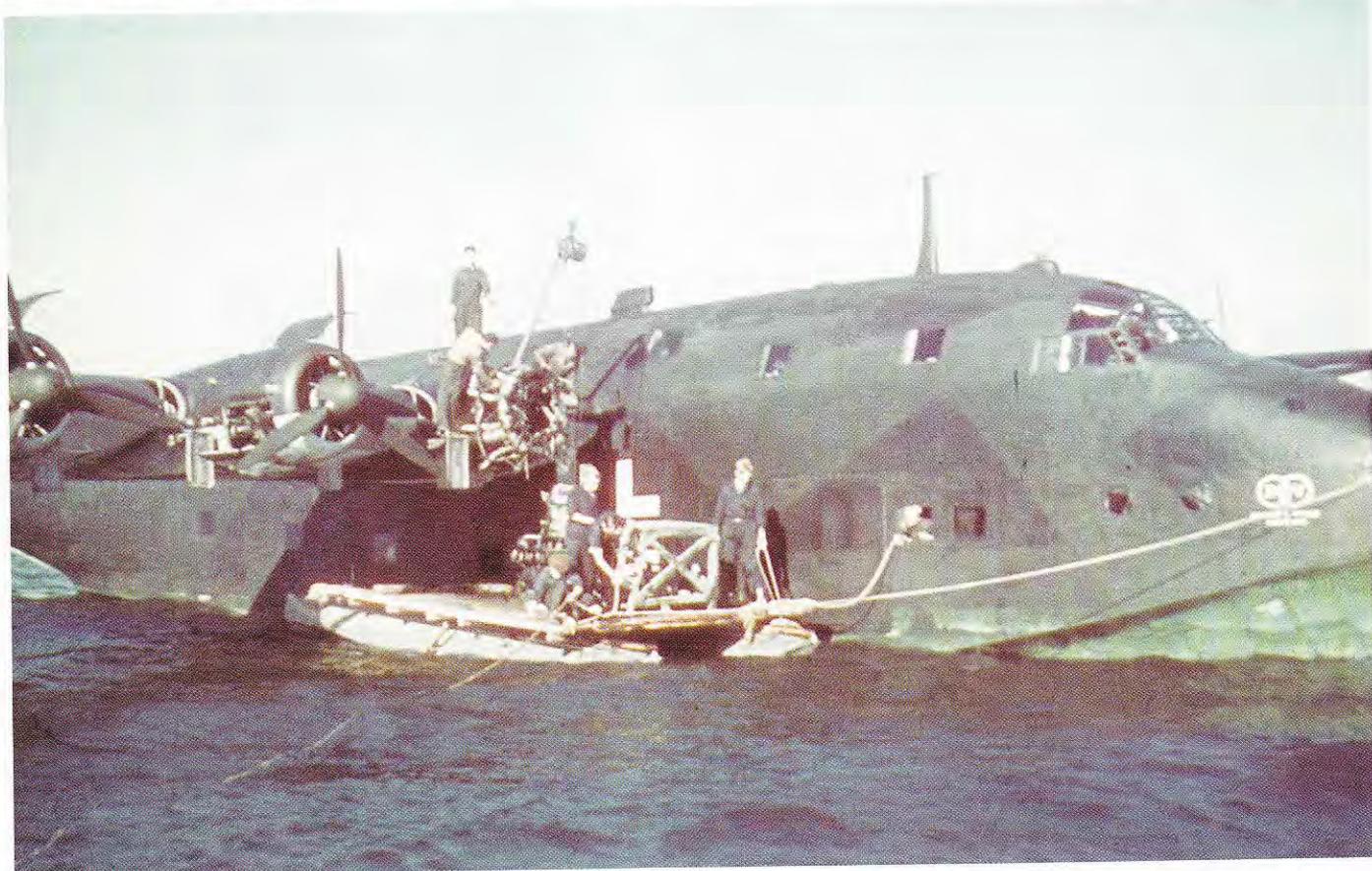


Die BV 222 war ursprünglich für den Transozean-Passagierluftverkehr der Lufthansa bestimmt. Hier ein Blick auf die Attrappe der komfortablen Schlafkabine.

Mit der BV 222 V2 als Vorlage für das prächtige Modell dieses riesigen Flugbootes hat die Firma Revell ein "Flugzeug mit Geschichte" ausgewählt. Als zweites von insgesamt nur 12 ausgelieferten Exemplaren hat die V2 eine vergleichsweise lange und abwechslungsreiche Geschichte, vielleicht auch die interessanteste von allen; Günther Ott (ADL), stellt sie uns hier, gemeinsam mit einer tabellarischen Übersicht sämtlicher BV 222, vor. Er hat sich seit vielen Jahren mit der Geschichte der Grossflugboote Blohm & Voss BV 222 und BV 238 beschäftigt, die Ergebnisse seiner umfassenden Recherchen sollen demnächst als Buch erscheinen.

Aufklärer oder Transporter?

Das zweite Musterflugzeug der BV 222, war die V2 (W.Nr. 366). Von Anbeginn trug dieses Flugboot, mit dem Flugkapitän Rodig am 7. August 1941 in Finkenwerder zum Erstflug gestartet war, das Stammkennzeichen CC+ER. Noch bis zum Frühjahr 1941 als Verkehrsflugboot für die DLH vorgesehen, war es dann zum Fernaufklärer-Einsatz beim Fliegerführer Atlantik bestimmt worden. Wie aus einer Notiz von GL/LC (Generalluftzeugmeister/Technisches Amt) vom 1. Mai 1941 hervorgeht, sollten die V2 und nach ihrer Fertigstellung auch die V3, gemeinsam mit den Fw 200 der I./K.G. 40, zur Unterstützung der U-Boote eingesetzt werden.



Für diesen Einsatzzweck wurde eine spezielle Abwehrbewaffnung und Ausrüstung vorgesehen. Neben zwei Waffenständen (B1- und B2-Stand) mit DL 131/1 auf dem Bootsrücken sowie einem Bugstand und vier Rumpf-Seitenständen LL-K mit jeweils einem MG 81, gehörten dazu vor allem zwei zwischen den Triebwerken 1 und 2 sowie 5 und 6 unter dem Flügel angebrachte wannenförmige Waffenstände. Diese beiden Flügelwaffenstände, sogenannte "Schwalbennester", waren mit WL 131 B bestückt. Im Hinblick auf die voraussichtlich lange Dauer der Einsatzflüge als Seefernaufklärer waren für die Besatzung im Oberdeck zwei Kojen sowie im Mittelteil des Unterdecks eine komplette DLH-Schlafkabine und schließlich im hinteren Teil auch noch eine Toilette einzubauen.

Nach Abschluss der Werkserprobung der BV 222 V2, an der als Flugzeugführer von Blohm & Voss im wesentlichen Rötger Hilleke beteiligt war, erfolgte in der Zeit vom 26. August bis 2. Oktober der Einbau der Bewaffnung und sonstigen Ausrüstung für den Atlantikeinsatz. Kurios genug, war bei Blohm & Voss aber bereits seit dem 4. August bekannt, dass der Chef des Generalstabs der Luftwaffe entschieden hatte, V2 und V3 vorerst doch nicht beim Fliegerführer Atlantik, sondern für wichtige Transportaufgaben einzusetzen. Der Fliegerführer Atlantik wisse wahrscheinlich nicht, dass er das Flugzeug nicht erhalten solle und eine Ablehnung von dort sei also nicht erfolgt, teilte Dipl.-Ing. Bürkner, der Berliner Vertreter von Blohm & Voss, seiner Geschäftsleitung in Hamburg

▲ Diese seltene Farbaufnahme der BV 222 V1 CC+CQ bei einem Motorwechsel im Oktober 1941, gibt gute Anhaltspunkte für das Farbschema der Flugboote.

nach einem Gespräch im RLM mit. Der Generalstabschef habe verfügt, dass das Flugzeug dort eingesetzt werde, wo es am dringendsten gebraucht wird. Die beiden Transportklappen müssten eingebaut werden, und man rechne beim Generalstab damit, das Flugboot noch im August zu erhalten. Bezüglich V4 - V6 hatte LC 2/IV (Abteilung Flugzeugentwicklung im Technischen Amt) bereits festgelegt, sie mit Transportklappen und Bewaffnung auszurüsten.

Seestaffel der Luftverkehrsgruppe

Während die V1 noch von einer gemischten Werks- und DLH-Besatzung geflogen wurde, sollte die Besatzung für die V2 vollständig von der Luftverkehrsgruppe (LVGr.) gestellt werden, mit Oblt. Fritz Führer als Kommandant, einem erfahrenen Flugkapitän der DLH. Von der Erprobungsstelle See in Travemünde sollten ein Flugzeugführer (Entwicklungsreferent) und ein Bordwart (mit Prüferbefähigung) der Besatzung der V2 beigeordnet werden.

Da die Nutzlast der V2 im Vergleich zur V1 wegen der starken Bewaffnung um etwa 3 to geringer war und nur noch 6 bis 6,5 to betrug, wurde vor allem von der LVGr. gefordert, die Waffenstände noch vor Einsatzbeginn wie-



◀ Die BV 222 V1 nach dem erfolgreichen Erstflug am 7. September 1940: In weißer Fliegerkombi Flugkapitän Helmut Wasa Rodig, rechts daneben Ing. Max Skumawitz von der DLH-Bauaufsicht sowie Dr.-Ing Richard Vogt. Links neben Flugkapitän Rodig geht Dipl.-Ing. Karl-Friedrich Scherer.



▲ Diese Farbaufnahme der BV 222 V3, DM+SD, entstand im März 1942 in Biscarrosse. Eindeutig zu unterscheiden sind das weisse Rumpfband sowie die gelben Farbstreifen an den Motorgondeln und den Spitzen der Tragflächenunterseiten.

der ausbauen zu lassen. Oblt. Führer übernahm die V2, deren Bewaffnung zunächst unverändert geblieben war, am 11. Oktober 1941 in Finkenwerder und brachte sie gemeinsam mit dem Werkspiloten Hilleke nach Travemünde. Vom 27. Oktober an befand sich die V2 nochmals im Werk und startete dann am 6. November von Travemünde zu ihrem ersten Transportflug, der sie nach Kirkenes führte. Neben Oblt. Führer nahm Lt. Richardheinrich Schirmacher, wiederum ein früherer DLH-Flugkapitän vom Südatlantik, zur Einweisung auf die BV222 als 2. Flugzeugführer an diesem Einsatz teil. In der Zeit vom 7. bis zum 18. November wurden danach bei den DLH-Überholungswerkstätten in Travemünde an der V2 eine 25-Stunden-Kontrolle der Triebwerke sowie eine Flug-

sicherheitskontrolle der Zelle durchgeführt. Dieser Betrieb unter der Leitung von Dipl.-Ing. Georg Ewert war fortan für die Wartung und Überholung sämtlicher BV 222 zuständig und sollte gewissermaßen ihr technisches Zuhause werden.

Für ihren nächsten Einsatz, an dem von der E-Stelle Travemünde Fl.-Stabsing. Paul Nießen und Flugmaschinist Ernst Schröder als 2. Flugzeugführer, bzw. als zusätzlicher Bordwart teilnahmen, überführte Oblt. Führer die V2 am 18. November von Travemünde nach Constanza an der rumänischen Schwarzmeerküste. Von dort erfolgten am 20. und 22. November zwei Transportflüge nach Nikolajew in der Ukraine, bevor es am 24. November von Constanza nach Athen-

Phaleron ging. Beim Ausladen dort geriet die V2 in einen Bombenangriff und wurde vor allem auf der linken Seite durch Splitter beschädigt; Oblt. Führer brachte sie am 29. November zur Reparatur zurück nach Travemünde.

Da die V2 für die notwendigen Reparaturen an Land genommen werden musste, aber die neue Ablaufbahn in Travemünde hierfür noch nicht zur Verfügung stand, wurde entschieden, das Flugboot am nächsten Tag zu Blohm & Voss nach Finkenwerder zu überführen. Eine dorthin entsandte DLH-Kolonne erledigte bis zum 9. Dezember die vorgesehenen Arbeiten, während vom Werk in dieser Zeit die beiden Flächengondeln mit den Waffenständen abgebaut und deren Öffnungen an den Tragflächenunterseiten durch aufgenietete Bleche geschlossen wurden. Maßgeblich für das Entfernen dieser Gondeln war übrigens nicht die ohnehin gewünschte Gewichtsverbesserung, sondern Feststellungen der Besatzung, dass bei Motorausfall die Flugeigenschaften beeinträchtigt wurden und dass bei böigem Wetter zusätzliche Schwingungen des Flügels aufgetreten waren.

Am 10. Dezember startete Oblt. Führer in Travemünde zu einem Transportflug nach Athen-Phaleron. Wie mit der E-Stelle Travemünde festgelegt, befanden sich, neben der Stammbesatzung mit Lt. Herbert



◀ Die BV 222 V2 CC+ER im Oktober 1941 in der ersten Ausführung als Fernaufklärer mit "Schwalbennestern" unter den Flächen.

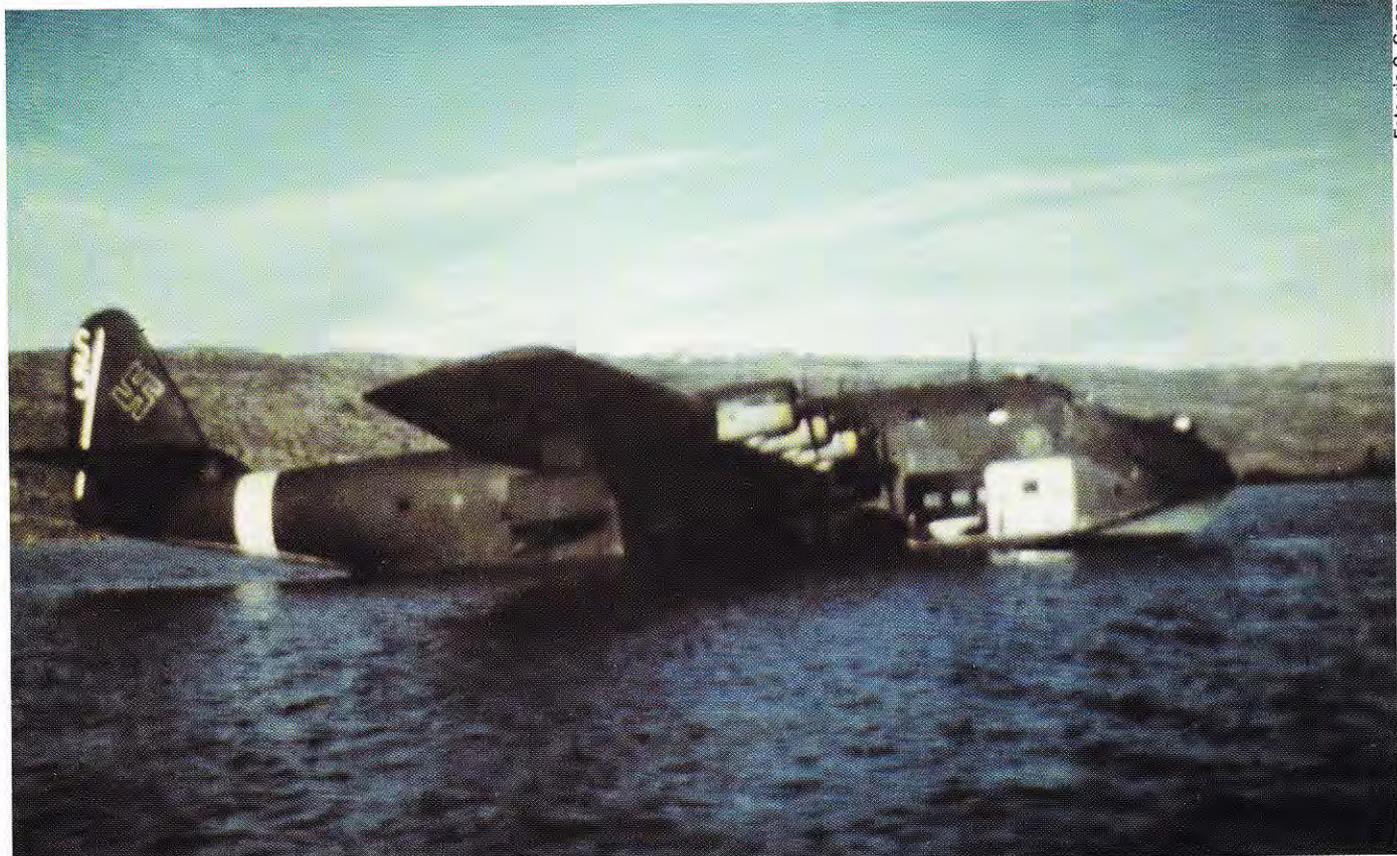


Foto via C. Goss

▲ Mit Staffelabzeichen, weissem Rumpfband und gelben Streifen an den Motorhauben präsentiert sich hier die BV 222 V5, X4+EH, die sich durch die Leitwerksmarkierung "S5" zweifelsfrei identifizieren lässt.

Ruhnke als Bordfunker und Ofw. Alfred Eger als Bordmechaniker, wieder zwei Mitarbeiter der E-Stelle Travemünde an Bord: Flieger-Stabsingenieur Gerhard Geike, der seinen Kollegen Nießen als 2. Flugzeugführer abgelöst hatte, und erneut der Flugmaschinist Schröder. Nachdem Rommel sich am 7. Dezember zur Räumung seiner Stellungen bei Tobruk hatte entschließen müssen, lautete der Auftrag für die V2 nun, das Deutsche Afrikakorps von Athen aus mit dringend benötigtem Kraftstoff zu versorgen.

Bei der Landung in Phaleron hatte sich die V2 ihre Bodenbeplankung auf einer Länge von ca. 50 cm an einem Unterwasserriff aufgerissen. An Transportflüge nach Nordafrika war danach nicht mehr zu denken; das Flugboot wurde in den Hafen von Piräus geschleppt, wo das Leck provisorisch abgedichtet wurde; aber zur endgültigen Reparatur musste die V2 zurück nach Deutschland. Am 22. Dezember traf sie wieder in Travemünde ein und ging am nächsten Tag für die Reparaturarbeiten zu Blohm & Voss nach Finkenwerder.

Die Arbeiten wurden am 25. Januar 1942 abgeschlossen. Drei Tage vorher hatte GL/C-E 2/II (Abteilung Flugzeugentwicklung im Technischen Amt) angeordnet, dass die V2 noch während der Liegezeit in Finkenwerder zur Durchführung von Messungen am Triebwerkseinbau von der E-Stelle Travemünde zu übernehmen sei. Wegen der Eisverhältnisse auf der Elbe sollte das Flugboot von Blohm & Voss zum Bodensee überführt werden. Daraus wurde jedoch nichts, denn die Eisperiode hatte bereits eingesetzt und sollte unerwartet lange andauern. Es blieb nichts anderes übrig, als die V2 in Finkenwerder abzustellen.

Sobald die Elbe nach dem strengen Winter wieder eisfrei geworden war, wurde die V2 in Finkenwerder für die vorgesehenen Messungen am Triebwerkseinbau vorbereitet und flog von dort am 2. April nach Biscarosse. Als Flugzeugführer war der Flugbauführer Dipl.-Ing. Gerhard Full eingesetzt, der als Gruppenleiter bei der Zweigstelle Travemünde des Instituts für Seeflugwesen der DVL arbeitete. Insgesamt wurden in Biscarosse zehn Mess- und Versuchsflüge mit der V2 durchgeführt, an denen zum Teil, vom 15. April an, als 2. Flugzeugführer auch Dipl.-Ing. Helmut Lechner beteiligt gewesen ist, ebenfalls ein Mitarbei-

ter des Instituts für Seeflugwesen. Am 20. April flogen die beiden mit der CC+ER zur fällig gewordenen Teilüberholung nach Travemünde.

Lufttransportstaffel (See) 222

Am 5. Mai 1942 wurde die bisherige Seestaffel der Luftverkehrsgruppe als Lufttransportstaffel (See) 222 etatisiert, die weiterhin in einsatzmäßiger und truppendienstlicher Hinsicht der LVGr. des Lufttransportführers unterstellt blieb. Neuer Staffelfeldkapitän wurde am 17. Mai der gerade zum Hauptmann (Kr.O.-Kriegsoffizier) beförderte Fritz Führer. Bereits zum 29. April war Lt. Herbert Fiege, ein besonders talentierter Diplom-Ingenieur der Versuchsabteilung der Technischen Entwicklung der DLH, als Technischer Offizier (TO) vom Luftlandegeschwader 1 zur Staffel versetzt worden. Als ein erfolgreiches Gespann blieben "Fritze" und "Hefi" in gleicher Funktion übrigens bis zum Kriegsende zusammen. Alle Flugzeugführer, Bordmechaniker und Bordfunker der Staffel waren vor dem Krieg im Atlantikdienst der DLH tätig gewesen.

Der LTS (See) 222 wurde nun das Verbandskennzeichen "X4+" mit dem Staffelnbuchstaben "H" zugeordnet, wobei die einzelnen Flugboote dann entsprechend ihrer V-Nummern Kennbuchstaben in alphabetischer Reihenfolge erhielten. Nach erledigter Teilüberholung ging die V2 am 16. Mai in Travemünde erstmals als X4+BH an den Start, und drei Tage später flog sie mit Oblt. Schirmmacher zum Mittelmeer-Einsatz nach Tarent.

Besonders im Mittelmeer-Raum war es bei der Luftwaffe 1942 üblich geworden, den Flugzeugen der einzelnen Transportverbände besondere, deutlich sichtbare taktische Kennzeichen zu geben, die zumeist am Seitenrudder geführt wurden. Auch die LTS (See) 222 war davon, trotz der unübersehbaren Größe ihrer Flugboote und der geringen Stückzahl,



▲ Das Staffelabzeichen der Lufttransportstaffel (See) 222 nahm Bezug auf den Flugzeugnamen "Wiking" und auf die Luft-hansa-Farben Blau-Gelb.

nicht ausgenommen. Ihr Verbandsbuchstabe war ein großes "S", gefolgt von einer Nummer, die dem jeweiligen V-Flugzeug bzw. dessen Kennbuchstaben entsprach. S2 war demnach eindeutig die BV 222 V2 X4+BH. Nachdem sich Blohm & Voss beim RLM den Namen „Wiking“ für die BV 222 hatte genehmigen lassen, entwarf ein Grafiker der Firma, Alfred Meyer, auch gleich ein Staffellabzeichen mit einem stilisierten Wikingerschiff in den Lufthansa-Farben Blau-Gelb.

Hatten anfänglich Transportflüge zwischen Tarent und der Suda-Bucht auf Kreta einen Schwerpunkt der Einsätze im Mittelmeer gebildet, so verlagerten sich die Aktivitäten der LTS (See) 222 bald zu Einsätzen nach Tobruk in Lybien, wo Oblt. Schirmacher mit der V2 am 25. Juni 1942 als erster landete. Schirmacher blieb Kommandant dieses Flugbootes bis er es am 16. Juli zur fälligen Teilüberholung nach Travemünde überführte.

Eigentlich hätte die V2 alsbald wieder im Einsatz sein können, doch sollte es ein Vierteljahr dauern, bis sie aus den DLH-Werkstätten in Travemünde wieder zu Transporteinsätzen nach Tarent zurückkehrte. Das hatte seinen besonderen Grund. Nach dem Kriegseintritt der USA im Dezember 1941 war es als dringlich angesehen worden, eine Flugverbindung zwischen Deutschland und Japan herzustellen; Überlegungen hierzu hatte es auch schon früher gegeben, ohne jedoch zu greifbaren Ergebnissen zu kommen. Auch jetzt zog sich die Bearbeitung des Projektes „Einsatz Ost“ hin und wurde erst im Sommer 1942 konkreter.

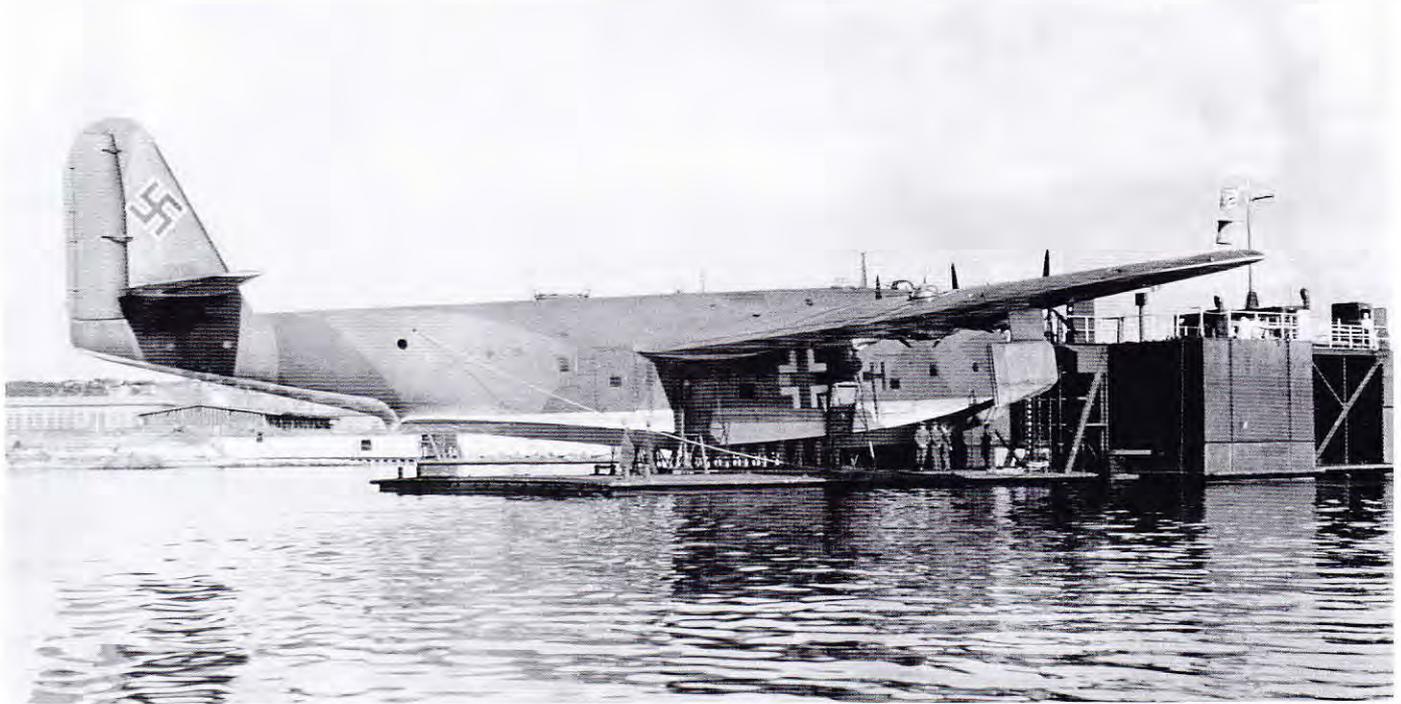
(Im nächsten Heft geht's weiter mit der BV 222 V2 im Original und dann auch als Modell.)



▲ Ein Blick von der BV 222 V2 X4+BH auf die V4 X4+DH bei einem Übungsflug bei der 1.(F)/SAGr. 129 in Biscarosse. Gut zu erkennen sind die Details des Waffenstandes auf der Flügeloberseite.

▼ Die BV 222 V2 in vollem Schmuck am Liegeplatz der LTS (See) in Tarent.





Die BV 222 V2 X4+BH nach der Umrüstung als Seefernaufklärer im Schwimmdock bei der Erprobungsstelle Travemünde.

Sammlung Günther Ott

Blohm & Voss BV 222 V2

Teil 2 der Geschichte von Günther Ott (ADL)

Als „Langstrecken-Kurierflugzeug“ für die Nonstop-Flüge von mehr als 8.000 km nach Fernost war die BV 222 V1 vorgesehen, die nun im Herstellerwerk zu diesem Sondereinsatz hergerichtet wurde. Wegen der hohen Flugstundenzahl der V1, für die eigentlich eine Grundüberholung fällig gewesen wäre, gab es gute Gründe, eher die V2 für den Ostasien-Flug vorzubereiten.

Am 6. August erhielt die DLH einen entsprechenden Umbauftrag von der E-Stelle Travemünde. Vor allem waren nach dem Muster der V1 zwei zusätzliche Kraftstoffbehälter von je 3.500 Litern Inhalt einzubauen und die gesamte Bewaffnung sowie alle nicht unbedingt notwendigen Ausrüstungsgegenstände auszubauen. Alle sechs Motoren Bramo 323 R waren gegen fabrikneue auszutauschen.

Zwischendurch hatte man sich dann aber doch wieder für die nun schon fertig umgebaute V1 entschieden, und die V2 sollte nun als Reserveflugzeug dienen. Am 11. September 1942 wurde das gesamte Unternehmen von der Luftwaffenführung abgeblasen, und beide Flugboote wurden wieder für den Einsatz als bewaffnete Transporter hergerichtet. Die V2 war am 15. Oktober einsatzklar und Oblt. Möhring, der zuvor die V3 geführt hatte, flog sie als ihr neuer Kommandant nach Tarent.

Ende Oktober 1942 befand sich das Deutsche Afrikakorps erneut in einer äußerst kritischen Lage und war wieder besonders dringend auf den Kraftstoffnachschub durch die BV 222 angewiesen. Ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt befanden sich V1, V3, V4 und V5 zu Werkstattarbeiten in Travemünde. Bis

zur Aufgabe Tobruks konnten die genannten Flugboote nicht mehr klar gemacht werden; immerhin kamen aber V6 und V8 der zunächst allein eingesetzten V2 zu Hilfe. Anschließend, vom 13. bis zum 20. November, beteiligten sich V1, V2, V6 und V8 an der Räumung von Bizerta, um dann, zusammen mit der auch wieder einsatzklaren V4, Nachschub nach Tripolis zu fliegen.

Bei diesen Einsätzen nach Tripolis hatte die LTS (See) 222 zwei schwere Verluste zu beklagen: Die V6 mit Oblt. Wilhelm wurde am 24. November und die V8 mit Oblt. Mrochen am 10. Dezember 1942 über dem Mittelmeer von Beaufighter-Zerstörerflugzeugen der RAF abgeschossen, die auf der Insel Malta stationiert waren.

Die Transportflüge der LTS (See) 222 zwischen Tarent und Tripolis wurden danach nicht mehr fortgesetzt. Statt dessen flogen die BV 222 dann bis zum Ende ihrer Einsätze über dem Mittelmeer ausschließlich Nachschub zur Suda-Bucht nach Kreta, zunächst noch von Tarent und ab 17. Dezember von Athen-Phaleron aus. Die V1 verunglückte am 1. Februar 1943 durch Führungsfehler bei einer Nachtlandung in Phaleron, wobei der Bootsboden leck geschlagen wurde. Ein Besatzungsmitglied sowie 39 Soldaten konnten sich nicht mehr rechtzeitig aus dem rasch gefluteten Hauptdeck befreien und ertranken. Da das Flugboot vor Ort nicht repariert werden konnte und ein Transport nach Deutschland nicht möglich war, blieb nur seine Zerlegung und Ausschichtung in Athen übrig.

Am 19. Februar 1943 fanden die Transporteinsätze im Mittelmeer ein plötzliches Ende; alle noch vorhandenen BV 222, die V2, V3, V4 und V5, kehrten an diesem Tage von Tarent zurück nach Travemünde. Auf Befehl des Führungsstabes der Luftwaffe sollten die Flugboote kurzfristig zur Unterstützung der U-Boote von Westfrankreich aus als Fernaufklärer über dem Atlantik eingesetzt werden.

Doch gar so schnell sollte es dazu nicht kommen. Die vier BV 222 waren noch zwischen Tarent und Travemünde unterwegs, als es hieß, *„infolge erhöhter Transportanforderungen im Raum Schwarzes Meer“* würden wahrscheinlich nur zwei BV 222 für Fernaufklärung abgestellt werden; eine endgültige Entscheidung sollte folgen. Noch nicht einmal zwei Stunden später, die Flugboote waren immer noch in der Luft, kam eine neue Nachricht: *„Führungsstab hat entschieden, dass mit Rücksicht auf Nachschublage im Schwarzen Meer sofort alle BV 222 ins Schwarze Meer gehen sollen. Einsatz in der Aufklärung erfolgt vorläufig nicht.“*

Gemeinsam mit einem aus Seenotflugbooten Dornier Do 24 zusammengestellten Verband sollten die BV 222 für die 17. Armee im Kuban-Brückenkopf Transportflüge zu den Halbinseln Taman und Kertsch durchführen. Einsatzhafen für die BV 222 sollte Varna an der bulgarischen Schwarzmeerküste sein. Bereits am 21. Februar flog die V2 mit Oblt. Möhring von Travemünde nach Varna. Die übrigen Flugboote wurden in den nächsten Tagen dorthin überführt. Aber zu



◀ Die BV 222 V8 mit Oblt. Mrochen wurde am 10. Dezember 1942 über dem Mittelmeer von auf Malta stationierten Beaufighter-Zerstörern der RAF abgeschossen.

führen waren. Vor allem sollten die Flugboote eine verstärkte Bewaffnung erhalten: Einen B1-Stand mit tiefergesetztem HD 151/1, einen Bugstand mit LLK 131, 4 Seitenstände SL 131 und zwei Flügelstände mit HD 151/2. Des Weiteren wurde ein Schiffsuchgerät FuG 200 "Hohentwiel" sowie FuG 216 "Neptun R", FuG 16 Z und FuG 25 A eingebaut. Zur Zerstörung der Funkmessgeräte im Notfall wurden gleichzeitig Sprenggeräte mit zentralem Zündschalter installiert. Ferner sollten die BV 222 bei ihren künftigen Einsätzen über dem Atlantik auch Funkbojen FuG 302 C "Schwan" an Bord haben, die in der Nähe von gesichteten feindlichen Geleitzügen als Peilsender zur Heranführung eigener U-Boote an Fallschirmen abzuwerfen waren.

Seefernaufklärer

Organisatorisch wurde der neuen Aufgabenstellung dadurch Rechnung getragen, dass am 10. März 1943 die Umbenennung der bisherigen LTS (See) 222 in Aufklärungsfliegerstaffel (See) 222 angeordnet wurde; verbunden damit sollte die Staffel künftig nicht mehr dem Lufttransportführer sondern der Luftflotte 3 unterstellt sein. Im Hinblick auf die erforderlichen Umrüstungsarbeiten an ihren Flugbooten sowie die Vorbereitung des Personals auf ihre neue Aufgabenstellung wurde die gesamte Staffel aber erst einmal zurück nach Travemünde verlegt. Bis sie für die Waffen-Umrüstung an die Reihe kamen, dienten die BV 222 V2 und V4 dort zur Schulung neuer Besatzungsmitglieder.

Wohl auf Drängen der Seekriegsleitung waren der Staffel am 13. Mai am künftigen Einsatzhafen Biscarosse fünf Flugboote BV

Bereits 17 Tage zuvor hatte die V6 mit Oblt. Wilhelm das selbe Schicksal ereilt.

Einsätzen über dem Schwarzen Meer sollten die BV 222 nicht kommen.

Der neue Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Karl Dönitz, setzte bei Göring und Hitler durch, dass die BV 222 doch wieder für die Unterstützung seiner U-Boote eingeteilt wurden. Am 28. Februar wurde vom Luftwaffenführungsstab befohlen, sofort zwei BV 222 "in die Fernaufklärung bei Fl.F. Atlantik einzustellen". Es muss schon verwundern, dass sich die beiden Oberbefehlshaber und schließlich sogar Hitler mit

der Verwendung von ein paar Flugbooten zu befassen hatten. Das hin und her um die Verwendung der BV 222 zeigt an, wie kurz das Hemd der Luftwaffe inzwischen geworden war und wie vergeblich die Versuche waren, allen Anforderungen gerecht zu werden.

Als erste sollte die V5 bei Blohm & Voss in Finkenwerder als Fernaufklärer umgerüstet werden. Den Umbau der V3 sollte die DLH-Werft in Travemünde übernehmen, wo später auch die Arbeiten an der V2 und V4 durchzu-



138 mit Besatzungen zugeteilt worden. Diese Maßnahme wurde für notwendig erachtet, weil die Umbauarbeiten an den BV 222 langwieriger waren, als man ursprünglich angenommen hatte. Die V5 kam erst am 17. Mai nach Biscarosse und die V3 sogar erst am 12. Juni.

Es scheint, dass die Royal Air Force die Verlegung der Aufkl.Fl.St. (See) 222 nach Biscarosse sehr ernst nahm. Aus "Ultra"-Meldungen, dem Abhören und Auswerten des deutschen Funkverkehrs, sowie durch Informationen französischer Agenten war der gegnerischen Seite schnell bekannt geworden, dass zwei BV 222 zur Atlantik-Fernaufklärung in Biscarosse eingetroffen waren. Am Abend des 20. Juni wurde der Seefliegerhorst von vier Mosquito-Nachtjägern der Royal Air Force angegriffen. Bereits vor der Küste konnte eine BV 138 abgeschossen werden, die gerade in Biscarosse gestartet war. Auf dem See wurden danach in mehreren Tiefangriffen drei an Bojen verankerte Flugboote in Brand geschossen und zerstört. Dabei handelte es sich um eine weitere BV 138 sowie um die BV 222 V3 und V5.

Wrackteile von einer der vernichteten BV 222 wurden übrigens vor rund 20 Jahren von französischen Tauchern aus dem See geborgen und sind heute in dem kleinen Musée de l'Hydravion in Biscarosse ausgestellt.

Da auch die U-Boote unerträglich hohe Verluste erlitten hatten, sah sich der B.d.U. (Befehlshaber der Untersee-Boote) dazu gezwungen den Einsatz in der Biskaya bis auf weiteres einzustellen. Aus diesem Grunde konnte er vorübergehend auf den Einsatz von BV 222 verzichten und war damit einverstanden, dass die Staffel, die am 13. Juli 1943 im Zuge der Umorganisation der Seefliegerverbände die neue Bezeichnung 1.(F)/SAGr. 129 erhalten hatte, mit der V2 und V4 sowie dem Gros ihres Personals weiterhin in Travemünde blieb. Inzwischen wollte man in Biscarosse Abstellboxen für die BV 222 schaffen, die künftig besseren Schutz vor feindlichen Fliegerangriffen bieten sollten. Hierbei handelte es sich eher um Stichkanäle in das bewaldete Seeufer, abseits von den Anlagen des Seefliegerhorstes, in die dann die BV 222 gezogen und getarnt abgestellt werden sollten.

Die V2, für die GL/C-E2 (Abteilung Flugzeugentwicklung im Technischen Amt) am 9. Juni die Ausrüstung für Seenot-Einsatz

befohlen hatte, wurde erstmals wieder am 24. Juli 1943 in Travemünde geflogen, absolvierte ihr Erprobungs- und Schießprogramm und sollte dann im September an einer Übung der 27. U-Flottille in der Ostsee teilnehmen. Tatsächlich war Objt. Möhring dann auch zweimal, am 6. und am 13. September mit der V2 nach Pillau geflogen, aber diese Besuche dürften eher der Erprobung des dort von der Schichau-Werft gerade fertiggestellten Brink-Schwimmdocks für die BV 222 gedient haben. Noch bevor es zu der angesetzten Übung mit den U-Booten kommen konnte, hatte der Führungsstab befohlen, die in Travemünde einsatzbereiten BV 222 bis zum 16. September nach Biscarosse zu verlegen. Hintergrund hierfür ist gewesen, dass die Kriegsmarine die Flugboote zur Unterstützung des erneut anlaufenden U-Booteinsatzes unverzüglich zum Aufklärungsdienst in der Biscaya heranziehen wollte.

Am 16. September flogen Objt. Möhring mit der V2 und Hptm. Tübler mit der V4 zum Einsatz nach Biscarosse. Da die BV 222 C mit Jumo 207 noch nicht übernommen werden konnten, musste die Staffel für ihre bevorstehenden Einsätze in der Biskaya erneut auf drei BV 138 C-1 zurückgreifen. Auch diese Flugboote erhielten nun Verbandskennzeichen der Staffel, was dann, wohl auch im Hinblick auf die noch zu erwartenden BV 222 C, eine Umstellung in der Kennbuchstabenfolge nach sich zog.

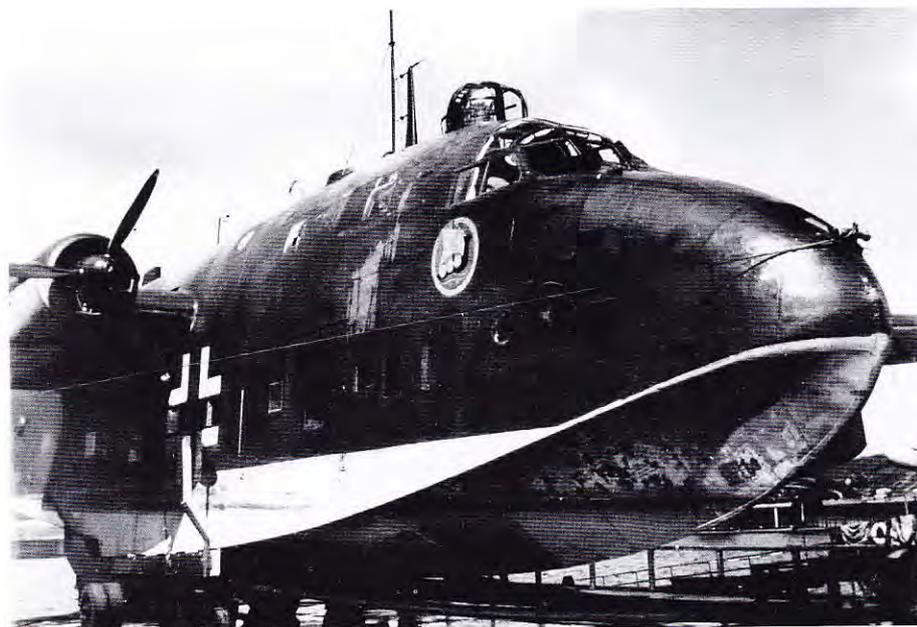
Die V2, bisher X4+BH, führte vom 23. September an die Kennung X4+EH, während den drei BV 138 C-1 die V.Kz. X4+AH, BH und CH zugeteilt wurden; später gingen diese Kennungen in gleicher Reihenfolge an die BV 222 C10, C11 und C12.

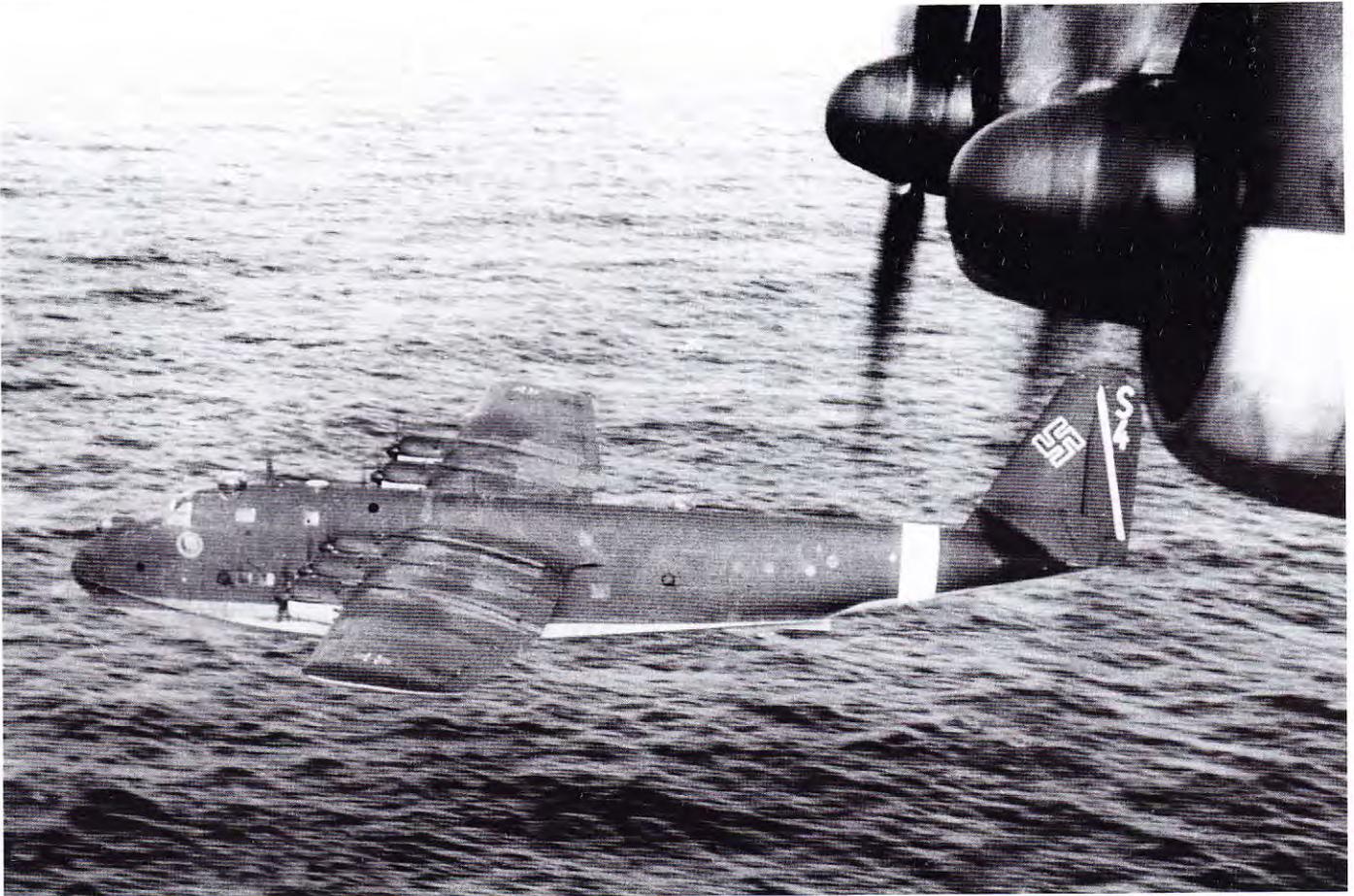
Dieser Kennzeichenwechsel für die V2 wurde bei Revell nicht beachtet oder ist dort unbekannt geblieben, denn auf der Verpackung für das Modell ist das Flugboot bei seinem Arktiseinsatz im Juli 1944 fälschlicherweise mit der alten Kennung X4+BH dargestellt. Eigentlich kein Wunder, denn auch in der Literatur fehlte bisher fast durchgängig ein Hinweis auf dieses nicht nur für Modellbauer interessante Detail!

Atlantikeinsatz

Dem Fliegerführer Atlantik in Angers standen somit bei der 1.(F)/SAGr. 129 an BV 222 nur die V2, X4+EH und V4, X4+DH, als Seefernaufklärer in Biscarosse zur Verfügung. Die Besatzung von Objt. Möhring kam am 25. September als erste wieder zum Einsatz; mit an Bord der V2 war auch der Staffelführer, Hptm. Führer. Dieser erste Aufklärungsflug über dem Atlantik verlief jedoch ergebnislos; die Besatzung hatte unterwegs nur ein Catalina-Flugboot gesichtet. Drei weitere Einsätze, am 29. September, am 3. und am 8. Oktober 1943, bei denen Aufklärungserfolge zu verzeichnen waren, wurden wieder von

◀ Die V4, X4+DH, stand der 1.(F)/AGr. 129 neben der V2, X4+EH, als Seefernaufklärer für den Atlantikeinsatz zur Verfügung.





▲ Die BV 222 V4 in engem Formationsflug über dem Mittelmeer auf einem Transporteinsatz der LTS (See) 222 nach Nordafrika im Jahr 1942.

Oblt. Möhring mit der V2 übernommen; die V4 war währenddessen einmal, am 2. Oktober, über dem Atlantik unterwegs. Am 29. September hatte die Besatzung der V2 westlich von Lissabon den Geleitzug MKS 25 mit 37 Schiffseinheiten gesichtet, und am 3. Oktober war es südwestlich von Irland der Konvoi UA 2 mit elf Schiffen. Bei dem Einsatz am 8. Oktober, der die V2 weit hinaus auf den Ostatlantik führte, sichtete die Besatzung die

Die BV 222 V5, X4+EH, wurde am 20. Juni 1943 in Biscarosse bei einem Tiefangriff durch vier Mosquitos zerstört.

26 Schiffe des Geleitzuges SC 143. Beim Fühlunghalten am Convoy wurde die BV 222 gleich von einer Handley-Page Halifax G.R.II des Coastal Command der RAF angegriffen, und es kam zu einem kurzen, aber ergebnislosen Feuerwechsel.

Nach dieser ersten Einsatzserie mussten die beiden BV 222 erst einmal zu notwendigen Wartungsarbeiten am Boden bleiben. Am 17. Oktober waren aber die V4 und zwei Tage später auch die V2 erneut jeweils rund 20 Stunden auf Geleitzugsuche über dem Atlantik, jedoch beide ohne Feindberührung. Am 22. Oktober kam dann wieder die V4 an die Reihe, deren Kommandant nun Hptm. Hasenberg war.

Bei diesem Einsatz wurde das Flugboot über dem Atlantik von einer viermotorigen Consolidated PB4Y-1 Liberator der U.S. Navy

angegriffen. Erstaunlich genug blieb die Besatzung der BV 222 Sieger in diesem ungleichen Kampf und konnte den Angreifer abwehren. Bei seinem zweiten Anflug wurde der Amerikaner schwer getroffen und stürzte brennend ins Meer. An Bord des ebenfalls stark beschädigten Flugbootes, das danach bis zum 3. Dezember ausfiel, war ein Besatzungsmitglied tödlich getroffen worden.

Die Last der Einsätze ruhte nun allein auf der X4+EH mit Oblt. Möhring und seiner Besatzung. Jeweils in Abständen von mehreren Tagen wurden sechs weitere Einsätze geflogen. Erstmals war es dabei auch zu einem nennenswerten Erfolg in der Zusammenarbeit mit den U-Booten gekommen. Oblt. Möhring hatte den Doppel-Geleitzug (MKS 28/SL 138) bereits am 27. Oktober aufge-





▲ Dieses Foto der BV 222 V4 entstand am "Südbahnhof", dem Liegeplatz der V4 auf der Insel Gressholmen bei Oslo ab Juli 1944.

spürt und 63 Schiffseinheiten gemeldet. Aber zwei Tage später hatten die nun eingesetzten Fw 200 der III./K.G. 40 die Fühlung nicht wieder aufnehmen können, so dass die Wiedererfassung von 50 Schiffen durch die BV 222 tags darauf von entscheidender Bedeutung für den Erfolg der U-Boote wurde.

Dies veranlaßte den Fliegerführer Atlantik, Gen.Lt. Ulrich Kessler, zu folgendem Telegramm an den Staffelpkapitän:

"Taktisch gute Flugdurchführung der 1.(F) 129 mit einer BV 222 brachte am 30.10. Wiedererfassung des nordgehenden starken Transportgeleites. Durch einwandfreie Geleitzugsmeldung war Ansatz eigener U-Boot-Gruppen möglich und führte zur Versenkung von 2 Zerstörern, 1 großen Handelsschiff und zur Torpedierung eines weiteren. Die Staffel hat in wiederholten Einsätzen mit diesem Flugzeugmuster gute taktische Schulung und technische Einsatzbereitschaft gezeigt. Weiter so!"

Auch am 27. November war Oblt. Möhring mit der V2 wieder im Einsatz, als es galt, für die deutschen U-Boote Fühlung an dem britischen Doppel-Geleitzug MKS 31/SL 140 zu halten. Um 12:15 Uhr war die V2 in Biscarosse abgeflogen. Ihre Besatzung hielt dann während der Nacht mit Hilfe des FuG 200 "Hohentwiel" für fast sechs Stunden Fühlung am Geleit und gab Peilzeichen für die U-Boote, von denen sechs auch herangeführt werden konnten; durch starke Abwehr des Gegners kamen die Boote jedoch nicht zu Versenkungserfolgen.

Am nächsten Morgen, um 08:02 Uhr, landete die X4+EH wieder in Biscarosse. Also nur 13 Minuten fehlten an einer Flugzeit von 20 Stunden; allein daran kann man vielleicht schon ermessen, wie groß die Strapazen und die Nervenanspannung damals für die Besatzungen gewesen sein müssen - es handelte sich ja schließlich nicht um Spazierflüge.

In der Nacht vom 18. zum 19. Februar 1944, wurde dann, für längere Zeit letztmalig, eine BV 222 von Biscarosse aus zur Aufklärung über dem Atlantik eingesetzt; wieder war es die X4+EH mit Oblt. Möhring - Start um 18:58 Uhr und Landung um 13:42 Uhr. An einem der drei Geleitzüge, die unterwegs mit dem FuG 200 geortet wurden, hielt er Fühlung und gab Peilzeichen, obwohl unablässig versucht worden war, ihn durch Leuchtbomben zu vertreiben; eigene U-Boote konnten jedoch nicht herangeführt werden.

Kriegsmarine und Luftwaffe hatten vereinbart, künftig zwischen gemeinsamen Operationen von Seefernaufklärern und U-Booten, die wegen der starken Abwehr ohnehin nur noch zu Neumondperioden verantwortet werden konnten, größere Pausen einzulegen. Diese Zeitspannen sollten die Aufklärerverbände zur Wiederauffrischung und Schulung nutzen. Für die V2 sind am 29. Februar und 1. März eine Reihe von Schulungsflügen in Biscarosse verzeichnet.

Die Ehre, nach dem ersten dann auch den letzten Fernaufklärungseinsatz mit einer BV 222 von Biscarosse aus durchgeführt zu haben, gebührt Oblt. Möhring und seiner Besatzung. Bei diesem Flug mit der V2 X4+EH, Start in Biscarosse am 23. Mai 1944 um 15:15 Uhr und Landung dort am folgenden Vormittag um 10:30 Uhr, wurde nochmals ein mittelgroßer Geleitzug geortet.

Mit Einsätzen der 1.(F)/SAGr. 129 über dem Atlantik war es danach endgültig vorbei. Bereits am 29. Mai 1944 hatte das X. Fliegerkorps, das seit März 1944 bei der Luftflotte 3 die Aufgaben des früheren Fliegerführers Atlantik wahrnahm, beim Luftwaffenführungsstab und der Seekriegsleitung darauf hingewiesen, dass ein weiteres Bestehen dieser Staffel in der bisherigen Zusammensetzung bei objektiver Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten nicht vertretbar wäre. Der Luftwaffenführungsstab erteilte am 29. Juni den Befehl zur Verlegung nach Norwegen. Demnach sollte die 1.(F)/SAGr. 129 mit je einer Halbstaffel nach Oslo-Gressholmen (hierbei der Staffelpkapitän) und Tromsø gehen und nach ihrem Eintreffen dort der Luftflotte 5 unterstellt werden.



▲ Die gesamte Besatzung (stehend) und der Bodentrupp (sitzend) der BV 222 V2 X4+EH vor ihrer Maschine in Biscarosse. Oblt. Walter Möhring, ehemaliger DLH-Flugkapitän und Kommandant dieses Flugbootes, ist auf dem Foto als sechster von rechts zu erkennen; neben ihm (in Fliegerkombi) der für die Atlantikeinsätze zugeteilte Beobachter, Oblt. (M) Dieter Bischoff.

Fortsetzung im nächsten Heft



Für ihren Einsatz beim Unternehmen "Schatzgräber" im Juli 1944 erhielt die BV 222 X4+EH eine provisorische Arktis-Tarnung.

Blohm & Voss BV 222 V2

Der dritte und letzte Teil der Geschichte von Günther Ott (ADL)

Rettung aus der Arktis

Dass es Oblt. Möhring mit der V2 war, der am 4. Juli 1944 Biscarosse als erster mit Ziel Norwegen verließ, hatte wieder einen besonderen Grund. Schon am 17. Mai war vom Luftwaffenführungsstab folgender Befehl ausgegeben worden:

"Durch Luftflotte 3 ist ab sofort eine BV 222 der 1.(F)/SAGr. 129 mit besonders erfahrener Besatzung für kurzfristigen Abruf durch Lfl.Kdo. 5 zu einmaligem Langstrecken-Sondereinsatz im Nordmeer bereitzuhalten. Entfernung zum Ziel 1.450 km. Wasserung am Ziel und Zuladung für Rückflug von 3, höchstens 3,5 to Personal und Gerät".

Mit höchster Dringlichkeit wurde die BV 222 am 30. Juni zu diesem Einsatz abgerufen, bei dem es sich nur um die Rückholung einer der Wetterstationen in der Arktis handeln konnte. Da die X4+EH seit ihrem letzten Aufklärungseinsatz am 23./24. Mai nicht mehr geflogen worden war, mussten, nach einem Probeflug am 1. Juli, noch einige Arbeiten an der Maschine ausgeführt werden, bevor sie als einsatzbereit angesehen werden konnte. Erste Station war am 4. Juli Travemünde; von dort sollte es am nächsten Tag weiter gehen nach Tromsø. Unterwegs verlor die BV 222 Festeile, weshalb Möhring vorsichtshalber im Planquadrat 05 Ost 9922 auf See landete; da keine ernstesten Beschädigungen festgestellt wurden, konnte der Flug bereits nach 48 Minuten fortgesetzt werden. Von Tromsø, wo der mitgerüste Bodentrupp von Bord ging, flog die V2 am 6. Juli weiter nach Billefjord, die Landung erfolgte um 17:45 Uhr.

Der Auftrag für die BV 222 lautete, im Polarmeer - in einer Bucht des Cambridgeunds auf Alexandraland - zu landen und die anscheinend nach dem Verzehr von Eisbärenfleisch an Trichinose erkrankte Mannschaft der Marine-Wetterstation „Schatzgräber“ zur medizinischen Behandlung von der Insel abzuholen. Hierfür hatte die V2 noch rasch eine provisorische „Arktis-Tarnung“ erhalten, die lediglich darin bestand, die dunkelgrünen Segmente des normalen Tarnanstrichs mit weißer Farbe zu übermalen.

Zur Vorbereitung und Unterstützung dieses Unternehmens hatte die Luftflotte 5 am 30. Juni auch die Fw 200 C-3 (F8+RL) der 3./K.G.40 mit Oblt. Karl-Heinz Stahnke von Vaernes nach Banak beordert. Diese Staffel, seit mehr als zwei Jahren bei der Luftflotte 5 als Fernaufklärer im Einsatz, besaß große Arktiserfahrung und hatte die dort eingerichteten Wetterstationen regelmäßig zum Abwurf von Fallschirm-Versorgungsbehältern angefliegen. Der Auftrag für die nach Banak geschickte Fw 200 sah ursprünglich nur vor, Eiserkundung im Cambridgeund für die dort geplante Landung der BV 222 oder die Einfahrt eines gleichfalls zur Bergung von „Schatzgräber“ in Marsch gesetzten U-Bootes durchzuführen. Per Fallschirm sollte, neben einem Funker, auch ein Marinearzt zur medizinischen Erstversorgung bei der Wetterstation abgesetzt werden. Dieser Flug war für den 1. Juli angesetzt, wurde aber am Abend plötzlich wieder abgesetzt.

Nachdem dann eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes der Erkrankten gemeldet worden war und Eile geboten schien,

begann Oblt. Stahnke, ein besonders einsatzfreudiger Offizier, in Ausweitung seines Auftrages mit Vorbereitungen dafür, selbst mit seiner Fw 200 bei „Schatzgräber“ zu landen. Ihn mag dabei angespornt haben, dass einen Monat zuvor eine Ju 290 der F.A.Gr. 5 mit Hptm. Emil Sachtleben ein vergleichbares Husarenstück vollbracht und die Besatzung der Wetterstation „Baßgeiger“ von Grönland abgeholt hatte.

Gleich nach dem Eintreffen der BV 222 in Billefjord gab es am Abend des 6. Juli noch eine Einsatzbesprechung. Da nach den Meldungen von U-354 im Cambridgeund mit Treib- oder Packeis zu rechnen war, erschien die vorgesehene Landung der BV 222 in einer der Buchten dort ohne einen vorangegangenen Eiserkundungsflug durch die Fw 200 zu risikoreich. Weil Eile geboten war, wurde der Start der Fw 200 noch für diese Nacht, 24:00 Uhr, angesetzt. Aus Wettergründen musste der Abflug dann bis zum darauffolgenden Nachmittag verschoben werden, und um 22:30 Uhr landete Stahnke auf Alexandraland, 5 km von der Wetterstation entfernt.

Anders als die BV 222, hatte seine Fw 200 keinen Arktis-Tarnanstrich erhalten, wohl zusätzlich ein Hinweis darauf, dass eine Concor-Landung ursprünglich nicht geplant gewesen war.

Stahnke saß allerdings mit der Fw 200 auf Alexandraland fest, weil der Reifen des rechten Innenrades beim Aufsetzen durch einen scharfkantigen Gesteinsbrocken zerschnitten worden war und das Flugzeug schließlich noch in einer Schmelzwassermulde einsackte.

Hilfe sollte dann die BV 222 bringen, der Stahnke ja schon vor seinem Abflug nur eine Rolle als Seenot- und Versorgungsflugzeug zugeordnet hatte. Oblt Möhring startete am 8. Juli, um 18:52 Uhr, im Billefjord und warf am nächsten Morgen, gegen 02:00 Uhr, die vorher über Funk angeforderten und an Bord genommenen Ersatzteile, darunter ein komplettes Laufrad, und zwei Krankenträger an der Landestelle der Fw 200 per Fallschirm ab; um 06:52 Uhr, mit der Landung im Billefjord, war diese Mission erledigt. Oblt. Stahnke traf am 11. Juli, um 02.00 Uhr, wieder in Banak ein, an Bord die gesamte „Schatzgräber“-Mannschaft. Nach weiteren erfolgreichen Arktisflügen erhielt er am 20. Oktober 1944 das Ritterkreuz.

Die BV 222 V2 wurde am 12. Juli nach Tromsø überführt und blieb dort, immer noch zur 1.(F)/SAGr. 129 gehörend, der Luftflotte 5 unterstellt, wie es ja der Verlegungsbefehl für die Staffel ohnehin vorsah. In Gressholmen bei Oslo, dem "Südbahnhof" der Staffel (Tromsø galt als "Nordbahnhof"), war inzwischen die V4 mit Oblt. Pausinger eingetroffen. Die mit Jumo 207 Dieselmotoren ausgerüsteten BV 222 C sollten nach ihrer Rückkehr aus Biscarosse vorerst in Travemünde bleiben.

Am 16. August 1944 verfügte der Führungsstab der Luftwaffe die Auflösung der Staffel. Danach sollten die bereits in Norwegen befindlichen einsatzklaren BV 222 mit Besatzungen und erforderlichem Spezialpersonal bei der Luftflotte 5 bleiben und in bestehende Seeaufklärungsstaffeln versetzt werden. Die V4 wurde mit Liegeplatz Oslo-Gressholmen der 2.(F)/SAGr. 131 in Stavanger zugewiesen. Die V2 hätte sich eigentlich in Tromsø der 1.(F)/SAGr. 130 anschließen sollen, war aber inzwischen unklar geworden. Daraufhin wurde später noch die C12 X4+CH mit Oblt. Steinbach dorthin in Marsch gesetzt.

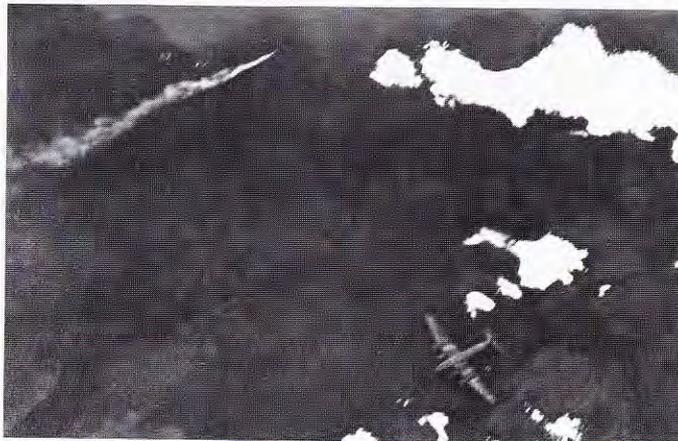
Die übrigen BV 222 wurden in Travemünde abgestellt – *„bis auf eine, die unklar in Tromsø liegt und für deren Rückflug nach Travemünde außerdem kein Brennstoff durch Gen.Qu.4.Abt. bewilligt wird.“* – so ein die V2 betreffender und sehr aufschlussreicher Vermerk vom 25. August. Sie konnte Tromsø am 5. September verlassen und wurde von Oblt. Möhring in Sörreisa bei Bardufoss abgestellt. Die weißen Felder des Tarnanstriches, die man für das Unternehmen „Schatzgräber“ aufgebracht hatte, waren wieder dunkelgrün überstrichen, da eine Schneetarnung zu dieser Jahreszeit in Nordnorwegen eher zweckmäßig war. Der Bodentrupp blieb bei der V2 in Sörreisa, während die Besatzung nach Travemünde zurückkehrte. Für Walter Möhring endete der Kriegseinsatz als Hauptmann in der Nachtjagd mit Ju 88.

Bordflugzeuge des britischen Flugzeugträgers H.M.S. Implacable griffen übrigens am 13. Oktober 1944 den Seefliegerhorst Sörreisa an und meldeten, dort u.a. auch eine BV 222 in Brand geschossen zu haben, was jedoch nicht zutreffend war. Die V2 stand zu dieser Zeit zwar in Sörreisa, blieb aber unbeschädigt.

Transportflüge am Polarkreis

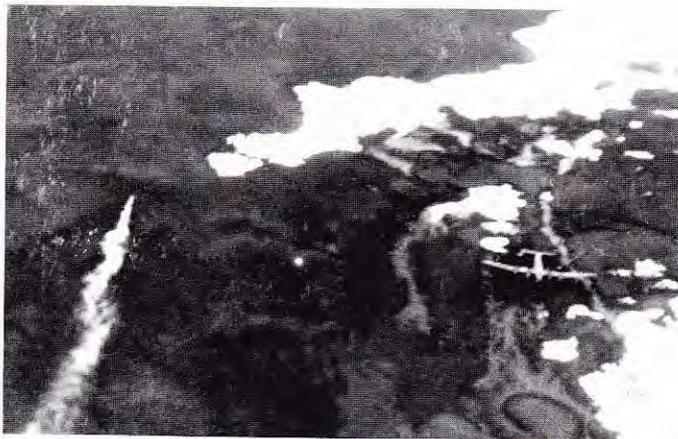
Für die C12 und ihre Besatzung fand sich in Norwegen alsbald eine neue Verwendung. Sowjetische Truppen hatten am 7. Oktober 1944 mit einem massiven Angriff auf die Stellungen der 20. Gebirgsarmee in Nordnorwegen und Lappland begonnen und die deutschen Heeresverbände in verlustreiche Kämpfe verwickelt. Die BV 222 wurde nun als Transporter für die Rückführung von Verwundeten herangezogen und startete am 12. Oktober 1944 von Tromsø zum ersten Einsatz nach Billefjord. Aber schon beim nächsten Einsatz traten technische Probleme auf, und nach der Landung in Billefjord lag das Flugboot dort fest.

Als Technischer Offizier der SAGr. 130 konnte Oblt. Steinbach durchsetzen, dass ihm die in Sörreisa abgestellte V2 überlassen



Zwei Aufnahmen aus der BV 222 während dem "Unternehmen Schatzgräber": Die BV 222 V2 bringt Hilfe für die auf Alexandra-Land gestrandete Fw 200 von Oblt. Stahnke. Links von dem Flugzeug ist die Abwurfstelle für die Ersatzteile durch Rauchzeichen markiert.

Sammlung Günther Ott



wurde. Ursprünglich nur als Ersatzteillieferant für die C12 vorgesehen, wurde sie noch für die Transporteinsätze herangezogen. Am 20. Oktober brachte Oblt. Steinbach die V2 nach Tromsø und schon am nächsten Tag ging es mit ihr weiter nach Billefjord. Beim Rückflug am 22. Oktober waren 46 Verwundete an Bord, einen Tag später sogar 47.

Am 24. Oktober war die V2 mit 35 Schwerverwundeten von Billefjord nach Tromsø unterwegs, als knapp eine halbe Stunde nach dem Start ein Brand des Heizschachtes in der Backbordfläche um 09:34 Uhr im Planquadrat 4123/27Ost zur Notwasserung auf offener See zwang. Zwei Besatzungsmitglieder wa-

ren leicht verletzt, sonst war alles glatt gegangen. Mit Bordmitteln gelang es, den Schaden notdürftig zu reparieren und nach fast 16 Stunden konnte wieder gestartet werden. Trotz des ausgebrachten Ankers war die BV 222 auf See doch ein gutes Stück abgetrieben worden, denn als Startposition wurde in den Flugbüchern der Besatzung das Planquadrat 4111/27Ost vermerkt.

Vom 3. November an war Oblt. Steinbach dann wieder mit der V2 unterwegs. Nach einem Transportflug an diesem Tage folgten noch zwei weitere am 4. und 5. November, wobei 60, 85 bzw. 36 Verwundete an Bord waren. Am 7. November hatte die V2 im Billefjord 7 to Material geladen, die sie zunächst nach Tromsø und am nächsten Tag weiter nach Trondheim beförderte. Merkwürdig genug, ging es am 10. November mit diesen 7 to und 10 Mann, die in Trondheim zugestiegen waren, wieder zurück nach Tromsø. Um 12:31 Uhr war die V2 dort eingetroffen, und schon um 14:44 Uhr startete Oblt. Steinbach wieder, diesmal aber mit der C12. Allerdings musste dieser Flug wegen Ausfall des Motors 3 abgebrochen werden. Am nächsten Tag flog die C12 dann nach Sörreisa und von dort, wiederum mit 7 to Ladung, nach Trondheim. Es kann als sicher gelten, dass diese Flüge bereits mit dem Unternehmen „Schwager“ zusammenhingen, mit dem die Luftwaffe im November 1944 eine eigene bemannte Wetterstation auf Grönland einrichten wollte.

Major Gäbler war im November Gruppenkommandeur der SAGr. 130 geworden und schien seinen rührigen T.O. in der Absicht zu unterstützen, wieder eine Staffel mit BV 222 aufzubauen. Mehr Personal war beantragt und auch bewilligt worden; 23 Mann zählten Besatzung und Bodentrupp im Dezember. Bei Besprechungen in Trondheim und Oslo hatte Steinbach wohl erreicht, dass er Tromsø mit den BV 222 nach den Weihnachtstagen verlassen und an einem anderen Liegeplatz „seiner“ Staffel, eine Außenstaffel der SAGr. 130, aufstellen sollte, wie aus Briefen Steinbachs vom 20. Dezember und 5. Januar zu entnehmen ist.

Letztlich ist aus diesen großen Plänen aber nichts mehr geworden. Die Rückzugsbewegungen der deutschen Heeresverbände in Nordnorwegen waren inzwischen beendet, so dass weitere Transportaufträge für die BV 222 ausblieben. Das Personal, die fliegenden Besatzungen eingeschlossen, wurde von Hptm. Steinbach mit Geländeübungen und Wachdienst in den Küstenstellungen beschäftigt. Unterbrechung von dieser eher eintönigen und vor allem für Flieger ungewohnten Beschäftigung versprach in der ersten Februarhälfte noch einmal die Aussicht auf einen Aufklärungseinsatz. Der alliierte Nordmeer-Geleitzug JW 64 war seit dem 3. Februar 1945 mit 26 Schiffen von der Clyde-Mündung zur Kola-Bucht unterwegs. Die Flugboote der SAGr. 130 sollten an dem Verband Führung halten und U-Boote sowie Torpedoflugzeuge des K.G. 26 heranzuführen. Auch der Einsatz einer BV 222 mit Hptm. Steinbach war hierbei vorgesehen. Am 6. Februar startete er mit der



Nach Kriegsende waren die zuletzt dem Stab der SAGr. 130 zugeteilten BV 222 V2 und C9 (im Hintergrund) in Sörreisa abgestellt.

C12 in Tromsø zu einem Probeflug, ebenso mit der V2 am nächsten Tag. Zu mehr kam es jedoch nicht; vermutlich hatte Ersatzteilmangel eine Beteiligung der BV 222 an den Aufklärungsflügen verhindert.

Nachdem der Geleitzug am 17. Februar von der Kola-Bucht als RA.64 wieder ausgelaufen war und das Nordmeergebiet verlassen hatte, wurde die BV 222 von Tromsø zum Flugplatzkommando A 131/XI (See) nach Sörreisa verlegt. Am 26. Februar überführte Hptm. Steinbach die V2, gefolgt am 2. März von der C12. Noch einmal, am 10. März, war die C12 zu einem Probeflug von 12 Minuten über Sörreisa in der Luft. Aber auch die V2 scheint noch einmal geflogen zu sein, denn bei Kriegsende befand sie sich nicht, wie die C12, in Sörreisa, sondern war in Bodö abgestellt. Da Hptm. Steinbach am 29. März noch von Vorbereitungen für einen „pfundigen Sonderauftrag in unbekannte Gefilde“ berichtete, vielleicht im Zusammenhang mit einem geplanten aber nicht mehr ausgeführten Versorgungsflug für die Marine-Wetterstation „Haudegen“ auf Spitzbergen, könnte dies der Grund für die nicht weiter dokumentierte Überführung der V2 gewesen sein.

Bemerkenswert bleibt, dass Hptm. Steinbach und seine Besatzung nach Auflösung der 1.(F)/SAGr. 129 die einzigen gewesen sind, die noch Einsätze mit der BV 222 geflogen haben, insgesamt sogar mehr als die gesamte Staffel im Jahr 1944 zu verzeichnen hatte. Dass sie hierfür nicht nur ihr Stammflugzeug, die C12 X4+CH, sondern abwechselnd auch die V2 X4+EH und für wenige Tage sogar die V7 TB+QL benutzten, erscheint nicht weniger interessant.

Kriegsbeute

Nach der deutschen Kapitulation waren noch drei BV 222 vorhanden. Dabei handelte es sich um die inzwischen motorlose und

weitgehend ausgeschlachtete C11 in Travemünde sowie um die V2 und C12 in Norwegen. Hinzu kam dann noch der Rumpf der nicht mehr fertiggestellten C13 bei Blohm & Voss in Finkenwerder.

Die RAF hatte in Norwegen die überkommenen Strukturen der deutschen Luftwaffe noch einige Zeit über das Kriegsende hinaus beibehalten. So konnte man sich vom O.Qu/Ltd.Ing. des Kommandierenden Generals der Deutschen Luftwaffe in Norwegen noch am 6. Juni 1945 eine Zusammenstellung des Flugzeug-Gesamtbestandes anfertigen lassen. Auch die beiden nun in Sörreisa abgestellten BV 222 vom Stab/SAGr. 130 sind darin aufgeführt; danach befand sich die BV 222 C12 im Zustand A, was bedeutete, dass sie flugklar und von der RAF zur künftigen Verwendung für Verbindungsflüge vorgesehen war. Die V2 wurde mit Zustand B angegeben, war also flugunfähig, konnte gemäß dieser Einstufung aber schnell wieder in Betrieb genommen werden.

Was sich in dieser Liste andeutet, war dann auch tatsächlich für die C 12 beabsichtigt; sie sollte mit ihrer Besatzung beim Abtransport deutscher Soldaten aus den nördlichen Provinzen Norwegens mitwirken und insbesondere Verwundete befördern. Die Besatzung erhielt den Auftrag, die C12 weiß zu übermalen, was auch notdürftig geschah. Irgendwelche Hoheitszeichen oder Kennzeichen wurden nicht wieder angebracht. Am 21. Juni startete Hptm. Steinbach in Sörreisa zu einem Probeflug, der noch einmal zum Nordkap führte; dann wurde das Flugzeug nach Trondheim gebracht. Zu den vorgesehenen Verwundetentransporten kam es dann nicht mehr.

Auch die V2 war wieder instandgesetzt worden und flog am 21. Juni von Sörreisa nach Trondheim. Sie hatte ihren alten Anstrich behalten; lediglich die Hakenkreuze am Leitwerk hatte man übermalt und über die

deutschen Balkenkreuze englische Kokarden gesetzt. Bei beiden Flugbooten wurden Waffen und Funkmessgeräte auf Anordnung der RAF noch vor dem Abflug von Sörreisa ausgebaut.

Über die BV 222 war bei den Alliierten bis dahin nur wenig bekannt geworden, und beide Flugboote wurden nun in Trondheim für Testflüge bereit gehalten. Die Royal Air Force hatte sich die C 12 vorbehalten, die noch im Juli 1945 nach England überführt wurde. Für die V2 hatte die U.S. Navy Interesse angemeldet. Vom 9. bis zum 21. August 1945 wurde es von Piloten und Ingenieuren der Flight Test Division des U.S. Naval Air Test Center Patuxent River eingehend untersucht. Für die beiden Probeflüge am 15. und 20. August, weitere konnten wegen Motorstörungen nicht mehr ausgeführt werden, wurde an die vordere linke Rumpfsseite provisorisch eine übergroße amerikanische Flagge aufgemalt; ansonsten blieb der Anstrich unverändert. In die USA zurückgekehrt, erstellte das Erprobungsteam dann am 19. Oktober 1945 einen umfassenden Bericht über die BV 222 V2. Ein weiteres Kapitel „BV 222 in den USA“, wie in der Literatur immer wieder unterstellt, hat es jedenfalls nicht gegeben.

Die Amerikaner hatten das Flugboot, das noch immer von seinem deutschen Bodentrupp betreut wurde, in Trondheim zurückgelassen. Am 15. Oktober ordneten die Briten schließlich an, die V2 mit Waffenschrott zu beladen, aus Trondheim herauszuschleppen und auf See durch Sprengung zu versenken.

Wie Nachforschungen in jüngster Zeit ergeben haben, liegen die Wrackteile noch immer in einer Tiefe von 180 Metern auf dem Grund des Trondheimfjordes. Es gibt inzwischen ernsthafte Interessenten bzw. Projekte für eine Bergung. Falls es gelingen sollte, die dafür notwendigen Gelder aufzutreiben, ist die Geschichte der BV 222 V2 vielleicht noch nicht zu Ende!



„Stars and Stripes“ zierten die BV 222 V2 während der Erprobung durch ein Team der U.S. Navy im August 1945 in Trondheim. Von dem hier abgebildeten deutschen Personal, das die Amerikaner zur Einweisung und Wartung hinzugezogen hatten, konnten bislang weder der Flugzeugführer (ganz rechts) noch der Fliegeringenieur (2. von rechts) identifiziert werden. Sammlung Günther Ott

Muster W.Nr. St.-Kz. Verb.-Kz. Erstflug Ablieferung Abgang Bemerkungen

Muster	W.Nr.	St.-Kz.	Verb.-Kz.	Erstflug	Ablieferung	Abgang	Bemerkungen
BV 222 V1	365	D-ANTE CC+EQ	X4+AH	07.09.40	10.05.42	01.02.43 März 1943	30%, Athen-Phaleron, bei Nachtlandung verunglückt (40 Tote). in Athen verschrottet.
BV 222 V2	366	CC+ER	X4+BH X4+EH	07.08.41	10.08.41	15.10.45	in Trondheim auf Anordnung der Engländer gesprengt.
BV 222 V3	439	DM+SD	X4+CH	28.11.41	09.12.41	20.06.43	100%, Biscarosse, durch Tiefangriff von 4 Mosquitoes zerstört.
BV 222 V4	0004	DM+SE	X4+DH	09.04.42	20.04.42	04.05.45	100%, vor Kiel-Holtenua versenkt.
BV 222 V5	0005	(DM+SF)	X4+EH	03.07.42	07.07.42	20.06.43	100%, Biscarosse, durch Tiefangriff von 4 Mosquitoes zerstört.
BV 222 V6	0006	(DM+SG)	X4+FH	15.08.42	21.08.42	24.11.42	100%, Mittelmeer, auf Flug Tripolis-Tarent abgeschossen.
BV 222 V7	310007	TB+QL	(X4+FH)	14.04.43	16.08.43	03.05.45	100%, vermutlich vor Travemünde versenkt.
BV 222 V8	0008	(TB+QM)	X4+HH	20.10.42	26.10.42	10.12.42	100%, Mittelmeer, auf Flug Tarent-Tripolis abgeschossen.
BV 222 C9	310009	TB+QN	X4+GH	17.07.43	23.07.43	02.05.45	100%, vor Travemünde durch Tiefangriff Typhoon IB vernichtet.
BV 222 C10	310010	TB+QO	X4+AH	16.10.43	23.10.43	08.02.44	95%, 8 km südl. Biscarosse, durch Nachtjäger abgeschossen.
BV 222 C11	330051	DL+TX	X4+BH	23.11.43	10.01.44	13.05.44 Mai 1945	25%, Travemünde, durch Tiefangriff P-51 Mustang beschädigt. ausgeschlachtet von RAF erbeutet und verschrottet.
BV 222 C12	330052	DL+TY VP 501	X4+CH	09.02.44	16.02.44	14.07.45 11.06.47	in Trondheim von RAF übernommen und nach England überführt. in Calshot verschrottet
BV 222 C13	330053	(DL+TZ)				Mai 1945	wegen Baustopp des RLM nicht mehr fertiggestellt in Finkenwerder Rumpf im Rohbau erbeutet und verschrottet.

* V4 - V6 erhielten ursprünglich die W.Nr. 440-442
In Klammern gesetzte Kennzeichen waren zugeteilt, wurden jedoch nicht benutzt.

Die Tabelle erstellte Günther Ott (ADL)