

# Messerschmitt Bf 109 T

## morski myśliwiec Luftwaffe

Marek J. Murawski



Marek J. Murawski

# Messerschmitt Bf 109 T

morski myśliwiec Luftwaffe

POBRANO Z KAGERO.EU



# Spis treści

Wstęp .....	3
„Graf Zeppelin” i jego samoloty .....	6
Zastosowanie bojowe .....	22
W nowej roli nad Morzem Północnym .....	34
Przypisy .....	54
Bibliografia .....	54
Załączniki .....	55

---

## Podziękowania:

*Autor chciałby niniejszym złożyć serdeczne podziękowania zespołowi Kagero oraz panom: Tomasz Szlagor, Janusz Światłoń, Arkadiusz Wróbel, Hans J. Nowarra (+) oraz Bernd Barbas*

---

Messerschmitt Bf 109 T – morski myśliwiec Luftwaffe • Marek J. Murawski

Wydanie pierwsze • LUBLIN 2007

ISBN 978-83-60445-31-0

© Wszystkie prawa zastrzeżone. All rights reserved. Wykorzystywanie fragmentów tej książki do przedruków w gazetach i czasopismach, w audycjach radiowych i programach telewizyjnych bez pisemnej zgody Wydawcy jest zabronione.

Nazwa serii zastrzeżona w UP RP

Redakcja: **Marek J. Murawski**

Tłumaczenie: **Tomasz Szlagor**

Rysunek na pierwszej stronie okładki: **Arkadiusz Wróbel**

Plansze barwne: **Janusz Światłoń**

Plany modelarskie: **Mariusz Łukasik**

Design: **Tomasz Gąska, KAGERO STUDIO**

Oficyna Wydawnicza **KAGERO**

www.kagero.pl • e-mail: kagero@kagero.pl, marketing@kagero.pl

**Redakcja, Marketing, Dystrybucja:**

**OW KAGERO, ul. Mełgiewska 7-9, 20-952 Lublin**

tel.: (+48) 081 749 20 20, tel./fax (+48) 081 749 11 81, www.kagero.pl



Uszkodzony Boeing B-17 Flying Fortress. • A damaged B-17 Flying Fortress. (Michael Koenig)

**P**ogodynka<sup>1</sup> zapowiedziała na dzisiaj jeszcze lepszą pogodę. Wszystko działo się tak, jak przewidywałem. Znow ta sama zabawa. Ostrzeżenie, gotowość bojowa, gotowość startowa i start alarmowy następowały bezpośrednio po sobie. Wszystko to trwało od wczesnego poranka do godziny 14.00 po południu. Pierwsza formacja wykonała zwrot i zawrócono nas do bazy. Być może była to taktyka Amerykanów obliczona na rozproszenie naszych myśliwców. Jednak nie powiodła się. Natychmiast zatankowaliśmy paliwo i o godzinie 11.22 wystartowaliśmy ponownie, kierując się na południe, w stronę zauważonej formacji nieprzyjaciela. O godzinie 11.42 nasze cztery maszyny po raz pierwszy nawiązały kontakt z wrogiem w pobliżu Cuxhaven na pułapie 6500 metrów. Wsunęliśmy się do przodu i o godzinie 11.44 wykonaliśmy pierwszy atak od czoła. Niestety formacja nieprzyjacielska wykonała unik, a my zbyt wcześnie dokonaliśmy zwrotu. Tylko dwie nasze maszyny zdołały zająć dobrą pozycję do strzału. Następnie, lecąc w szyku roju<sup>2</sup>, ponownie popędziliśmy przed czoło formacji bombowej.

Szło to bardzo wolno. Amerykanie lecieli szybko. Kiedy udało nam się znow wysunąć do przodu, zawróciliśmy w odpowiednim momencie. Każdy z nas zajął dobrą pozycję do ataku. Leciałem za

naszym dowódcą eskadry i jego Katschmarkiem<sup>3</sup>, jako numer trzy. Jeszcze 600 metrów, 500 metrów... Lecąc z prędkością zbliżenia 1000 km/h, wpadliśmy na pułk<sup>4</sup> liczący 35 bombowców. Nacisnął na spust karabinów maszynowych. Przód mojego Boeinga znajdował się dokładnie w środku świetlnego kręgu celownika Revi. Dystans 300 metrów, skrzydła Boeinga ułożyły się dokładnie pomiędzy poziomymi wskaźnikami celownika.

Naciskam na wszystkie spusty, trzy krótkie serie i moje pociski jak grad uderzają w pokrycie skrzydeł i silniki. Odpycham drążek sterowy, aby przejść pod bombowcem, strzelcy pokładowi kierują w moją stronę gwałtowny ogień obronny, jednak za późno. Wyciągam ostro w górę przez lewą burtę i obserwuję rozgrywający się dramat. Mój Boeing, ciągnąc za sobą smugę białego dymu, wznosi się gwałtownie w górę, a następnie przepada przez prawe skrzydło, wchodząc w korkociąg. Prawe skrzydło i prawy silnik płoną. Dwaj członkowie załogi wyskakują. Po chwili bombowiec rozpada się, a płonące fragmenty wpadają do morza, dokładnie pomiędzy wyspami Wangerooge i Helgoland. Krótki okrzyk: 'Sieg Heil!' do mikrofonu, gratulacje w słuchawkach i walka toczy się dalej. Dopiero pędząc w stronę nieprzyjaciela dostrzegam, iż pocisk burzący rozerwał się





Wiele B-17 spotkanie z niemieckimi myśliwcami kończyło w falach Morza Północnego.  
Many B-17s intercepted by German fighters ended up in the North Sea. (Michael Koenig)

na prawym skrzydle. Skutki trafienia nie dały się jednak w ogóle odczuć. Widzę Boeinga wykonującego skręt. Atakuję go od tyłu z przewagą wysokości. Ponownie dostrzegam trafienia swoich pocisków i czuję, jak słabnie obrona strzelców pokładowych. Podczas drugiego i trzeciego ataku nie napotykam w ogóle na jakąkolwiek obronę.

Zbliżam się na odległość 50 metrów i pakuję w bombowiec kolejną serię. Forteca zniża lot, opada od reszty formacji, ale leci dalej.

Podczas czwartego ataku nie pada już ani jeden strzał z mojej broni pokładowej – wystrzelałem wszystkie naboje. Ustawiam się dokładnie obok burty bombowca, macham skrzydłami i daję znaki pilotowi, żeby zawrócił i lądował. Odpowiedzią jest ogień karabinu maszynowego z bocznego okna kadłuba. Czuję uderzenie w silnik i ukłucie w lewym ramieniu. Kiedy doszedłem do siebie i jako tako opanowałem maszynę, znajdowałem się na wysokości około czterech do pięciu kilometrów. Gruba struga gorącego oleju trysnęła w moją stronę, wlewając się za cholewy wysokich, lotniczych butów. Niewiele mogłem zobaczyć, co dzieje się wokół.

Lewy rękaw bluzy był podarty, odczuwałem palący ból ramienia, ale mogłem jeszcze poruszać ręką. Pocisk tylko mnie drasnął. Rana nie była groźna. Skończyło się na poszarpanych mięśniach. Miałem dużo szczęścia. Około 8 cm w lewo i strzał trafiłby prosto w serce.

Wskaźnik oleju opadł na zero. Nie mogłem dodać gazu, w takim przypadku zatarłbym natychmiast silnik. Lotem szybowym skierowałem się na Helgoland. Wyspa znajdowała się w odle-

głości około 20 km ode mnie. Gdyby silnik nie zdołał jeszcze chwilę pociągnąć, to nie udało by mi się dociągnąć do wyspy. Przygotowałem się do opuszczenia maszyny, próbując jednocześnie utrzymywać wysokość lotu tak długo, jak tylko będzie to możliwe. 3000 metrów, 2000 metrów, 1000 metrów, maszyna opada coraz bardziej. Jeszcze dwa kilometry do wydm. Znow się zastanawiam, jeszcze jest czas na opuszczenie kabiny. Pas startowy na wydmach jest krótki, jeżeli przeliczę się podczas podchodzenia do lądowania, wpadnę do wody, albo zderzę się z pomostem i skapotuję.

Nie wiem już, czy skok na spadochronie wydał mi się zbyt ryzykowny, czy też bałem się wody. W każdym bądź razie skierowałem się prosto na betonowy pas i, wykorzystując ostatnie tchnienie silnika, posadziłem maszynę na ziemi. Wówczas silnik stanął, a ja toczyłem się po pasie. Próbowałem hamować, ale instalacja olejowa hamulców prawego koła też była przestrelona. Mój 'Toni'<sup>5</sup> skręcił gwałtownie w lewo, kierując się prosto w stronę boksów, w których stały inne samoloty. Kiedy zatrzymał się w odległości 10 metrów od nich; cały byłem zlany zimnym potem. Wskoczyłem z kabiny brudny od stóp do głowy od oleju silnikowego. Moi mechanicy zdjęli mi kamizelkę ratunkową i podbite futrem buty. W samej koszuli, spodniach i skarpetkach dowlokłem się na kwaterę. Kiedy potem obejrzałem swoją maszynę, stwierdziłem, że została trafiona pociskiem burzącym w prawe działko, w prawym skrzydle znalazłem przestrelinę po 12 mm pocisku, prawe podwozie było postrzelane, a trzy centymetrowy otwór z prawej strony zbiornika ole-

Willy Messerschmitt (z lewej) oraz Hubert Bauer, dyrektor biura doświadczalnego, w biurze w Augsburgu.

Willy Messerschmitt (left) and Hubert Bauer, the head of experimental bureau, at the company office in Augsburg. (Author)



ju pozwalał prześledzić drogę pocisku, który po przebicium zbiornika, pozrywał liczne przewody elektryczne, zrykoszetował, przebił panel ze wskaźnikami i w końcu trafił w moje lewe ramię. [...]

Najpierw jednak trafiłem do lazaretu marynarki wojennej, gdzie zmieniono mi opatrunek. Dzisiejszy dzień dał mi się we znaki – kosztował wiele nerwów. Tak na marginesie, na Helgoland przywieziono dwóch Amerykanów, którzy wyskoczyli na spadochronach.

Osobiście potwierdzili moje zwycięstwo powietrzne. Jedna z serii trafiła w kabinę i zabiła siedzących z przodu członków załogi. Inna trafiła w skrzydłowy zbiornik paliwa i jeden z silników. To wystarczyło, aby całkowicie unicestwić bombowiec. Początkowo Amerykanie śmiali się, że cztery myśliwce typu Messerschmitt w ogóle odważyły się zaatakować 35 bombowców. Szybko jednak śmiech zniknął z ich twarzy. Zostali zestrzeleni podczas pierwszego lotu bojowego.”<sup>6</sup>



Pierwszy prototyp Bf 109 T, Messerschmitt Bf 109 V-17, D-IYMS, w typowym malowaniu kolorami RLM 70/71/65.

First Bf 109 T prototype, Messerschmitt Bf 109 V-17, D-IYMS, in typical RLM 70/71/65 finish. (Nowarra)

# „Graf Zeppelin” i jego samoloty

**N**iemiecko-brytyjska umowa morska podpisana 18 czerwca 1935 roku pozwalała Rzeszy Niemieckiej na wybudowanie dwóch lotniskowców. W dniu 28 grudnia 1936 roku, w stoczni Deutscher Werf w Kiel (Kilonia), rozpoczęły się prace nad lotniskowcem noszącym oznaczenie „Träger A”. Niecałe dwa lata później, 8 grudnia 1938 roku, okręt zwodowano; jego matką chrzestną została Helga Gräfin von Brandenstein-Zeppelin, córka sławnego konstruktora

sterowców, Grafa Ferdinanda Zeppelina, którego imieniem nazwano lotniskowiec. W uroczystości wzięli udział kanclerz Rzeszy, Adolf Hitler oraz minister lotnictwa i naczelny dowódca Luftwaffe, Hermann Göring, który wygłosił mowę do 15 000 zgromadzonych słuchaczy.

„Graf Zeppelin” liczył 250 metrów długości (pokład startowy 241 metry długości i 30,7 metrów szerokości), jego wyporność oszacowano na 31 400 BRT. Turbiny parowe o mocy 200 000 KM miały



8 grudnia 1938 roku. Wodowanie lotniskowca „Graf Zeppelin”.

8th December 1938. Launching the aircraft carrier „Graf Zeppelin”. (Tadeusz Skwiot)



Junkers Ju 87C-1, WNr. 0569, GD+FB, oblatany w kwietniu 1941 roku. Przy kółku ogonowym widoczny hak do lądowania.  
 Junkers Ju 87C-1, WNr. 0569, GD+FB, test flown in April 1941. Arrestor hook is clearly visible by the tailwheel. (Via Marian Krzyżan)

zapewnić mu prędkość maksymalną do 34 węzłów. Początkowo zakładano wyposażenie go wyłącznie w samoloty dwupłatowe, jednakże już w roku 1937 postanowiono przystosować do służby na jego pokładzie najnowsze nabytki Luftwaffe – bombowce nurkujące Junkers Ju 87 Stuka (13 egzemplarzy) oraz myśliwce Messerschmitt Bf 109 (10 egzempla-

rzy). Jedynym dwupłatem miał pozostać samolot wielozadaniowy Fieseler Fi 167 (20 egzemplarzy).

Pomimo wybuchu wojny we wrześniu 1939 roku, prace związane z wykończeniem okrętu były kontynuowane. Przerwano je dopiero 12 lipca 1940 roku, a ukończony w przeszło 90% lotniskowiec przebazowano do Gotenhafen (Gdynia) z zamia-

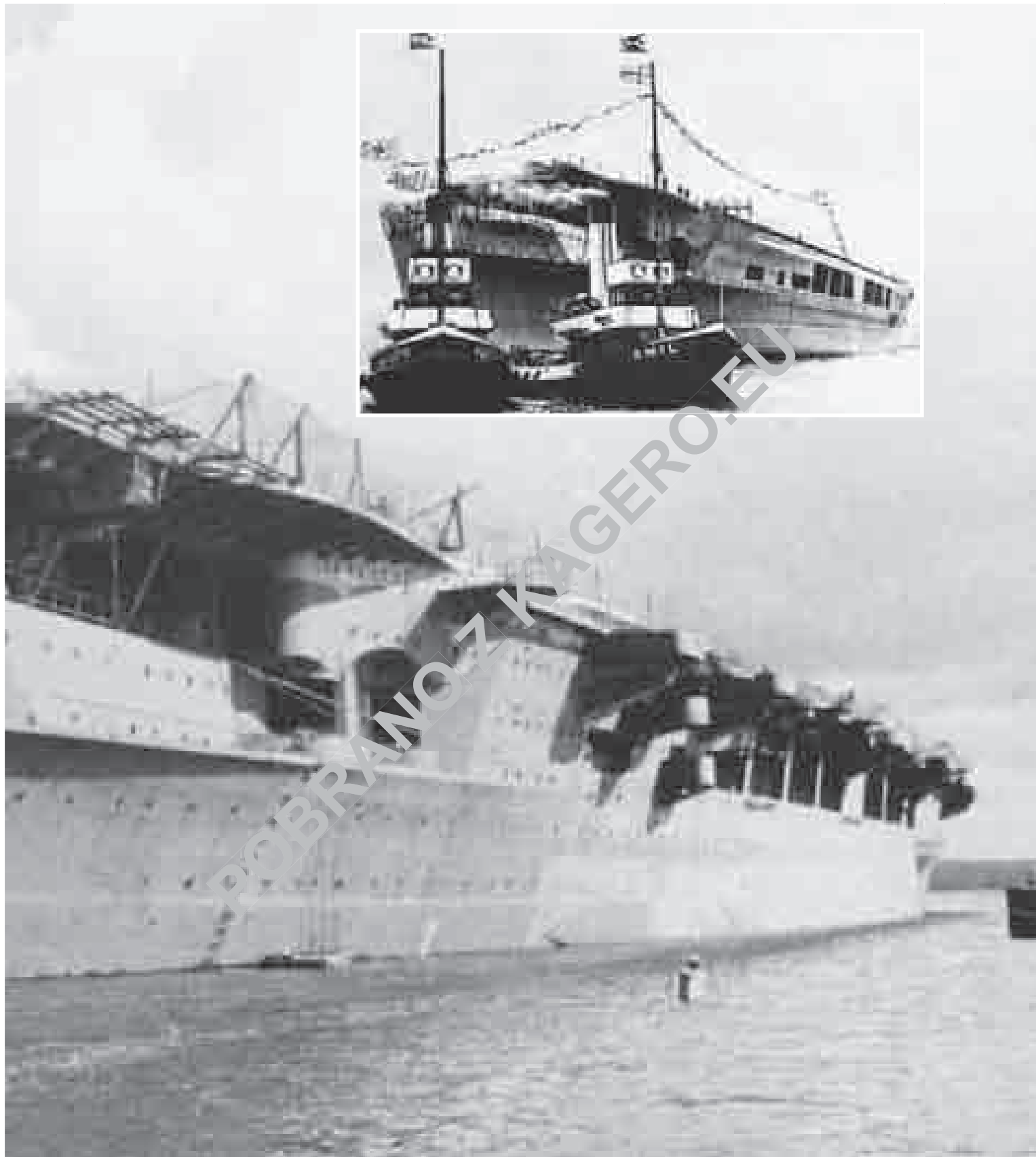


Szczegóły mechanizmu składania skrzydeł pokładowej wersji Ju 87C-1.

Closer look at the folding wing mechanism of the carrier-borne Ju 87C-1. (Via Marian Krzyżan)



Kadłub lotniskowca „Graf Zeppelin” po uroczystym wodowaniu w grudniu 1938 roku.



The hull of "Graf Zeppelin" after the launching ceremony in December 1938. (Author)





Samolot Bf 109 B V-17a z oznaczeniem TK+HM podczas próbnego startu z katapulty.  
Bf 109 B V-17a coded TK+HM during a test catapult launch. (Author)

rem dokończenia prac wyposażeniowych po spodziewanym już wkrótce zakończeniu wojny.

Wobec nieprzewidzianego wcześniej przebiegu działań wojennych, naczelne dowództwo marynarki wojennej – Oberkommando der Marine (OKM), w dniu 16 marca 1942 roku, wydało rozkaz ponownego podjęcia prac wykończeniowych i przygotowania okrętu do przebazowania do stoczni w Kiel (Kilonia). Lotniskowiec dotarł tam jednak dopiero 6 grudnia 1942 roku. W tym samym czasie powstały również plany przebudowania czterech jednostek na lotniskowce pomocnicze, plany te nie zostały jednak zrealizowane.

Kłeska pod Stalingradem, niechętny stosunek Hitlera do wielkich okrętów wojennych oraz zmiana na stanowisku głównodowodzącego Kriegsmarine spowodowały ponowne przerwanie prac wyposażeniowych, i to już w miesiąc po ich wznowieniu. W dniu 20 kwietnia 1943 roku „Graf Zeppelin” odholowany został do portu Stettin (Szczecin), gdzie pozostał do końca wojny. W godzinach wieczornych, 24 kwietnia 1945 roku, turbiny, generatory elektryczne i podnośniki lotnicze oraz inne ważne mechanizmy zostały wysadzone przez niemieckich saperów.

W wyniku podziału zdobyczy wojennych po konferencji poczdamskiej ciężko uszkodzony, nieukończony „Graf Zeppelin” przypadł Związkowi Radzieckiemu. Nowi właściciele postanowili wykorzystać okręt do prób oddziaływania nawodnych środków bojowych, detonując na jego pokładzie bomby lotnicze oraz przeprowadzając

naloty samolotów bombowych, a następnie przeprowadzili liczne ataki z użyciem broni podwodnej. W dniu 18 sierpnia 1947 roku, po trafieniu w część dziobową torpedą wystrzeloną przez niszczyciel „Sławnyj”, „Graf Zeppelin” zatonął.

## Prototypy

Prace nad myśliwcem pokładowym, przeznaczonym dla pierwszego niemieckiego lotniskowca, rozpoczęły się w zakładach Messerschmitt już na przełomie 1937 i 1938 roku. W lutym 1938 roku gotowy był prototyp oznaczony Messerschmitt Bf 109 V17 (W.Nr. 1776, D-IYMS), oparty o płatowiec Bf 109 C z silnikiem Jumo 210 D. Samolot wyposażono w hak do lądowania oraz osłony na kołach głównego podwozia, zapobiegające zaplątaniu się lin hamujących. Maszynę oblatano na lotnisku Haunstetten, a następnie, w maju 1938 roku, przekazano do ośrodka doświadczalnego (E-Stelle) w Travemünde. Już w lipcu 1938 roku samolot odniósł poważne uszkodzenia podczas wypadku przy starcie do jednego z lotów testowych. Po naprawie wznowiono próby w locie. 16 września 1939 samolot otrzymał nowe oznaczenie TK+HK<sup>7</sup>.

Drugim samolotem, wykorzystywanym do prób myśliwca morskiego, był Bf 109 B W.Nr. 301, D-IKAC przejęty przez zakłady w Augsburgu 25 marca 1938 roku. Również na tym samolocie zamontowano hak do lądowania i osłony kół podwozia zapobiegające zaplątaniu się lin hamujących.



Osłony na kołach podwozia głównego zapobiegające zaplątaniu się lin hamujących o golenie.

Landing gear wheel fairings designed to prevent the undercarriage fouling the arrestor cables. (Nowarra)

Maszyna wkrótce trafiła do E-Stelle w Travemünde, gdzie w miejsce cywilnej rejestracji otrzymała oznaczenie TK+HM. W styczniu 1939 roku przeprowadzono pierwsze próby z wykorzystaniem haka do lądowania, przy tej okazji okazało się, iż osłony na koła podwozia głównego, które miały zapobiegać zaplątaniu się lin hamujących, nie są potrzebne, więc zdemontowano je. Podczas prób lądowania

okazało się, iż podwozie głównego samolotu jest zbyt twarde i maszyna przeskakiwała nad rozpiętymi linami. Podczas 31 prób przeprowadzonych w lutym 1939 roku, aż w 15 przypadkach hak samolotu nie zaczepił się o linę hamującą. W dniu 17 lutego 1939 roku z ośrodka doświadczalnego w Rechlinie dostarczono nowe golenie podwozia głównego ze zmodyfikowanymi amortyzatorami.



Wczesna wersja haka do lądowania umieszczonego przed kółkiem ogonowym samolotu Bf 109 V-17.

Early version of arrestor hook, mounted ahead of tailwheel, in Bf 109 V-17. (Nowarra)

„Graf Zeppelin” przy nabrzeżu.

„Graf Zeppelin” moored at a wharf. (*Tadeusz Skwiot*)



POBRANO Z KAGERO.EU



Samolot ten wykonał również eksperymentalne starty z użyciem katapulty parowej KL 5. Czwarte pierwsze takie starty miały miejsce pomiędzy 18 kwietnia a 6 maja 1940 roku. Messerschmitt nabierał dzięki katapulcie prędkości 140 km/h przy przeciążeniach sięgających 2,4 g.

Na pasie startowym lotniska Travemünde umieszczono system lin hamulcowych, wyprodukowany przez firmę DEMAG, który ukończony został w marcu 1938 roku. Pierwsze próby lądowania z użyciem systemu lin hamujących przeprowadzono pomiędzy marcem a majem 1938 roku. W dniu 28 maja 1938 roku rozpoczęto próby z systemem lin hamujących produkcji zakładów Atlas-Werke w Bremen (Brema). Próby te trwały do 20 sierpnia tego samego roku. Od września do grudnia 1938 roku testowano ponownie zmodyfikowany system produkcji firmy DEMAG, który ostatecznie wybrano jako docelowy.

W skład systemu wchodziły elastyczne liny hamujące, które blokowane były za pomocą elektrycznego urządzenia, w pozycji uzależnionej od masy lądującego samolotu, oraz mechaniczne urządzenia hamujące. Przy przeciążeniu do 2,8 g oraz prędkości lądowania nie przekraczającej 128 km/h droga hamowania samolotu Messerschmitt Bf 109 wynosiła 26 metrów.

Hak do lądowania instalowany pod tylną częścią kadłuba Bf 109 T miał długość około 70 cm i mógł być opuszczany z kabiną za pomocą cięgna. Początkowo sporych problemów nastęrczało odbijanie się haka od podłoża, co powodowało,

iż uderzał w dolną część poszycia kadłuba, uszkadzając je. Aby temu zapobiec, montowano w tym miejscu gruby, gumowy odbijacz.

W sierpniu 1938 roku Flugkapitän Hermann Wurster oblatywał w Augsburgu samolot Messerschmitt Bf 109 E-0 (W.Nr. 1781, WL-IECY z silnikiem Daimler-Benz DB 600 G-2), który został wyposażony w hak do lądowania i nowy system ogrzewania kabiny. W maju 1939 roku maszynę przekazano do E-Stelle w Travemünde, gdzie przechodziła testy z systemem podgrzewania cieczy chłodzącej. W tym czasie cywilne oznaczenie WL-IECY zmieniono na Stammkennzeichen TK+HL. Ponieważ testy z linami hamującymi wykazały, iż samolot ma trudności z utrzymaniem stabilności kierunkowej podczas lądowania w miejsce standardowego trójłopatowego śmigła VDM o średnicy 3,10 metra, zamontowano śmigło VDM o średnicy 2,90 metra. Śmigło o mniejszej średnicy ograniczało też zagrożenie związane z przypadkowym zetknięciem się końcówek łopatek z pokładem.

Aby poprawić stabilność samolotu, opracowano nowe skrzydło o rozpiętości 11,08 metra (skrzydło Bf 109 E posiadało rozpiętość 9,90 metra), wyposażone w specjalne podnoszone spoilerery na górnych powierzchniach zwane Auftriebzerstörer (niszczyciele siły nośnej), które ułatwiały przyziemienie, zapobiegając oderwaniu się kół podwozia od ziemi podczas manewru lądowania.

Skrzydła te po raz pierwszy zamontowano w czerwcu 1939 roku w samolocie Messerschmitt



Kolejny prototyp wersji T, Messerschmitt Bf 109 E-0, W.Nr. 1781, W+IECY ze zmodernizowanym hakiem do lądowania. Another Bf 109 T prototype, Messerschmitt Bf 109 E-0, W.Nr. 1781, W+IECY fitted with a modified arrestor hook. (Nowarra)





Zbliżenie haka do lądowania w samolocie Bf 109 E-0, W.Nr. 1781.

Close-up of the arrestor hook in Bf 109 E-0, W.Nr. 1781. (Nowarra)

Bf 109 V15 (W.Nr. 1773, D-IPHR). Płatowiec tej maszyny oparty był o wersję C-1. Ponieważ samolot wykorzystywano wcześniej, jako prototyp wersji E wyposażony był w silnik DB 601 A. Oprócz nowego płata Bf 109 V15, otrzymał również hak do lądowania. Samolot testowali, w okresie pomiędzy lipcem a wrześniem 1939 roku, zarówno Hermann Wurster, jak i Fritz Wendel. W styczniu 1940 roku maszyna otrzymała Stammkenzeichen CE+BF.

W dniu 18 lipca 1939 roku do E-Stelle Travemünde dostarczony został z Augsburga samolot Messerschmitt Bf 109 E-0 (W.Nr. 1783, GH+NT) wyposażony w hak do lądowania, który przez kolejne miesiące używany był do testów lądowania z użyciem lin hamulcowych.

Messerschmitt Bf 109 E-3 (W.Nr. 1946, D-IGPY, później GH+NU), który 16 grudnia 1938 roku oblatwał w Augsburgu Fritz Wendel, trafił do Travemünde na przełomie lipca i sierpnia 1939 roku.

W lipcu 1940 roku maszyna wróciła do Augsburga, gdzie wyposażono ją w nowe śmigło typu Me P6 Bremspropeller. Kąt natarcia łopat śmigła regulował silniczek elektryczny, co umożliwiała skrócenie drogi lądowania do 100 metrów. Siły powstające podczas tak gwałtownego wytracania prędkości nie pozwalały jednak utrzymać prostej drogi lądowania, co wykluczało stosowanie takiego rozwiązania na pokładzie lotniskowca. Innym problemem było bardzo duże zużycie prądu przez silniczek napędzający mechanizm przestawiania

kąta natarcia łopat śmigła, co wymagało instalowania znacznie silniejszego alternatora.

Po zakończeniu pierwszego etapu prób, konstruktorzy zakładów Messerschmitt przystąpili do budowy prototypu wersji Bf 109 T. Skrót T pochodził od słowa „Träger”, czyli samolotu stosowanego na pokładzie lotniskowca<sup>8</sup>. Piloci Luftwaffe nadali mu później przydomek „Toni”.

Jako pierwszy prototyp nowej wersji Messerschmitta Bf 109 posłużył płatowiec Bf 109 E-1 (W.Nr. 6153, CK+NC) wyposażony w silnik DB 601 A, wyprodukowany w zakładach Fieseler w Kassel. W marcu 1940 roku samolot przeleciał z Kassel do Augsburga, gdzie latali na nim Fritz Wendel oraz Hermann Wurster. W lipcu 1940 roku maszyna znajdowała się już w E-Stelle Travemünde. W dniu 6 sierpnia 1940 roku dwa loty testujące system lądowania z użyciem haka wykonał na niej Anton Riediger. Próby tego samolotu trwały aż do 3 grudnia 1943 roku.

## Produkcja seryjna

Seryjne samoloty miały być budowane w dwóch wariantach: T-1, czyli maszyną przystosowaną do startu i lądowania na pokładzie lotniskowca oraz T-2, pozbawiona haków do zaczepienia lin katalpuly oraz haka do lądowania. Pierwsza wzmianka o nowych samolotach pojawiła się w planach produkcyjnych Luftwaffe już z początkiem 1939



roku. Przewidziano wówczas przebudowę 60 płatowców Bf 109 E-3 z silnikami DB 601 na wersję pokładową oznaczoną Bf 109 Tr. Jednak już w planie dostaw Lieferplan 11, z kwietnia 1939 roku, umieszczono 60 samolotów Bf 109 T, które miały zostać zbudowane od podstaw. W sierpniu 1939 roku w planie dostaw Lieferplan 13 zwiększono ich liczbę do 120 egzemplarzy. We wrześniu 1939 roku pojawiło się zamówienie na 155 samolotów Bf 109 T, a w październiku tego samego roku nawet na 170 maszyn. W roku 1940 plany te zredukowano do 70 samolotów.

Pierwszy seryjny samolot Messerschmitt Bf 109 T (W.Nr. 7728) ukończony został pod koniec stycznia 1941 roku. Podczas pierwszych lotów stwierdzono drgania skrzydeł, co opóźniło produkcję kolejnych egzemplarzy. Następny samolot ukończono dopiero w początkach marca 1941 roku, do końca miesiąca zmontowano jeszcze cztery następne. W kwietniu 1941 roku produkcja osiągnęła wreszcie zakładany pułap, taśmy montażowe opuściło 25 egzemplarzy Bf 109 T.

Pierwszym utraconym samolotem Bf 109 T był samolot o W.Nr. 7733, RB+OF. Maszyna ta wystartowała do lotu testowego z lotniska fabrycznego Haunstetten w dniu 3 kwietnia 1941 roku, o go-

dzinie 16.02. Pilotował ją Fritz Wendel, dla którego był to już 5109 lot w karierze. Samolot wyposażono we wzmacnione osłony końcówek skrzydeł, ponieważ podejrzewano, iż przyczyną drgań występujących przy większych prędkościach była zbyt słaba konstrukcja tego elementu płata, który w swojej pogrubionej tylnej części mieścił dodatkowy reflektor do lądowania w nocy. Wendel miał wprowadzić maszynę w lot nurkowy i sprawdzić w praktyce przydatność nowego rozwiązania konstrukcji skrzydeł. Pierwsze nurkowanie, przeprowadzone z pułapu 6000 metrów, przebiegło bez żadnych problemów, podczas drugiej próby samolot rozpędził się do 800 km/h i na wysokości 3500 metrów pojawiły się drgania skrzydeł, które po chwili przeniosły się na cały płatowiec.

Wendel przymknął przepustnicę i rozpiął pasy siedzeniowe, w tej samej chwili oderwało się jedno ze skrzydeł, a samolot w niekontrolowanym korkociągu pędził w stronę ziemi. Siła odśrodkowa wyrzuciła pilota z fotela i przycisnęła plecami do górnej części osłony kabiny, po chwili urwało się drugie skrzydło, a osłona kabiny odpadła od reszty kadłuba. Wendel, wypchnięty z kabiny jak korek od szampana, rozłożył ręce i nogi, aby ustabilizować lot, i otworzył spadochron.



Messerschmitt Bf 109 E-0, W.Nr. 1783, GH+NT wyposażony w hak do lądowania podczas inspekcji Ernsta Udet'a w Travemünde, sierpień 1940 roku.

Messerschmitt Bf 109 E-0, W.N. r. 1783, coded GH+NT fitted with arrestor hook inspected by Ernst Udet at Travemünde; August 1940. (Nowarra)



Segmenty kadłuba samolotu Bf 109 E/T przed montażem.

Fuselage segments of Bf 109 E/T prior to assembling. (Author)

Konstruktorzy firmy Messerschmitt wyciągnęli wnioski z wypadku i zrezygnowali z pogrubionej końcówki skrzydła mieszczącej reflektor. Rozwiązanie to zbadał w locie 30 maja 1941 roku Karl Baur. Samolot uzyskał w nurkowaniu prędkość 760 km/h na wysokości 3200 metrów, przy temperaturze powietrza -4 stopnie Celsjusza. Nie stwierdzono żadnych drgań.

Samolot Messerschmitt Bf 109 T bazował konstrukcyjnie na płatowcu Bf 109 E-7. Zasadniczą różnicą były nowe skrzydła o rozpiętości 11,08 metra w porównaniu do 9,90 metra w Bf 109 E-7.

Wydłużono również lotki, które wyposażone zostały w dodatkowy punkt mocowania, a trymery znajdowały się bliżej kadłuba w porównaniu z rozwiązaniem stosowanym w Bf 109 E, gdzie trymery umieszczono znacznie bliżej końcówki skrzydła. Dłuższe były także sloty, a na górnej powierzchni skrzydeł znalazły się podnoszone spoilery, w samolotach seryjnych mechanizm sterowania spoilerami był jednak odłączony.

Jednostką napędową samolotu był silnik rzędowy, chłodzony cieczą typu Daimler-Benz DB 601 N o mocy 1175 KM. Silnik ten wymagał za-

stosowania benzyny 95 oktanowej typu C3, zamiast używanej zwykle w Luftwaffe benzyny 87-oktanowej typu B3.

Część samolotów otrzymała instalację typu GM-1, która służyła do zwiększania mocy silnika na dużych wysokościach, poprzez zwiększenie ilości tlenu w powietrzu doładowującym. Stosowano do tego celu podtlenek azotu umieszczony w czterech butlach, znajdujących się w kadłubie za kabiną. Niektóre z samolotów wyposażonych w instalację GM-1 otrzymały również dodatkowe zbiorniki mieszczące 9 litrów oleju silnikowego,

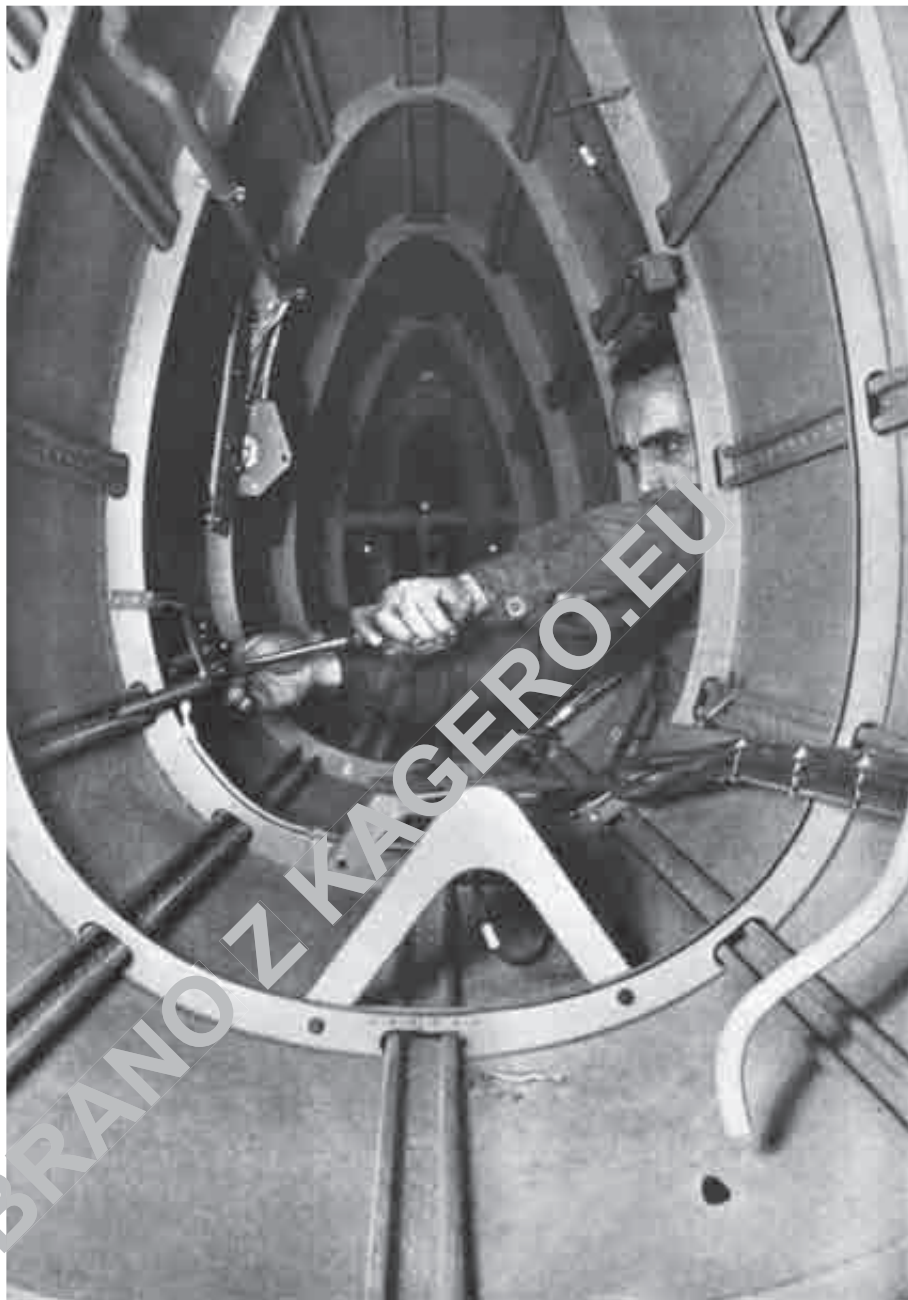
umieszczone w lewej przedniej części kadłuba. Modyfikacja ta związana była z koniecznością zwiększenia zapasu oleju silnikowego, który szybko się zużywał z uwagi na wyższą temperaturę pracy silnika po uruchomieniu dodatkowego doładowania. Instalację GM-1 zamontowano w Bf 109 T dopiero w roku 1942.

Messerschmitt Bf 109 T wyposażony był w radiostację Telefunken FuG VII, która pracowała wykorzystując częstotliwości od 2,50 do 3,75 MHz. Zasięg radiostacji w łączności z ziemią dochodził do 50 km, w łączności z innym samolotem do 65



Lewa połowa tylnej części kadłuba w trakcie montażu.

Port half of the rear fuselage during assembling process.  
(Author)



Wnętrze kadłuba samolotu Bf 109 E/T z widocznymi wręgami i podłużnicami usztywniającymi konstrukcję.

Fuselage interior of Bf 109E/T with visible formers and longerons strengthening the construction. (Author)

km. W skład wyposażenia radiowego wchodziło również urządzenie FuG 25, służące do identyfikacji „swój – obcy”.

Uzbrojenie pokładowe składało się z dwóch stałych karabinów maszynowych MG 17 umieszczonych na silniku, z zapasem amunicji po 1000 naboju na lufę, co wystarczało na prowadzenie ognia przez 55 sekund. W skrzydłach umieszczono dwa działka typu MG FF z zapasem amunicji po 60 naboju na lufę, co wystarczało na 8 sekundy salwę. W Bf 109 T używano standardowego celownika refleksyjnego Revi C/12.

Co najmniej kilkanaście samolotów wyposażono również w podkadłubowy zaczep typu ETC, służący do podwieszenia dodatkowego zbiornika paliwa o pojemności 300 dm<sup>3</sup>.

Łącznie wyprodukowano 70 samolotów wersji T, w związku z zawieszeniem prac wykończeniowych lotniskowca „Graf Zeppelin”, 63 z nich skierowano do jednostek bojowych Luftwaffe.

W związku z rozkazem Hitlera z sierpnia 1941 roku, nakazującym wprowadzenie do służby lotniskowca w dniu 1 października 1942 roku, Kriegsmarine zażądała od Luftwaffe zwrotu samolotów Bf 109 T. W grudniu 1941 roku rozpoczął się zwrot





Jeden z pierwszych seryjnych samolotów Messerschmitt Bf 109 T, W.Nr. 7733, RB+OF.  
 One of first serial-production Messerschmitt Bf 109 Ts, W.Nr. 7733, coded RB+OF. (Author)

samolotów. W okresie od kwietnia do października 1942 roku, 48 Bf 109 T-2 przebudowano na wariant T-1 i przekazano do bazy Kriegsmarine w Pillau, gdzie miały oczekiwać na ukończenie budowy „Grafu Zeppelina”.

Z uwagi na ostateczne już przerwanie prac wykończeniowych niemieckiego lotniskowca w dniu 5 kwietnia 1943 roku Kriegsmarine zwróciła Luftwaffe przechowywane w Pillau samolo-

ty. Messerschmitt Bf 109 T-1 ponownie przebudowano do standardów T-2, demontując wyposażenie „morskie” i przekazano do jednostek frontowych.

Bardzo interesującą opinię o właściwościach pilotażowych Bf 109 T wydał Capt. Eric Brown, podczas wojny i bezpośrednio po wojnie pilot testowy Royal Navy, który miał okazję latać na niemal wszystkich typach samolotów Luftwaffe.



Szczątki kadłuba samolotu Bf 109 T, W.Nr. 7733, RB+OF, który rozbił się 3 kwietnia 1941 roku.  
 Wreckage of Bf 109 T, W.Nr. 7733, RB+OF, which crashed on 3rd April 1941. (Nowarra)

## Start i lądowanie

Z uwagi na powiększoną rozpiętość skrzydeł, Me 109 T nie powinien mieć żadnych problemów ze startem z długiego na 860 stóp<sup>9</sup> pokładu lotniskowca „Graf Zeppelin”, pod warunkiem, iż zapewniono by prędkość wiatru co najmniej 30 węzłów na wysokości pokładu. Przekonanie to potwierdzają operacje prowadzone w roku 1941 przez Bf 109 T z I./JG 77 z lotniska Drontheim w Norwegii. Podczas startu obroty śmigła ściągały samolot w lewo, co odpychało by maszynę od nadbudówek, gdyby pilot nie podjął jakichkolwiek środków przeciwdziałania.

Lądowanie w Me 109 T na pokładzie lotniskowca byłoby wyczynem, ponieważ widoczność do przodu z kabiny Bf 109 E, z którego wywodził się „Toni”, była fatalna, a stabilność pionowa, z uwagi na nierównomierne działanie slotów, była wyjątkowo słaba. Bf 109 E, podczas podchodzenia do lądowania, miał tendencje do bardzo długiego wiszenia w powietrzu, jednakże z faktu zabudowania w Me 109 T-1 spoilerów na skrzydłach można przypuszczać, iż zapewniłoby to bezpieczne przyziemienie na pokładzie. Wskutek zmniejszenia obrotów silnika samolot natychmiast stawał się ciężki „na nos”, co zmuszało do silnego przyciągnięcia drążka sterowania, aby uniknąć podskoków przy lądowaniu. Poza tym, podwozie Bf 109 było znane ze swojej słabej konstrukcji, co w przypadku samolotu pokładowego, narażonego na oddziaływanie znacznych sił i przeciążeń, było absolutnie niewskazane.

## Podsumowanie

„Moim zdaniem Bf 109 T-1 nie byłby odpowiednią maszyną do lądowania na pokładzie lotniskowca. Posiadałby przecież te same mankamenty, jeżeli chodzi o słabą widoczność i słabe podwozie, jak wczesne Seafire<sup>10</sup>, które wyróżniały się dużą liczbą wypadków podczas lądowania. Co więcej, Bf 109 T-1 nie dysponował tak dobrymi możliwościami kontroli stabilności lotu podczas podchodzenia do lądowania, jak Seafire. Reasumując, z mojego punktu widzenia, lądowanie Bf 109 T-1 na lotniskowcu stanowiłoby potencjalne źródło zagrożenia.”<sup>11</sup>

Uwagi Capt. Browna wymagają jednak drobnego komentarza. Bf 109 T-1 miał startować za pomocą katapulty, a nie w sposób „konwencjonalny”, właściwości pilotażowe wersji T, w porównaniu do wersji E, podczas lądowania zostały w znaczący sposób poprawione, a długi pokład „Graf Zeppelina” nie wymagał „twardych” lądowań, jak w przypadku krótszych pokładów lotniskowców brytyjskich, co było główną przyczyną wypadków Seafire. Podczas prawie 500 próbnych lądowań z użyciem lin hamujących, przeprowadzonych w Travemünde, nie zdarzył się ani jeden wypadek. Również widoczność do przodu z kabiny Bf 109 T była nieco lepsza, aniżeli z kabiny Seafire, gdzie przednia część kadłuba z osłoną silnika była jeszcze dłuższa niż w Bf 109.

Pilotem Bf 109 T, W.Nr. 7733, RB+OF w jego ostatnim locie był Fritz Wendel. Na zdjęciu w kabinie Me 209 V1, z lewej strony Willy Messerschmitt.

The pilot of Bf 109 T, W.Nr. 7733, RB+OF during its last flight was Fritz Wendel. Here he's seen in the cockpit of Me 209 V1, in company of Willy Messerschmitt (left). (Author)





# Zastosowanie bojowe

**P**ierwsze 24 egzemplarze Bf 109 T-2 trafiły do Norwegii w dniu 1 czerwca 1941 roku, kolejne 11 samolotów dotarło tam 9 czerwca, a następne 28 maszyn pomiędzy 12 czerwca a 2 lipca 1941 roku. Samoloty przydzielono do I./JG 77 (47 sztuk) oraz do Jagdgruppe Drontheim (16 sztuk).

W ramach I./JG 77, którym dowodził Hptm. Walter Grommes (Stab dywizjonu stacjonował na lotnisku Stavanger-Sola), Bf 109 T-2 weszły na wyposażenie 2./JG 77 (Oblt. Joachim von Wehren, lotnisko Lister), 3./JG 77 (Oblt. Franz Menzel, lotnisko Herdla) oraz 13./JG77 (Lt. Gerhard Senoner, lotnisko Stavanger-Sola).

Eskadra 4.(Eins.)/JGr. Drontheim, którą dowodził Hptm. Joachim Seegert, otrzymała 12 Bf 109 T-2 pierwszej linii oraz cztery maszyny rezerwowe. Jednostka stacjonowała w bazie Trondheim-Vaernes, wykorzystując również sporadycznie lotnisko Oerlandet.

O godzinie 13.19, w dniu 15 czerwca 1941 roku, z lotniska Sola wystartowały dwa Messerschmitty Bf 109 T z 2./JG77, które pilotowali Lt. Rudolf Glöckner i Lt. Franz Wienhusen. Ich zadaniem było przechwycenie Blenheima, który o godzinie 13.25 niecelnie zbombardował niewielki norweski parowiec. Dwie minuty później niemieccy myśliwcy przechwycili brytyjski bombowiec nad morzem w odległości około 30 km na południe od Stavanger. Lt. Glöckner natychmiast otworzył ogień. Celną trafienie wywołały pożar. Pilot Blenheima Mk. IV, Sgt Leonard Dowse ze 114. dywizjonu RAF zdołał posadzić płonącą maszynę na wodzie. Dowse oraz strzelec pokładowy Sgt Frank Duffield zostali uratowani, natomiast obserwator, P/O Charles Starkey zginął jeszcze na pokładzie Blenheima, trafiony pociskami wystrzelonymi przez Bf 109.

Lt. Glöckner był pierwszym pilotem Luftwaffe, który uzyskał zwycięstwo powietrzne za sterami



Oblt. Franz Menzel, dowódca 3./JG 77, a następnie, po jej przemianowaniu 14./JG 77, podczas wizyty na lotnisku Lister latem 1941 roku. W głębi Bf 109 T-2.

Oblt. Franz Menzel, Staffelkapitän 3./JG 77, and later the re-designated 14./JG 77, during a visit at Lister airfield in summer 1941. Note Bf 109 T-2 in the background. (Hammel)

Pierwsze zwycięstwo powietrzne za sterami Messerschmitta Bf 109 T-2 uzyskał Lt. Rudolf Glöckner. Od lewej: Lt. Franz Wienhusen, strzelec pokładowy zestrzelonego Blenheima, Sgt. Frank Duffield, Lt. Rudolf Glöckner, pilot Blenheima, Sgt Leonard Dowse oraz dowódca 13./JG 77, Lt. Gerd Senoner.

The first Messerschmitt Bf 109 T-2 victory was claimed by Lt. Rudolf Glöckner. From left to right are: Lt. Franz Wienhusen, gunner of shot-down Blenheim, Sgt. Frank Duffield, Lt. Rudolf Glöckner, Blenheim's pilot, Sgt Leonard Dowse and Staffelkapitän 13./JG 77, Lt. Gerd Senoner. (Author)



Bf 109 T-2. Kilka godzin później, o godzinie 18.45, Lt. Hans-Dieter Hartwein z 3./JG 77 zestrzelił nad Egersund innego Blenheima. Tym razem był to samolot o kodzie kadłubowym N, należący do 235. dywizjonu RAF.

W dniu 19 czerwca 1941 roku, o godzinie 14.35, z lotniska Sola do lotu treningowego wystartowały cztery Bf 109 T. Około godziny 15.00 piloci rozpoczęli ćwiczenia w strzelaniu do celu morskiego, zakotwiczonego w pobliżu Liester. W pewnym momencie silnik samolotu Bf 109 T-2 (W.Nr. 7749, „biała 11”), który pilotował Lt. Eckehard Meissel, zaczął się palić. Pilot natychmiast odrzucił owiewkę kabiny i wyskoczył na spadochronie. Ponieważ od powierzchni morza dzieliło go zaledwie około 100 metrów, spadochron nie zdążył się otworzyć i pilot poniósł śmierć. Był to pierwszy wypadek Bf 109 T-2 ze skutkiem śmiertelnym. W ciągu kilku kolejnych dni wydarzyło się jeszcze kilka drobnych wypadków przy lądowaniu, które wprawdzie nie pociągnęły za sobą ofiar w ludziach, ale potwierdzały opinię, iż manewr lądowania za sterami Bf 109 T-2 nie należał do łatwych i wymagał sporych kwalifikacji pilota.

Wieczorem, 24 czerwca 1941 roku, na lotnisku Herdla wydarzył się kolejny tragiczny w skutkach wypadek. Podczas alarmowego startu o godzinie 21.50 samolot Bf 109 T-2 (W.Nr. 7756), który pilotował Lt. Rudolf Leow z 3./JG 77 skapotował na końcu pasa i natychmiast stanął w ogniu. Lt.

Leow kilka godzin wcześniej, z rąk dowódcy eskadry Oblt. Büchela, otrzymał awans ze stopnia Fähnrich do stopnia Leutnant, a w chwili ogłoszenia alarmu w mesie rozpoczynało się właśnie małe przyjęcie na jego cześć.

W środę 2 lipca 1941 roku, o godzinie 16.10, z lotniska Sola wystartowały w trybie alarmowym dwa samoloty Bf 109 T-2 należące do 13./JG 77. Samolot W.Nr. 7744, RB+QB pilotował Uffz. August Scheimann, natomiast maszynę W.Nr. 7764, RB+OQ – Uffz. Kurt Döpfer. Kiedy obydwa Messerschmitty przekroczyły linię wybrzeża, nagle zniknęły z ekranów radaru. Zarządzone poszukiwania z udziałem samolotów lotnictwa morskiego nie przyniosły żadnych rezultatów, dopiero tydzień później morze wyrzuciło zwłoki Uffz. Döpfera. Najprawdopodobniej obydwie maszyny zderzyły się w powietrzu. Warunki atmosferyczne były tego dnia szczególnie trudne z powodu utrzymującej się nad morzem mgły.

W dniu 4 lipca 1941 roku, późnym wieczorem o godzinie 23.30, Ofw. Gerhard Hornig z 3./JG 77 przechwycił i zestrzelił w odległości 40 km na południe od Bergen brytyjski bombowiec Blenheim, RT\*X, numer seryjny V6368 ze 114. dywizjonu RAF (pilot, Sgt N. W. Cook). Hornig walczył później w składzie 5./JG 5, uzyskał 12 zwycięstw powietrznych i zginął w wypadku lotniczym 19 listopada 1944 roku nad Schönwalde, pilotując samolot Bf 109 G-14.



Głównymi przeciwnikami Messerschmittów Bf 109 T-2 latem 1941 roku były brytyjskie bombowce Bristol Blenheim Mk. IV, na zdjęciu samolot wersji Mk. IVL o numerze fabrycznym V5382.

The primary opponents of Messerschmitt Bf 109 T-2s in summer 1941 were British Bristol Blenheim Mk. IV bombers. Seen here is Mk IVL serial-numbered V5382. (Author)

O godzinie 10.15, w dniu 5 lipca 1941 roku, z lotniska Sumburgh wystartowały na patrol dwa Blenheimy należące do 235. dywizjonu RAF. W pobliżu Bergen jeden z nich, LA\*O (numer seryjny N3524), który pilotował P/O G. Botham, zestrzelony został nad morzem w pobliżu wybrzeża Norwegii przez Bf 109 T. Zwycięskim pilotem myśliwskim był, pochodzący z Königsberg (Królewiec), Lt. Hans Tetzner.

Dnia 7 lipca 1941 roku swoje pierwsze zwycięstwo powietrzne uzyskał Lt. Franz Wienhusen z 3./JG 77, który w pobliżu Vestland zestrzelił samolot typu Blenheim o numerze seryjnym Z7424 ze 139. dywizjonu RAF (pilot Sgt Causen). Lt. Franz Wienhusen pochodził z Kiel (Kilonia), w roku 1934 zgłosił się na ochotnika do Kriegsmarine, w rok później zmienił jednak zainteresowania i przeniósł się do Luftwaffe, gdzie w sierpniu 1940 roku, w Flugzeugführerschule A/B 118 Stettin-Altdamm, zdobył licencję pilota. Dodatkowe przeszkolenie na pilota myśliwskiego odbył w 2./Jagdfliegerschule 4 w Fürth, którą opuścił 28 lutego 1941 roku. W roku 1942 Wienhusen w stopniu Oberleutnant objął dowodzenie II./JG 5, zginął 3 grudnia 1944 roku, w składzie IV./JG 4, nad zachodnimi Niemcami. Łącznie uzyskał 12 zwycięstw powietrznych.

Dopiero po upływie kolejnych dwunastu dni, 19 lipca 1941 roku, piloci I./JG 77 odnotowali

kolejne zwycięstwo powietrzne. Około godziny 18.20, płynący w pobliżu Kopervik frachtowiec „Selje” zaatakowany został przez pojedynczy samolot Hudson. Chwilę później napastnik zestrzelony został przez znajdującego się w pobliżu Bf 109 T, który pilotował Lt. Hans Tetzner. Samolot brytyjski o kadłubowym oznaczeniu NR\*W (numer seryjny AM533 z 220. dywizjonu RAF), pilotował F/O Russell, który poniósł śmierć wraz z pozostałymi członkami załogi. Lt. Hans Tetzner udekorowany został, za uzyskanie swojego drugiego zwycięstwa powietrzego, Krzyżem Żelaznym I klasy. Dwa tygodnie później przeniesiono go na północ Norwegii, gdzie służył w II./JG 5. W połowie 1944 roku, wraz ze swoją jednostką, znalazł się na terytorium Rzeszy, aby wzmocnić obronę Niemiec przed nalotami amerykańskich bombowców czterosilnikowych. Zginął 19 lipca 1944 roku nad Holzkirchen, pośmiertnie awansowany został do stopnia Hauptmann; łącznie uzyskał około 20 zwycięstw powietrznych. Pochowano go w Preußisch Holland (Pasłęk).

W czwartek, 24 lipca 1941 roku, Luftwaffe straciła w walce pierwszego Messerschmitta Bf 109 T. Tego dnia w rejon południowej Norwegii udały się trzy samoloty Beaufort, należące do 42. dywizjonu RAF. Ich zadaniem było wykrycie i zniszczenie statków żeglugi przybrzeżnej. Samolot



Oblt. Mildner, oficer wywiadu I./JG 77, pozuje do zdjęcia na tle samolotu Messerschmitt Bf 109 T-2 należącego do 2./JG 77. Odwrócony tyłem, Lt. Robert Müller, pilot Gruppenstab I./JG 77.

Oblt. Mildner, intelligence officer of I./JG 77, posing by Messerschmitt Bf 109 T-2 of 2./JG 77. With his back turned to the camera is Lt. Robert Müller, a pilot of Gruppenstab I./JG 77. (Hammel)



Jeszcze jedno ujęcie tej samej sytuacji, tym razem Oblt. Mildner siedzi na skrzydle.  
One more snapshot of the same scene, with Oblt. Mildner sitting on the wing. (Hammel)





W dniu 7 lipca 1941 roku Lt. Franz Wienhusen zestrzelił bombowiec Bristol Blenheim ze 139 dywizjonu RAF.

On 7th July 1941 Lt. Franz Wienhusen shot down a Bristol Blenheim of N00 139 Sqn RAF. (Author)

AW\*W (numer seryjny L9939), który pilotował Sgt Morrison, zauważył i zaatakował trzema bombami niewielki norweski motorowiec „Vestkyst I” o pojemności zaledwie 370 BRT. Jedna z bomb przebiła przedni pokład i przeszła na wylot przez kadłub statku, wybijając w jego dnie sporej wielkości otwór. Pomimo że bomba nie wybuchła, uszkodzenia były tak duże, iż statek zatonął o godzinie 03.46, na południe od Kristiansand. Jego załoga w komplecie przesiadła się do łodzi ratunkowych i bezpiecznie dopłynęła do brzegu.

Samolot brytyjski ostrzelał następnie z broni pokładowej, bez widocznego rezultatu, zabudowania Ryvingen Fyr. Tuż po godzinie 04.00 w pobliżu pojawiły się dwa Bf 109 T. Dowodzącym pary był Lt. Werner Minz, a jego bocznym Uffz. Werner Schramm, obydwaj z 2./JG 77.

Strzelec pokładowy Beauforta, Sgt Robert McNab poczekał, aż lecący po lewej stronie Messerschmitt zbliży się na odległość około 160 metrów i otworzył ogień, wystrzelując 120 pocisków. Niemiecki myśliwiec został trafiony i wpadł do morza, drugi napastnik przerwał atak i oddał się.

Po wylądowaniu o godzinie 04.48, Uffz. Schramm zameldował o potyczce z nieprzyjacielem informując, iż Lt. Minz otworzył ogień do brytyjskiego bombowca, a następnie zniknął mu z oczu. On sam kontynuował pościg aż do chwili, gdy nieprzyjacielska maszyna schowała się w obłoku mgły. Pomimo podjętej natychmiast przez Niemców akcji ratunkowej, w której wziął udział również wodnosamolot Heinkel He 59, nigdy nie odnaleziono ciała Lt. Minza. Utraconym samolotem był Bf 109 T-2 (W.Nr. 7777, „czarna 8” z czerwoną obwódka).<sup>12</sup>

Działania w lipcu 1941 roku przyniosły pilotom Bf 109 T cztery zwycięstwa powietrzne przy stracie jednego samolotu w walce oraz czterech w wypadkach. Straty osobowe zamknęły się liczbą trzech zabitych pilotów.

W dniu 1 sierpnia 1941 roku nowym dowódcą 2./JG 77 mianowany został Oblt. Hans-Christian Schäfer. Schäfer służył wcześniej w JG 26, a wiosną 1940 roku objął dowodzenie 5./JG 27. W dniu 19 maja 1940 roku został zestrzelony przez francuskiego Morane MS-406 i dostał się do niewoli, z której zwolniony został po zakończeniu walk we Francji pod koniec czerwca 1940 roku. Schäfer nie był szczególnie lubiany przez swoich podwładnych, jeden z nich, Kurt Hammel, określał go jeszcze po wojnie mało cenzuralnym przydomkiem „Dummer Hund”.

Dnia 5 sierpnia 1941 roku, o godzinie 13.31, Lt. Franz Wienhusen skutecznie ostrzelał i zestrzelił jednego z dwóch Hudsonów, które na wodach Bjornafjord bombardowały okręt patrolowy „Murmel” (VP 5509). Brytyjski samolot, Hudson Mk V, NR\*R (numer seryjny AM625) należał do 220. dywizjonu RAF, pilotował go Sgt E. Ashworth, który wraz z pozostałymi członkami załogi uznany został za zaginionego.

Wczesnym popołudniem 6 sierpnia 1941 roku stacja radarowa w Sola wykryła pojedynczy bombowiec lecący na wysokości 1300 metrów. Po przekroczeniu przez samolot nieprzyjacielski linii brzegowej, kontakt się urwał. O godzinie 14.03 w powietrze poderwała się alarmowa para Bf 109 T należących do 13./JG 77. Dowódcą pary był Lt. Gerd Senoner, a jego bocznym Lt. Alfred Jakobi. O godzinie 14.30 niemieccy piloci dostrzegli samotnego Hudsona, Lt. Senoner natychmiast zaatakował go od tyłu, wystrzelując krótką serię. Chwilę później atak przeprowadził również Lt. Jakobi. Dowodzący parą Lt. Senoner wykonał szeroki krąg i rozpoczął drugi atak. Bombowiec brytyjski wykonywał gwałtowne uniki, szukając schronienia w chmurach, równocześnie jego strzelec pokładowy zasypał napastnika gradem pocisków.

sków z karabinu maszynowego. Jeden z nich trafił w osłonę kabiny Messerschmitta, Senoner poczuł przeszywający ból, kiedy odłamek szkła trafił go w oko i natychmiast przerwał atak, kierując się na macierzyste lotnisko.

W ślad za bombowcem poleciał Lt. Jakobi, który odczekał, aż nieprzyjaciel opuścił osłonę zbawczych chmur, i trafił go długą serią w prawy silnik. Silnik natychmiast stanął w ogniu, po chwili otworzyło się również podwozie i samolot bezwładnie runął w dół. Jakobi na wszelki wypadek wystrzelił jeszcze jedną długą serię. Nieprzyjacielski samolot, ogarnięty płomieniami, eksplodował, a jego fragmenty wpadły do morza. Zestrzelonym samolotem był Hudson Mk V, NR\*F, (numer seryjny AM583 z 220. dywizjonu RAF), który pilotował P/O R. S. Jameson. Lt. Jakobi przeniesiony został pod koniec 1941 roku do 5./JG 5, po uzyskaniu 10 zwycięstw powietrznych został zestrzelony 9 kwietnia 1942 roku i trafił do radzieckiej niewoli. Zmarł we Frankfurcie nad Menem w 1978 roku.

Następnego dnia, 7 sierpnia 1941 roku, podczas lotu ćwiczebnego zginął, liczący 24 lata, Uffz. Egon Neumann z 13./JG 77. Pilotowany przez niego Messerschmitt Bf 109 T-2 (W.Nr. 7775), lecąc na wysokości 500 metrów, z nieznanymi przyczyn, wpadł do morza.

W poniedziałek, 11 sierpnia 1941 roku, Lt. Jakobi i Uffz. Heinrich Scharf wystartowali w celu

przechwycenia nieprzyjacielskiego bombowca, którego przelot zameldowały posterunki obrony wybrzeża. Tuż przed godziną 13.00 Niemcy zauważyli Blenheima, który znajdował się na wysokości 1000 metrów i na widok nadlatujących Messerschmittów skrzył na północ. Był to samolot LA\*F (numer seryjny P6908 z 235. dywizjonu), który pilotował P/O W. Richards.

Para niemieckich myśliwców skierowała się w stronę bombowca i szybko zbliżyła się do niego na odległość skutecznego strzału. Lt. Jakobi pierwszą serią zapalił lewy silnik Blenheima. Ku zdziwieniu niemieckich myśliwców, bombowiec nie wykonywał żadnych uników, a strzelec pokładowy nie otworzył ognia. Blenheim powoli zaczął opadać w dół, ciągnąc za sobą grubą smugę ciemnego dymu, w pewnej chwili utracił sterowność i jak kamień runął do morza w odległości około 20 km na południowy zachód od Stavanger.

Lt. Jakobi, który pilotował tego dnia Bf 109 T-2, „biała 6”, zużył zaledwie 60 pocisków do karabinów maszynowych.

Wczesnym rankiem, w poniedziałek 18 sierpnia 1941 roku, Uffz. Heinrich Scharf z 13./JG 77 przechwycił i zestrzelił nad morzem w pobliżu Stavanger samolot Hudson Mk III, NO\*N (numer seryjny T9413), należący do 320. dywizjonu RAF, który pilotował F/L Langelaar. Cała załoga brytyjskiego samolotu zginęła.



Messerschmitt Bf 109 T-2, „biała 3” należący do 4.(Eins.)/JGr. Drontheim na utwardzonej deskami płycie lotniska Trondheim-Vaernes, lato 1941 roku .

Messerschmitt Bf 109 T-2, „White 3” of 4.(Eins.)/JGr. Drontheim at plank-paved airfield of Trondheim-Vaernes, summer 1941. (via Barbas)



W sobotę 30 sierpnia 1941 roku, o godzinie 14.58, z lotniska Lister w trybie alarmowym poderwała się w powietrze para Bf 109 T-2. Jej dowódcą był młodziutki, zaledwie 18-letni Lt. Kurt Hammel, a jego bocznym Fw. Alfred Flamm, obydwoj z 2./JG 77. Ich zadaniem było przechwylenie trzech Hudsonów, które zauważone zostały u wybrzeża Norwegii. Jak wspomina Hammel: „Nieszczęsne Lockheed’y Hudsony, biedni chłopcy, którzy musieli na nich latać ku norweskiemu wybrzeżu, nie mieli żadnych szans. Ponieważ jednak latali nisko i tylko podczas złej pogody, trudno było nam ich dopaść. To, iż udawało nam się ich spotkać, było wyłącznie kwestią szczęśliwego przypadku, zwykle nadlatywali nad samą wodą przy pułapie chmur około 150 metrów i w momencie, kiedy próbowaliśmy ich zaatakować podrywali maszynę, aby schować się w chmurach i uniknąć ataku. [...]”

Jako młody pilot w stopniu Leutnant około godziny 15.00 alarmowo wystartowałem wraz z Fw. Flammem. Bezpośrednio po starcie zauważyłem nad morzem wybuchy sygnałowych pocisków wystrzeliwanych przez działa przeciwlotnicze kalibru 8,8 cm (czerwone obłoczki dymu). Większość startów alarmowych powodowana była meldunkami artylerii przeciwlotniczej, która dostrzegła samoloty przeciwnika. Urządzenia radiolokacyjne tylko w wyjątkowych przypadkach były w stanie wykryć nisko lecące cele. Bateria przeciwlotnicza ulokowana była w pobliżu latarni morskiej w Lister.

Leciliśmy zachodnim kursem prosto nad morze. Wybuchy sygnałowych pocisków układały się po naszej prawej stronie. Wyteżając oczy dostrze-

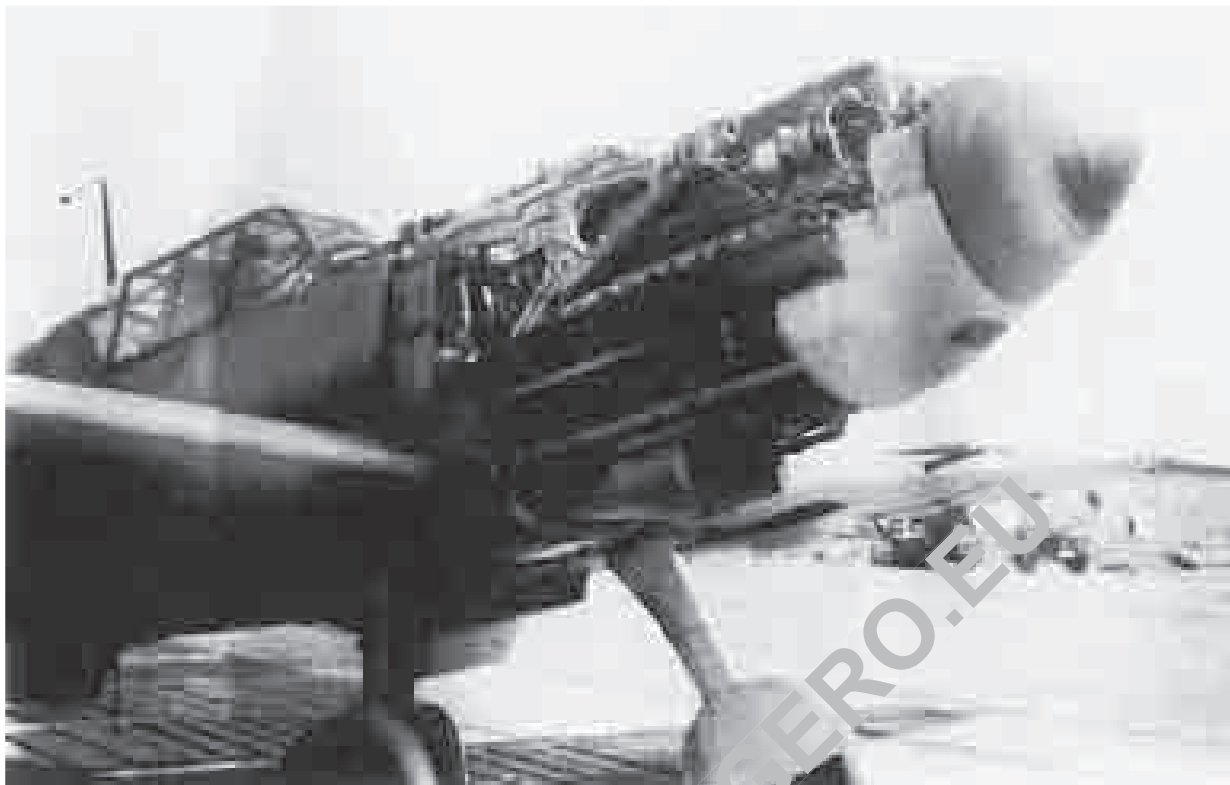
głem dwa cele lecące na północ. Fw. Flamm nie zmienił kursu, pomimo iż przekazałem mu ostrzeżenie przez radio. Nie widział w ogóle wybuchów sygnałowych pocisków. Skręciłem w prawo i popędziłem lotem koszącym w kierunku celów, załogi wrogich samolotów, lecących na wysokości około 30 metrów nad powierzchnią morza, nie dostrzegły mnie. Nie leciały zbyt szybko, mój ‘Toni’ był znacznie szybszy. Zbliżałem się do nich z dużą prędkością. Jak wspominałem, leciały na wysokości około 30 metrów, a ja leciałem może na pułapie 10 metrów, tak że najprawdopodobniej nie dostrzegły mnie zanim nie otworzyłem ognia. Zacząłem strzelać od tyłu, z dołu, do maszyny lecącej po lewej stronie, gdy zbliżyłem się na odległość może 200-250 metrów. Był to zdecydowanie zbyt duży dystans, nie miałem jednak wówczas doświadczenia. Miałem jednak dużo szczęścia, lewy silnik ostrzelanej maszyny zapalił się natychmiast po pierwszej serii. Nos Hudsona pochylił się i maszyna pod płaskim kątem wpadła do wody i zniknęła w otchłani.

Natychmiast zaatakowałem drugi samolot. Po krótkiej serii pojawiły się pierwsze efekty, maszyna zaczęła mocno dymić, kiedy przelatywałem nad nią zostałem trafiony przez tylnego strzelca. Gdy skręciłem w stronę lądu, zauważyłem atak Fw. Flamma, który w międzyczasie pojawił się na polu walki. Po ataku maszyna spadła do morza, uderzyła jednak płasko o jego powierzchnię, umożliwiając załodze wydostanie się z wraku. Przed wodowaniem pilot poderwał maszynę, która jednakże pomimo tego rozpadła się, uderzając o powierzchnię morza. Jak dowiedziałem się potem, zestrzelona załoga uratowana została przez



Dnia 19 lipca 1941 roku Lt. Hans Tetzner zestrzelił samolot Lockheed Hudson z 220 dywizjonu RAF.

On 19th July 1941 Lt. Hans Tetzner shot down a Lockheed Hudson of No 220 Sqn RAF. (Author)



Messerschmitt Bf 109 T-2 należący do 2./JG 77 podczas próby silnika DB 601 N na lotnisku Lister, lato 1941 roku.  
 Messerschmitt Bf 109 T-2 of 2./JG 77 having its DB 601 N engine checked; Lister airfield, summer 1941. (Hammel)

Do 24<sup>13</sup>. Dwóch ciężko rannych lotników przewieziono do szpitala polowego w Stavanger. Załogi obydwu samolotów stanowili Holendrzy.”<sup>14</sup>

Kurt Hammel przeżył wojnę, uzyskał łącznie 23 zwycięstwa powietrzne, sam był zestrzelony trzy razy.

Obydwa zestrzelone Hudsony pochodziły z 320. dywizjonu RAF. Tego dnia dywizjon ten stracił jeszcze trzecią maszynę, którą zestrzelił Lt. Ehrler z 2./JG 77.

W sierpniu 1941 roku piloci Bf 109 T-2 zgłosili zestrzelenie siedmiu samolotów nieprzyjaciela, straty własne to jeden pilot zabity a jeden ranny, dwa samoloty zniszczone i siedem uszkodzonych.

Dnia 1 września 1941 roku Uffz. Johannes Ranwig z Jagdgruppe Drontheim, który pilotował Bf 109 T-2, „biała 10”, zestrzelił rozpoznawczego Spitfire, (numer seryjny X4500). Pilot brytyjskiego samolotu, F/O C. C. Blair, zginął.

Następnego dnia brytyjskie samoloty torpedy typu Beaufort, należące do 22. i 42. dywizjonu RAF, zaatakowały niewielki konwój płynący w pobliżu Stavanger, zatapiając wyładowany rudą żelaza statek „Oslebshausen” o pojemności 4989 BRT. Spóźniona interwencja Messerschmittów Bf 109 T przyniosła zgłoszenie dwóch zwycięstw powietrznych. Zestrzelenie bombowców zameldo-

wali Oblt. Schäfer oraz Lt. Senoner. W rzeczywistości Brytyjczycy stracili tylko jeden samolot, był to Beaufort, OA\*W (numer seryjny AW218 z 22. dywizjonu RAF), który pilotował Sgt McTavish.

Początek września 1941 roku przyniósł debiut nowego samolotu, który w późniejszych latach miał odmienić obraz wojny powietrznej nad Niemcami. Samolotem tym był czterosilnikowy bombowiec Boeing B-17 Flying Fortress, który jako Boeing Fortress Mk I (B-17C) znalazł się w połowie 1941 roku na wyposażeniu RAF. Pierwsze maszyny trafiły już w kwietniu 1941 roku do 90. dywizjonu stacjonującego w Polenbrook.

W sobotę, 6 września 1941 roku, cztery Fortece z 90. dywizjonu RAF otrzymały zadanie zbombardowania ciężkiego krążownika „Admiral Scheer”, stacjonującego w porcie Oslo. Bombardowanie nie przyniosło żadnego efektu, wszystkie bomby chybiły celu, również poderwane w powietrze Bf 109 T nie zdołały nawiązać walki z nowym przeciwnikiem.

Dwa dni później nad południową Norwegię kolejny raz pojawiły się cztery Fortece należące do 90. dywizjonu RAF. Tym razem Niemcy zdołali przechwycić nieprzyjaciela. Jako pierwsi do bombowców zbliżyli się dwaj piloci 13./JG 77, Lt. Alfred Jakobi i Lt. Wolfgang Steinicke. Po zakoń-



W dniu 24 lipca 1941 roku strzelec pokładowy samolotu Bristol Beaufort z 42. dywizjonu RAF, Sgt Robert McNab, zestrzelił Bf 109 T-2, W.Nr. 7777, „czarna 8” z czerwoną obwódką, pilot Messerschmitta, Lt. Werner Minz z 2./JG 77 zginął.

On 24th July 1941 Sgt Robert McNab, a rear gunner in Bristol Beaufort of No 42 Sqn RAF, shot down Bf 109 T-2, W.Nr. 7777 marked with “Black 8” (red-outlined). The Messerschmitt’s pilot, Lt. Werner Minz of 2./JG 77, was killed. (Author)

czeniu akcji Lt. Jakobi złożył następujący meldunek: „Dnia 8.9.1941 roku wystartowałem w trybie alarmowym w składzie pary Bf 109 T i przez „Pszczołę”<sup>15</sup> skierowany zostałem do 1 obszaru wyczekiwania. Zanim dotarłem w nakazane miejsce, zobaczyłem w górze przede mną dwie smugi kondensacyjne ciągnące się z zachodu na wschód, podczas gdy ja leciałem z północy na południe.

Skierowałem się prostu na smugi kondensacyjne, nabierając jednocześnie wysokości. Kiedy samoloty nieprzyjacielskie znalazły się nad lądem, smugi kondensacyjne nagle się urwały. Dzięki zachowaniu dotychczasowego kierunku lotu oraz korzystając z następnych meldunków „Pszczoły”, zobaczyłem na pułapie 8600 metrów (leciałem również na tej samej wysokości) na tle zamglonego horyzontu czarny punkt. Po około 12 minutach, lecąc przez cały czas na pełnym gazie, bez dalszego nabierania wysokości, znalazłem się w odległości około 400 metrów za czterosilnikowym samolotem. Uznałem, iż jest to czterosilnikowy Boeing. Zauważyłem uzbrojenie obronne, złożone ze stanowiska zdwojonej broni pokładowej, prawdopodobnie 2 cm działek, co rozpoznałem po intensywnych błyskach u wylotów luf, kiedy otworzyły do mnie ogień. Równocześnie zaczęły strzelać dwa karabiny maszynowe umieszczone w wieżyczce strzeleckiej, w jednej trzeciej długości kadłuba patrząc od przodu, za kabiną, co natychmiast wyraźnie rozpoznałem po błyskach wystrzałów z wylotów ich luf.

Najpierw otworzyłem ogień z obydwu kadłubowych karabinów maszynowych z odległości 400 metrów, a po zbliżeniu się uruchomiłem całą broń pokładową. Równocześnie ze mną strzelał mój boczny Lt. Steinicke, który leciał poniżej, podczas

gdy ja utrzymywałem przez cały czas tę samą wysokość lotu jak nieprzyjacielski samolot. Użyłem trafienia z działek po prawej stronie tylnej części kadłuba, gdy nieprzyjaciel wykonał unik, starając się w ten sposób umożliwić otwarcie ognia swojemu strzelcowi ogonowemu. W międzyczasie, z uwagi na przewagę prędkości, dogoniłem samolot nieprzyjacielski i zobaczyłem wielką dziurę w tylnej części kadłuba i płomień ogarniające górną część statecznika pionowego. Nigdzie nie dostrzegłem dolnych stanowisk strzeleckich. W wyniku prowadzonego przeze mnie ostrzału lewy zewnętrzny silnik zaczął lekko dymić. Odskokczyłem w bok, aby zająć pozycję do drugiego ataku.

W tym czasie nieprzyjaciel odbił w lewo, a ja automatycznie skierowałem się w ślad za nim. Wówczas dostrzegłem, iż bombowiec w trybie awaryjnym zrzucił sześć do ośmiu bomb (około 500 kg). Także podczas mojego drugiego ataku strzelcy pokładowi przez cały czas mnie ostrzeliwali, udało mi się jednak uzyskać trafienia w lewe skrzydło, od którego odpadły duże fragmenty konstrukcji. Od całego nieprzyjacielskiego samolotu zaczęły oddzielać się blachy pokrycia, a z kabiny wydobywał się dym. Maszyna spiralą zaczęła opadać w dół, towarzyszył jej przez cały czas mój boczny. Zawołałem do niego przez radio: ‘Uważaj, za chwilę eksploduje!’ Nieprzyjacielski samolot przeszedł w strome nurkowanie i eksplodował około 2000 metrów pod mną. Oślepiony jasnym błyskiem nie byłem w stanie obserwować dalszego opadania szczątków samolotu i miejsca ich upadku.”<sup>16</sup>

Druga B-17 padła ofiarą Bf 109 T-2 należącego do 2./JG 77, którego pilotował Uffz. Karl-Heinz Woite. Było to jego pierwsze zwycięstwo powietrzne. Woite nie przeżył wojny, zginął w wy-



padku lotniczym 22 lipca 1943 roku, pochowano go na cmentarzu w Stargard. Brytyjczycy stracili tego dnia dwa samoloty Fortress Mk I, WP\*N o numerze seryjnym AN533 (pilot: Sqn/Ldr A. Mathieson) oraz WP\*D, numer seryjny AN525 (pilot: F/O D.A.A. Romans). Trzecia Forteca, WP\*O (numer seryjny AN535), którą pilotował Sgt M. Wood, została ciężko uszkodzona, zdołała jednak dotrzeć do bazy, gdzie przymusowo wylądowała ze schowanym podwoziem. Uszkodzenia okazały się tak rozległe, iż samolot nie nadawał się już do remontu i został spisany na straty.

W środę 10 września 1941 roku trójka torpedowych Beaufortów z 22. dywizjonu RAF zaatakowała niewielki konwój osłaniany przez dwa trałowce Kriegsmarine, z których jeden (M 1102) został zatopiony. Tym razem Messerschmitty spóźniły się z interwencją. Dopiero kilka minut po zakończeniu ataku na konwój, powracające do bazy samoloty brytyjskie przechwycone zostały przez parę Bf 109 T-2 z 3./JG 77. Zestrzelenie jednego Beauforta zgłosił Lt. Wulf-Dietrich Widowitz. Samolot brytyjski OA\*J (numer seryjny X8930, pilot: Sgt. Jennings) zdołał jednak wrócić do bazy, gdzie rozbił się podczas przymusowego lądowania. Lt. Widowitz przeniesiony został później do JG 5, zestrzelił w sumie 36 samolotów nieprzyjaciela, był bardzo ceniony przez kolegów, ponieważ często pilotował Fiselera Storcha, którym lądował daleko za liniami wroga, aby przyjąć na pokład zestrzelonych za frontem niemieckich lotników. Zginął w lipcu 1943 roku, podczas lotu samolotem łącznikowym Gotha Go 145 (DB+DF).

We wrześniu 1941 roku piloci Bf 109 T-2 zestrzelili sześć samolotów RAF, straty własne wyniosły dwa samoloty rozbite w wypadkach oraz trzy uszkodzone.

Dnia 4 października 1941 roku, o godzinie 15.12, Ofw. Gerhard Hornig zestrzelił bombowiec Hudson, NR\*O (numer seryjny V9066), który pilotował P/O V.G. Collins z 220. dywizjonu RAF. Następne zwycięstwo powietrzne za sterami Bf 109 T-2 uzyskał 14 października 1941 roku Oblt. Hans-Christian Schäfer, który zestrzelił bombowiec Beaufort, AW\*N (numer seryjny N1163, pilot: W/O J.E. Woodward z 42 dywizjonu RAF).

Dwa dni później, 16 października 1941 roku, o godzinie 17.08, z lotniska Lister wystartowały w trybie alarmowym dwa samoloty Bf 109 T-2, za ich sterami zasiadali Lt. Kurt Hammel oraz jego boczny Uffz. Fritz Schütze. Jak wspomina Hammel: „Zauważyłem nieprzyjacielską maszynę, którą po zbliżeniu się do niej rozpoznałem jako Bristol Beaufort. Samolot nieprzyjacielski leciał na

wysokości około 150 metrów, tuż pod chmurami. Zachmurzenie 6/8 na pułapie 150 metrów, 8/8 na wysokości około 300 metrów. Zaatakowałem od tyłu, z dołu, wystrzelując długą serię. Beaufort skręcił na zachód, kierując się w chmury, podążałem za nim nie tracąc go z oczu, ponieważ dolna warstwa chmur była dość cienka. Ponownie przypuściłem atak, nie otwierając jednak ognia, ponieważ zauważyłem, że strzelec ogonowy nie był zdolny do walki, a nieruchome lufy zdwojonego karabinu maszynowego skierowane były ukośnie w górę. Kiwając skrzydłami, wyprzedziłem Beauforta w nadziei, iż zmuszę go w ten sposób do zawrócenia w stronę lądu, niestety bezskutecznie. Kiedy znów go zaatakowałem, nieprzyjacielski samolot zaczął wykonywać gwałtowne manewry obronne. Pomimo tego udało mi się go skutecznie trafić kilkoma seriami. Beaufort w niekontrolowany sposób przewalił się przez plecy i pod ostrym kątem wpadł do morza.”<sup>17</sup>

W niedzielę 19 października 1941 roku Lt. Wulf-Dietrich Widowitz zestrzelił samolot Hudson Mk V, NR\*W (numer seryjny AM724), który pilotował F/S W.H.R. Smith z 220. dywizjonu RAF. W sumie, w październiku 1941 roku, Bf 109 T zestrzeliły cztery samoloty RAF, straty własne



Lt. Gerd Senoner, który został ranny podczas akcji bojowej 6 sierpnia 1941 roku.

Lt. Gerd Senoner, who was injured in action on 6th August 1941. (Author)



Mechanicy podczas przeglądu samolotu Bf 109 T-2, W.Nr. 7778, „biała 8” na lotnisku Trondheim-Vaernes, lato 1941 roku.  
Ground crew checking on Bf 109 T-2, W.Nr. 7778, “White 8” at Trondheim-Vaernes, summer 1941. (via Barbas)



Ten sam samolot podczas próby silnika przed startem. Pod kadłubem antena FuG 25.  
The same aircraft having its engine warmed up prior to take-off. Note Fug 25 antenna under fuselage. (via Barbas)



ograniczyły się do jednego samolotu rozbitego przy lądowaniu i dwóch uszkodzonych w takich samych okolicznościach.

Fatalne warunki atmosferyczne w listopadzie 1941 roku poważnie ograniczyły aktywność lotnictwa w rejonie południowego wybrzeża Norwegii. Piloci Bf 109 T zdołali uzyskać zaledwie jedno zwycięstwo powietrzne. W dniu 23 listopada 1941 roku Lt. Wolfgang Steinicke przechwycił i zestrzelił bombowiec Hudson Mk V, UL\*T (numer seryjny AM715), który pilotował F/S R.H. MacMilan z 608. dywizjonu RAF. Steinicke latał później w składzie III./JG 5, a w październiku 1943 roku przydzielono go do 12./JG 2, która stacjonowała we Francji. Zginął w walce z formacją amerykańskich bombowców czterosilnikowych 2 marca 1944 roku.

Straty własne I./JG 77 w listopadzie 1941 roku wyniosły: dwa samoloty zniszczone, cztery uszkodzone i jeden pilot zabity. Był to Uffz. Ernst Steinborn z 3./JG 77, pilotujący Bf 109 T-2 (W.Nr. 7795, „żółta 3”).

We wtorek 2 grudnia 1941 roku Lt. Edgar Habermann z 3./JG 77 przechwycił i zestrzelił nad morzem samolot Hudson Mk III, NO\*O (numer seryjny V9036) z 320. dywizjonu. Pilot samolotu, F/L Jan Dolmann oraz pozostali członkowie jego załogi zginęli, wszyscy byli Holendrami. Dwa dni później, 4 grudnia 1941 roku, Uffz. Rudolf Fenten zgłosił zestrzelenie w pobliżu Stavanger kolejnego samolotu typu Lockheed Hudson. W rzeczywistości nie był to jednak Hudson, a jeden z pierwszych samolotów rozpoznawczych Mosquito, które pojawiły się u brzegów Norwegii. Mosquito PR I, T\*LY

(numer seryjny W4055), który pilotował Sqd/Ldr A.L. Taylor, nosił na kadłubie nazwę „Benedictine”. O pomyłkę w prawidłowej identyfikacji nie było trudno, ponieważ niemieccy piloci stacjonujący w Norwegii nie byli jeszcze poinformowani o możliwości spotkania nowego samolotu RAF, a zarówno kształt kadłuba, jak i skrzydeł był podobny w obydwu samolotach. Zwycięski pilot, Rudolf Fenten, zgłosił się do Luftwaffe już w początkach 1939 roku, po przeszkoleniu w Jagdfliegerschule 5 trafił do I./JG 77, a następnie w początkach 1942 roku przeniesiono go do JG 5. W dniu 19 lutego 1943 roku jego Bf 109 G-2 zestrzelony został przez radziecką artylerię przeciwlotniczą, a on sam trafił do niewoli, z której zwolniono go po wojnie.

Sobota 13 grudnia 1941 roku okazała się pechowa dla 3./JG 77. Około godziny 14.20 z lotniska Herdla wystartował Bf 109 T-1 (W.Nr. 7761), który pilotował Uffz. Günter Streb, po około 8 minutach lotu silnik samolotu zaczął przerywać i tracić olej. Podczas próby przymusowego lądowania maszyna odbiła się od ziemi i wpadła z wysokiego brzegu do morza, pilot poniósł śmierć.

Dziesięć dni później, 23 grudnia 1941 roku, Naczelne Dowództwo Luftwaffe przekazało do Luftflotte 5 następujące pismo: „Na rozkaz marszałka Rzeszy wszystkie sprawne samoloty pokładowe należy oddać do dyspozycji Kriegsmarine. Bf 109 T-2 mają zostać wycofane z działań operacyjnych i przebrojone do standardów T-1.” W tym czasie w składzie 5 Floty Powietrznej znajdowało się 30 samolotów Bf 109 T-2, a kolejne pięć Bf 109 T-1 składowano w Erding.<sup>18</sup>



Lt. Kurt Hammel w kabynie Messerschmitta Bf 109 T-2 na lotnisku Lister, w głębi widoczny samolot oznaczony „czerwoną 3”.

Lt. Kurt Hammel in the cockpit of Messerschmitt Bf 109 T-2 at Lister airfield. The aircraft in the background is marked with “Red 3”. (Hammel)

# W nowej roli nad Morzem Północnym

**W** pierwszych miesiącach 1942 roku, w zakładach Fieseler w Kassel, ze standardu T-2 na standard T-1 przebudowano łącznie 46 samolotów. Ponieważ w międzyczasie pojawiła się nowa wersja Messerschmitta Bf 109 oznaczona symbolem G, dowództwo Luftwaffe podjęło decyzję o przystosowaniu tego samolotu do działań z pokładów lotniskowców. W przyszłości zaś samolotem pokładowym miał być nowy Messerschmitt Me 409. W związku z powyższym samoloty Bf 109 T-1 przeznaczono do szkolenia personelu.

Po przebudowie wszystkie 46 Bf 109 T-1 przebazowano na lotnisko w Pillau, wkrótce dołączyło do nich jeszcze pięć egzemplarzy doświadczalnych, znajdujących się wcześniej w składnicy w Erding.

Z początkiem 1943 roku Hitler podjął decyzję o wstrzymaniu wszelkich prac wykończeniowych na, znajdujących się w budowie, dużych okrętach

Kriegsmarine. Niepotrzebne już Bf 109 T-1 przekazane zostały w kwietniu 1943 roku przez Kriegsmarine z powrotem Luftwaffe. W samolotach zdemontowano haki do lądowania, pozostawiając jednak pod kadłubem zaczepy do katapulty i 30 kwietnia 1943 roku pierwsze 11 egzemplarzy przekazano do Jagdstaffel Helgoland, a 13 trafiło do szkolnej jednostki nocnych myśliwców NJG 101. Co najmniej jeden Bf 109 T-1 znalazł się również w jednostce Wilde Sau<sup>19</sup>, Stab der III./JG 300. W drugiej połowie 1943 roku samoloty należące do NJG 101 przekazano do Jagdstaffel Helgoland, która w międzyczasie zaczęła odnosić spore sukcesy, okupione jednakże stratami cennego sprzętu.

Wyspa Helgoland, wznosząca się pośród odmetów Morza Północnego, stanowiła ważny punkt strategiczny w obronie powietrznej Rzeszy. Znajdowała się dokładnie na drodze wszystkich nalotów zmierzających w kierunku niemieckich



Messerschmitt Bf 109 T-2, W.Nr. 6363, „biała 10” z JGr. Drontheim, którą pilotował Uffz. Johannes Ranwig. Pod kadłubem widoczna antena FuG 25.

Messerschmitt Bf 109 T-2, W.Nr. 6363, „White 10” of JGr. Drontheim, flown by Uffz. Johannes Ranwig. Note Fug 25 antenna under fuselage. (Nowarra)



W dniu 1 września 1941 roku Uffz. Johannes Ranwig zestrzelił za sterami tego samolotu rozpoznawczego Spitfire, numer seryjny X4500, którego pilot; F/O C. C. Blair zginął.

On 1st September 1941 Uffz. Johannes Ranwig flew this aircraft when he shot down a reconnaissance Spitfire s/n X4500 piloted by F/O C.C. Blair (who was killed). (*Nowarra*)

miast portowych, takich jak Hamburg, Lübeck (Lubeka) czy Kiel (Kilonia). Już w 1940 roku powstał projekt zbudowania na wyspie lotniska, gdzie mogłyby stacjonować samoloty myśliwskie Luftwaffe. W czerwcu 1941 roku rozpoczęto budowę pasów startowych, które ukończono w sierpniu 1942 roku. Wkrótce okazało się jednak, iż główny pas jest zbyt krótki i do kwietnia 1943 roku wydłużono go do 795 metrów. Pas był betonowy, pokryty cienką warstwą asfaltu.

Oprócz lotniska, na wyspie znajdowały się również stacje radarowe i stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Najważniejszym zadaniem garnizonu wyspy Helgoland była obrona przed pojawiającymi się coraz częściej formacjami amerykańskich czterosilnikowych bombowców Boeing B-17 Flying Fortress. Ponieważ wiosną 1943 roku amerykańskie bombowce latały bez eskorty myśliwskiej, pojawił się pomysł, aby do ich zwalczania użyć nawet przestarzałych już wówczas myśliwców, jakimi były Messerschmitty Bf 109 T.

Pierwszym dokumentem, wskazującym na zamiar przebazowania na Helgoland samolotów Messerschmitt Bf 109 T, jest rozkaz z 17 marca 1943 roku, który na polecenie generalnego inspektora lotnictwa myśliwskiego, Gen.Maj. Adolfa Gallanda, wydał Maj. Heinrich Brustellin. Z dniem 7 kwietnia 1943 roku oficjalnie powołano do życia Jagdstaffel Helgoland (używano również nazwy skróconej Jasta Helgoland). Jednostka ta utworzona została na okres sześciu miesięcy, pozostawała pod operacyjnym dowództwem II./JG 11, którym dowodził Obst. Adolf Dickfeld.

Nieco wcześniej, popołudniu, 31 marca 1943 roku na lotnisku Jever odbyła się niezwykła re-

krutacja personelu latającego przewidzianego dla Jasta Helgoland. Grupie pilotów oddano do dyspozycji samolot Bf 109 T-1, „zielona 1”, każdy z nich wykonał po pięć lądowań, a pięciu pilotów, którym udało się wykonać najkrótsze lądowania, przydzielono do nowej jednostki. Pierwszy skład Jasta Helgoland tworzyli: Uffz. Ewald Herhold, Uffz. Karl-Heinz Kutzera, Uffz. Oskar Menz, Uffz. Otto Turowski i Fw. Erich Carius.

Przewidziany początkowo na dowódcę eskadry, Hptm. Egon Falkensamer przegrał rywalizację z Oblt. Hermannem Hintzen'em, którego mianowano dowódcą Jasta Helgoland. Hintzen liczył wówczas 32 lata, od stycznia 1941 roku latał w składzie I./JG 1, w listopadzie 1942 roku został dowódcą 3./JG 1. Ciekawostką może stanowić fakt, iż z zawodu był cukiernikiem.

W dniu 17 kwietnia 1943 roku piloci Jagdstaffel Helgoland po raz pierwszy wzięli udział w akcji bojowej. Tego dnia 115 Latających Fortec, należących do 91., 303., 305. i 306. Bomb Groups, otrzymało zadanie zbombardowania zakładów Focke-Wulf w Bremen (Brema). Samoloty amerykańskie, pomimo zaciętych ataków niemieckich myśliwców i silnego ognia artylerii przeciwlotniczej dotarły nad cel, gdzie zrzuściły 265 ton bomb, które wyrządziły znaczne szkody na ziemi. Zniszczeniu uległa prawie połowa budynków fabryki, w ruinach spłonęło również 30 nowiutkich myśliwców Focke-Wulf Fw 190 A. Około godziny 13.00 powracające bombowce znalazły się nad Morzem Północnym. Wokół nich krążyło około 30 myśliwców Luftwaffe. Dokładnie o godzinie 13.15 rozkaz startu dotarł do Jasta Helgoland, w powietrze poderwały się cztery Messerschmitty



Lt. Günther Eggebrecht w kabinie Bf 109 T-2, „biała 2”, lato 1941 roku.

Lt. Günther Eggebrecht in the cockpit of Bf 109 T-2 „White 2”, summer 1941 (Author)

Bf 109 T-1, które z maksymalną prędkością zaczęły wznosić się na pułap 8000 metrów. Jednym z pilotów, biorących udział w akcji, był Uffz. Herhold: „Kiedy Carius i ja przebiliśmy się poprzez grubą warstwę chmur, zauważyliśmy dwa bombowce, które najwyraźniej odłączyły się od pułku. Zaatakowaliśmy obydwa lecące relatywnie nisko Boeingi. Carius leciał nieco przede mną i pomimo, że nie liczyliśmy się z tym, iż uda nam się trafić, jeden z silników lecącego po lewej stronie czterosilnikowego bombowca zaczął się palić. Ponieważ maszyna znalazła się na linii moich strzałów, to moje pociski musiały przyczynić się do jej zestrzelenia. Carius zameldował przez radio naszą pozycję, aby można było uratować członków załogi, którzy wyskoczyliby na spadochronach. Następnie Carius zwrócił się do mnie: ‘Muszę wracać, nie mam dostatecznie dużo benzyny, doleć tylko do Borkum.’ A więc byliśmy już tak daleko.

Drugi bombowiec, który nie został trafiony, odbił w prawo i zniknął we mgle. Prawe skrzydło płonącego bombowca naraz się oderwało, a następnie cała jego załoga licząca dziesięciu ludzi wyskoczyła na spadochronach. Jeszcze raz przeleciałem nad miejscem upadku bombowca próbując sygnalizować, iż zadbam o ratunek dla rozbitków. Amerykanie pomachali w moją stronę chorągiewką. Kiedy wykonałem następny krąg, zauważyłem, iż samolot już zniknął pod wodą, a w pontonie widać było tylko jednego człowieka. Pozostali zniknęli, z pewnością musieli wciągnąć ich wir tonącego wraka.

Przeleciałem nad miejscem katastrofy jeszcze co najmniej pięć razy, jednak udało mi się dostrzec tylko kołyszące się na falach koła i butle z tlenem. Dłużej nie mogłem tam zostać z uwagi na brak paliwa.”<sup>20</sup>

Straty Jasta Helgoland wyniosły jeden samolot, Bf 109 T-1 (W.Nr. 7762), który został zestrzelony przez strzelców pokładowych B-17. Pilot samolotu, Uffz. Oskar Menz, wyskoczył na spadochronie i godzinę później wyłowiony został przez wodnosamolot ratowniczy Luftwaffe.

Amerykanie stracili łącznie 16 Latających Fortec, co stanowiło aż 14% wszystkich, które wzięły udział w akcji. Niemcy zgłosili zestrzelenie 19 bombowców oraz HSS<sup>21</sup> dwóch kolejnych. Straty własne wyniosły dwa samoloty. Z drugiej strony strzelcy pokładowi amerykańskich bombowców zgłosili zestrzelenie 63 myśliwców Luftwaffe, prawdopodobne zestrzelenie 15 oraz uszkodzenie 17. Tak duże straty poniesione przez USAAF spowodowały wstrzymanie przez kolejne cztery tygodnie nalotów czterosilnikowych bombowców na cele położone na terenie Rzeszy.

Dnia 15 maja 1943 roku celem nalotu bombowców amerykańskich były stocznie w Emden i Wilhelmshaven. Na ich spotkanie o godzinie 10.21 wystartowały Bf 109 T-1 należące do Jasta Helgoland. Messerschmitty obrały kurs 30 stopni, szybko wspinając się na nakazaną wysokość 8000 metrów. Już po upływie czterech minut niemieccy piloci zauważyli zwarte formacje czterosilnikowych bombowców, które zaatakowali o godzinie 10.35. Pomimo trwających prawie 40 minut ataków, Messerschmittom nie udało się zestrzelić ani jednego bombowca. Okazało się, iż uzbrojenie Bf 109 T, złożone z dwóch działek kalibru 20 mm i dwóch karabinów maszynowych kalibru 7,92 mm, nie wystarcza przeciwko potężnym bombowcom. Pociski karabinów maszynowych nie były w stanie wyrządzić poważniejszych szkód najważniejszym mechanizmom i instalacjom Latających Fortec. Pociski przestarzałych już



wówczas działek MG FF/M mały niewielką prędkość początkową i relatywnie małą energię kinetyczną. Do zestrzelenia B-17 potrzebnych było przeciętnie aż 20 trafień z takiego działka.

Tymczasem, tuż przed godziną 11.00, Helgoland stał się celem nalotu 80 bombowców, które zrzuciły bomby z wysokości 7000 metrów. Co najmniej 70 bomb spadło na wyspę, z czego 15 eksplodowało na lotnisku. Zginęło dziewięciu cywilów, a 30 zostało rannych.

W środę 19 maja 1943 roku 103 B-17 zaatakowały Kiel (Kilonia), podczas gdy 55 innych skierowało się nad stocznię w Flensburgu. W drodze powrotnej, nad Morzem Północnym, amerykańskie bombowce zaatakowane zostały przez kilka Bf 109 T-1 należących do Jagdstaffel Helgoland. Oblt. Hintzen i Uffz. Kutzera zgłosili po jednym zestrzelonym B-17. Jeden z Messerschmittów, „zielona 4”, którego pilotował Uffz. Herold, odniósł lekkie uszkodzenia, amerykański pocisk trafił klapę lewego skrzydła.

Łącznie Amerykanie stracili tego dnia sześć bombowców, podczas gdy Niemcy zgłosili zestrzelenie 10 Latających Fortec. Straty własne Luftwaffe wyniosły dwa samoloty należące do III./JG 54, tymczasem strzelcy pokładowi amerykańskich bombowców zgłosili zestrzelenie 71 myśliwców niemieckich oraz uszkodzenie dalszych 35!

Dwa dni później, 21 maja 1943 roku Amerykanie ponownie zaatakowali cele na wybrzeżu północnych Niemiec. Po zbombardowaniu Wilhelmshaven i Eden, Latające Fortece znalazły się około godziny 12.33 nad Helgolandem. W tym czasie

samoloty należące do Jasta Helgoland znajdowały się już w powietrzu i dwie minuty później zaatakowały wroga. Pomimo powtarzanych kilkakrotnie ataków, uzbrojenie Bf 109 T-1 okazało się zbyt słabe do uzyskania większych sukcesów. Jedynie zwycięstwo powietrzne zapisał na swoje konto Fw. Erich Carius, który pilotował samolot oznaczony „zieloną 1”. Łącznie piloci myśliwcy Luftwaffe zgłosili tego dnia zestrzelenie 17 bombowców amerykańskich, przy stracie trzech samolotów i dwóch pilotów. •ródła USAAF potwierdzają utratę 14 B-17, strzelcy pokładowi Boeingów zgłosili zestrzelenie 89 myśliwców niemieckich oraz uszkodzenie 23. Po raz pierwszy w raportach, składanych po powrocie przez załogi amerykańskich bombowców, pojawiły się informacje o „długoskrzydłych” Messerschmittach: „Meldowano, że te maszyny są bardzo szybkie i posiadają dużą rozpiętość skrzydeł szacowaną na 40 stóp. Przyjmuje się, iż pod nosem kadłuba posiadają chłodnicę.”

W dniu 26 maja 1943 roku nowym dowódcą jednostki został, urodzony w Prusach Wschodnich, Oblt. Hermann Behrend. W tym czasie na stanie Jasta Helgoland znajdowało się 17 samolotów Bf 109 T-1, z których 12 było gotowych do działań. Pogorszenie warunków atmosferycznych spowodowało jednak wymuszoną, prawie trzytygodniową przerwę w działaniach bojowych. Dopiero późnym popołudniem 11 czerwca 1943 roku Amerykanie zaatakowali Wilhelmshaven i Cuxhaven. Rój alarmowy Jasta Helgoland poderwany został w powietrze już o godzinie 17.32. Cztery minuty



W dniu 8 września 1941 roku 90 dywizjon RAF stracił dwa bombowce B-17 Fortress Mk. I w walce z Bf 109 T-2.

On 8th September 1941 No 90 Sqn RAF lost two Fortress Mk Is intercepted by Bf 109 T-2 s. (Author)



później Leitstelle Jever<sup>22</sup> zameldowała obecność nieprzyjacielskiej formacji lecącej na wysokości 7000 metrów nad Helgolandem. Pomiedzy godziną 17.50 a 18.00 Messerschmitty Bf 109 T-1 przeprowadziły kilka ataków, które jednak nie przyniosły widocznych rezultatów. Z uwagi na uszkodzenie silnika jeden z Messerschmittów musiał wcześniej przerwać walkę i wrócić do bazy.

Piękna pogoda w niedzielę, 13 czerwca 1943 roku, zachęciła dowództwo 8. Armii Powietrznej USAAF do przeprowadzenia nalotów na stocznie U-Bootów w Kiel (Kilonia) i Bremen (Brema). O godzinie 09.00 piloci Jasta Helgoland otrzymali rozkaz startu alarmowego, w tym czasie najbliższa formacja amerykańskich bombowców znajdowała się już w odległości zaledwie 50 km od wyspy. Po dwóch minutach lotu dowódca eskadry, Oblt. Behrend, otrzymał meldunek o pozycji nieprzyjaciela. Pierwsza para, Staffelkapitän i Uffz. Herold, dostrzegła bombowce, lecące w stronę Kiel, o godzinie 09.13. Rozpoczął się pościg, który trwał aż do przedmieść Neumünster. Jak wspomina Uffz. Herhold: „Kiedy nadszedł rozkaz alarmowego startu, dowódca powiedział do mnie i do Cariusa: ‘Carius, polecisz z Kutzerą, a Herhold ze mną’. Powiedziałem do niego: ‘Herr Oberleutnant, zwracam panu uwagę, że tutaj, w obronie Rzeszy, lata się inaczej niż w Rosji. Muszę to panu powiedzieć, żeby pan się dobrze zorientował, tutaj bombowce nadlatują na wysokości 10 000 metrów i musimy atakować je na tym pułapie. Nasza taktyka jest prosta, musimy uderzać od góry, inaczej cały atak nie będzie miał sensu.’

Oczywiście on, jako mój przełożony, w ogóle nie chciał słuchać moich pouczeń i nic nie odpowiedział na nie. Poleciał mi osłaniać go w powietrzu tak, żeby mógł pierwszy otworzyć ogień. Dobrze, a jak było w rzeczywistości?

Dowódcy eskadry zwróciliśmy uwagę na to, aby nie otwierać zbyt wcześnie ognia, ale najpierw podlecieć możliwie blisko, ponieważ wiedzieliśmy, że nieprzyjacielscy strzelcy pokładowi zauważali nas dopiero po wystrzeleniu przez nas pierwszych serii i wówczas natychmiast sami otwierali ogień obronny. Byłem świadomy, iż lecąc jako Katschmarek, to na mnie skieruje się lwia część nieprzyjacielskich pocisków.

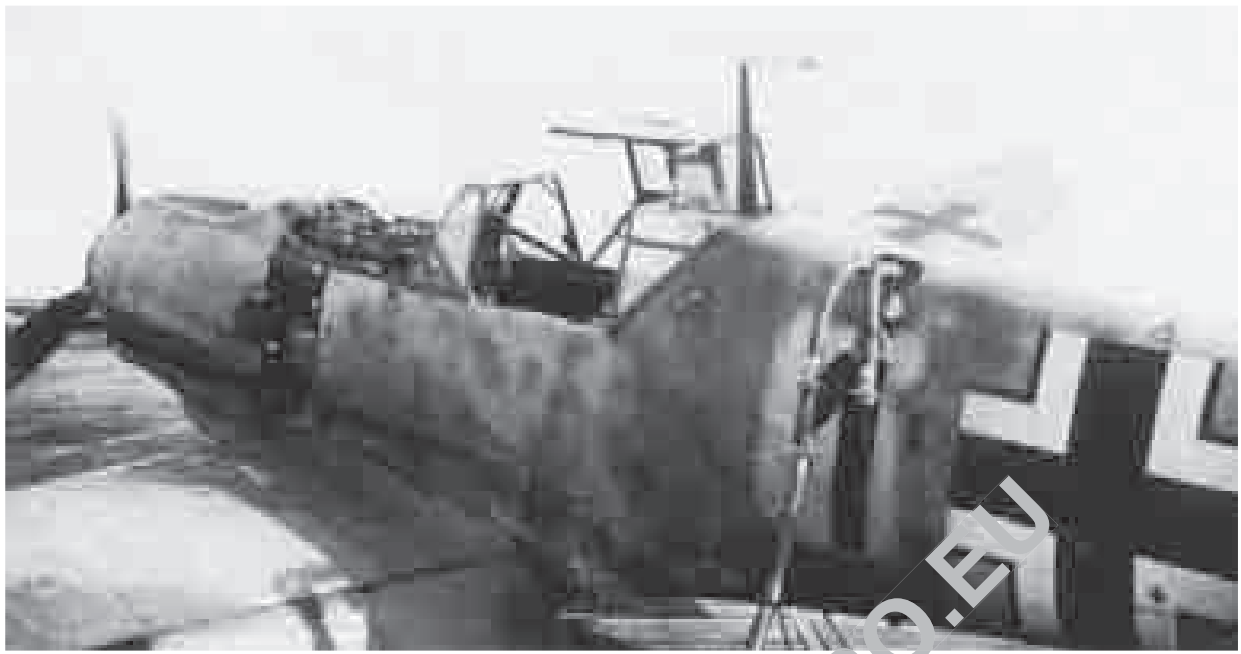
Dowódca eskadry oczywiście otworzył ogień zbyt wcześnie, kiedy to spostrzegłem, pędziliśmy już przez środek formacji 20-30 bombowców. Ponieważ leciałem jako numer dwa, zostałem trafiony i wówczas straciłem dowódcę z oczu. Staffelkapitän bez przeszkód przeleciał przez formację wroga i wrócił na Helgoland.

Swój następny nalot przeprowadziłem dokładnie od czoła przeciwko bombowcowi lecącemu na lewej zewnętrznej flance przedostatniego pułku. Zająłem dobrą pozycję strzelecką, większość pocisków trafiła w kabinę, bombowiec jednak nadal utrzymywał swoją pozycję w szyku formacji. Podczas kolejnego nalotu znów zająłem dobrą pozycję do oddania strzału, tym razem trafienia były skuteczne, ponieważ bombowiec natychmiast odbił stromo w dół. Po wejściu w korkociąg Boeing Fortress II rozpadł się, a jego płonące fragmenty spadły o godzinie 09.25 na ziemię w kwadracie 95876.



Messerschmitt Bf 109 T-2, W.Nr. 7745, „czerwona 1” z 2./JG 77 uszkodzony podczas lądowania na lotnisku Lister, 8 września 1941 roku. (Hammel)

Messerschmitt Bf 109 T-2, W.Nr. 7745 “Red 1” of 2./JG 77, damaged on landing at Lister on 8th September 1941. (Hammel)



Przed przekazaniem samolotu do naprawy w lotniskowym warsztacie należało wypompować paliwo z kadłubowego zbiornika. Before an aircraft could be taken to the base workshop for maintenance, fuel had to be pumped out of the fuselage tank. (Hammel)

Mój samolot trafiony został bezpośrednio w silnik, przestrzelona została radiostacja i poszycie ogona. Znajdowałem się na wysokości 7000 metrów, podczas ataku od czoła wszystko odbywało się bardzo szybko. Zorientowanie się w przestrzeni, zmiana kursu, otwarcie ognia, odskok...

Znalazłem się dużo niżej, ponownie nabierałem wysokości, silnik ciągle jeszcze był sprawny. Kiedy chciałem wyrównać lot, pojawiły się pierwsze płomienie.

Formacja bombowa w międzyczasie znacznie się oddaliła, tak więc miałem czas, aby się zorientować w terenie. Widziałem zarówno Morze Północne, jak i Bałtyckie, tak więc gdybym musiał skakać, byłbym chociaż bezpieczny na stałym lądzie.

Płomienie stawały się coraz większe, odrzuciłem osłonę kabiny. W samolocie Messerschmitt nie było to automatyczne, musiałem pociągnąć za specjalną gałkę. Kiedy osłona oderwała się od kadłuba wydawało mi się, że teraz będzie lepiej, tymczasem okazało się, że jest znacznie gorzej.

Do środka kabiny dostały się kłęby dymu i tłustej sadzy, zdawało mi się, że to już koniec, że nie uda mi się wydostać, ponieważ maszyna stromo nurkowała. Po upływie krótkiej chwili, zupełnie nie wiem w jaki sposób, nagły powiew wyrzucił mnie z kabiny, szczęśliwie odpiąłem wcześniej pasy. Mój spadochron był mocno przypięty, wcześniej to sprawdziłem, przeleciałem wzdłuż kadłuba i gwałtownie zatrzymałem się zaczepiwszy nogą o statecznik pionowy.

Udało mi się uwolnić, ale przy uderzeniu statecznik złamał mi prawą nogę. Na prawej łydce miałem też ranę postrzałową, której wcześniej nawet nie zauważyłem. Do dnia dzisiejszego w kolanie tkwi mi odłamek.

Opadałem swobodnie aż do warstwy chmur, która znajdowała się mniej więcej na wysokości 4000 metrów, a następnie lewą ręką pociągnąłem uchwyt linki otwierającej spadochron. Wówczas używaliśmy innych spadochronów niż obecnie, spadaliśmy na nich z prędkością 6 metrów na sekundę.

Wisząc zupełnie sam pod czaszą spadochronu mogłem znów logicznie myśleć, opadając coraz niżej zobaczyłem w oddali miasto. Znosił mnie dość silny wiatr. Znalazłem się nad Kiel, czy też gdzie indziej? Okazało się, że to Boostedt leżące na skraju Neumünster. Był to mój pierwszy skok na spadochronie, chciałem ugiąć kolana i zrobić koziołka, co okazało się jednak niemożliwe, ponieważ spadłem prosto na ukośną stronę nasypu kolejowego. Bogu dzięki, że spadochron natychmiast opadł na ziemię, a ja potoczyłem się w dół po nasypie, spadając prosto na łąkę i zatrzymałem się w trawie. Miałem szczęście, ponieważ wzdłuż nasypu rósł szpaler wysokich topoli i czasza spadochronu mogła zawiesić się na szczycie którejś z nich.

Po odwołaniu alarmu lotniczego w Neumünster nadjechały pierwsze samochody Heimabwehr<sup>23</sup>, która miała mnie odszukać. Dwóch męż-

czynn znalazło mnie i krzyknęło do mnie z daleka: 'Jesteś Niemcem czy Amerykaninem?' Zawołałem do nich: 'Heil Hitler!'

'Heil Hitler mówią wszyscy, również Amerykanie' – odpowiedzieli mi. Ponieważ byłem zupełnie czarny na twarzy i ubrany w skórzany kombinezon, nie potrafili mnie właściwie zaseregować. W tamtych dniach na ziemię spadali również Amerykanie.

Odpowiedziałem: 'Nie, jestem przecież Niemcem' a oni, po obejrzeniu mojego czerwonego dowodu osobistego, uspokoili się.

Nie nosiliśmy książeczki żołdu, w akcji mieliśmy przy sobie tylko czerwone dowody osobiste. W środku nie było tam jednak nic więcej poza naszym zdjęciem i adresem domowym, nic co dotyczyło miejsca stacjonowania jednostki wojсковej, eskadry czy pułku. Było to zrozumiałe, dzięki temu nieprzyjaciel nie mógłby dowiedzieć się skąd przybyliśmy.

Już po dziesięciu minutach nadjechał samochód i zawiózł mnie do lazaretu, gdzie zostałem zoperowany przez profesora. Pomimo tego, że był to poniedziałek Zielonych Świątek profesor z żoną zaopiekowali się mną osobiście.

Jeszcze tego samego dnia mogłem zatelefonować na Helgoland i poinformować, że żyję i świeżo zoperowany leżę w szpitalu w Neumünster. Wszystko to odbyło się tak szybko: poniedziałek Zielonych Świątek, start godzina 09.00, walka powietrzna godzina 09.30, szpital godzina 10.00.<sup>24</sup>

Jeszcze w szpitalu Uffz. Herhold został udekorowany za uzyskanie swojego drugiego zwycię-

stwa powietrznego Krzyżem Żelaznym II klasy, dodatkowo przyznano mu brązową odznakę za rany (Verwundetenaabzeichen in Bronze).<sup>25</sup>

Ogień amerykańskich strzelców pokładowych trafił tego dnia również samolot Bf 109 T-2, W.Nr. 7769, który pilotował Fw. Erich Carius. Niemiec zdołał wylądować przymusowo na wyspie Föhr, jego maszyna odniosła uszkodzenia rzędu 40%.

Około godziny 11.00 powracające bombowce amerykańskie zaatakowane zostały przez parę Bf 109 T należących do Jasta Helgoland. Tym razem szczęście znów uśmiechnęło się do niemieckich pilotów i Oblt. Hintzen zapisał na swoje konto zestrzelenie jednego B-17.

Bilans walk powietrznych z dnia 13 czerwca 1944 roku był niezwykle korzystny dla pilotów Luftwaffe, którzy zgłosili zestrzelenie 32 bombowców, przy stracie zaledwie czterech samolotów zestrzelonych i trzech uszkodzonych podczas przymusowych lądowań. Rzeczywiste straty amerykańskie były niewiele mniejsze. 8. Armia Powietrzna USAAF straciła 27 Latających Fortec, a 54 bombowce odniosły uszkodzenia. Z 76 maszyn, które bombardowały Kiel utracono aż 22, co stanowiło prawie 30% całości użytych sił. Utrata tylu samolotów i prawie 250 członków personelu latającego stanowiła szok dla dowództwa amerykańskich sił powietrznych, natychmiast wstrzymano operacje nad północnymi Niemcami, które miały zostać wznowione dopiero po wyposażeniu jednostek myśliwskich stacjonujących w Anglii w dodatkowe zbiorniki paliwa, umożliwiające zapewnienie eskorty własnym bombowcom.



Messerschmitt Bf 109 T-2, „czerwona 9” z 2./JG 77 podczas lotu patrolowego u wybrzeży Norwegii, jesień 1941 roku.

Messerschmitt Bf 109 T-2, "Red 9" of 2./JG 77 on a patrol off the coast of Norway, autumn 1941. (Hammel)



Uszkodzony podczas lądowania Messerschmitt Bf 109 T-2. Maszynę pilotował Gruppenadjutant I/JG 77, Lt. Robert Müller.  
Messerschmitt Bf 109 T-2 damaged on landing. This machine was piloted by Gruppenadjutant I/JG 77, Lt. Robert Müller.  
(Author)



Inne ujęcie tej samej maszyny, widoczna dodatkowa płyta ze szkła pancernego mocowana do przedniej części wiatrochronu.  
Another shot of the same machine, showing the supplementary armored windscreen. (Author)

W niedzielę, 4 lipca 1943 roku, nastąpiła zmiana dowódcy Jasta Helgoland. Oblt. Behrend wrócił do I./JG 11, a jego stanowisko objął Lt. Erich Hondt z 6./JG 11. Przed wstąpieniem do Luftwaffe Hondt, rozpoczął studia na historii sztuki. W roku 1942 ukończył szkolenie pilota myśliwskiego, chrzest bojowy odbył w składzie JG 53 w Północnej Afryce, a następnie odkomenderowano go do I./JG 1 stacjonującego w Jever. W pierwszym liście do mieszkających w Wiedniu rodziców Lt. Hondt pisał: „Jasta Helgoland należy do naszego pułku i operuje z wydm. Na tej wspaniałej wyspie poza niewyczerpanymi zapasami alkoholu można zetknąć się tylko z tak zwanym syndromem ‘wyspiarskiej nerwicy’.

Major Mader (dowódca JG 11 – przyp.aut.) poprzez swój wybór uczynił mnie najmłodszym dowódcą eskadry w pułku. To moje pierwsze stanowisko dowódcze i nie liczyłem się z tym, iż tak szybko dostanę takie zadanie. Praca, praca, praca! Dotarłem tu na pokładzie Fw 58 ‘Weihe’. Latamy na Bf 109 T, który jest relatywnie wolny i słabo uzbrojony. Każdego dnia wykonujemy po dwie godziny wyjątkowo trudnych lotów ćwiczebnych. Po dodatkowych zajęciach sportowych i ćwiczeniach jesteśmy tak wymęczeni, że zapominamy o dziewczętach i padamy do łóżek.”<sup>26</sup>

Przerwę w odpieraniu amerykańskich nalotów piloci niemieccy wykorzystywali nie tylko na ćwiczenia, ale również na odpoczynek i letnie rozrywki, co wspomina Uffz. Erich Ulmschneider: „Lato 1943 roku nas oczarowało, dzięki temu w czasie wolnym mogłem często kąpać się w Morzu Północnym. Wieczorami najczęściej pływali-

śmy na wyspę do ‘Cioci Lotty’, sternikiem był Fw. Erich Carius, który do tego celu wyrobił sobie patent sternika łodzi motorowych. U ‘Cioci Lotty’ mogliśmy wybierać spośród licznych gatunków doskonałych trunków. W niedzielne popołudnia nasze przyjaciółki mogły przyjeżdżać na lotnisko na wydmach na kawę (prawdziwa ziarnista kawa!). Były to piękne czasy spędzane na Helgolandzie w tamtejszej eskadrze myśliwskiej!”<sup>27</sup>

W sobotę, 17 lipca 1943 roku, 332 czterosiłnikowe bombowce USAAF, należące do 1st i 4th Bomb Wings, wystartowały ze swoich lotnisk w Anglii, kierując się nad Niemcy. O godzinie 08.48 na ich spotkanie z lotniska na wyspie Helgoland wystartowało pięć Bf 109 T, które pilotowali: Lt. Hondt, Fw. Carius, Uffz. Ulmschneider, Uffz. Menz i Uffz. Turowski. Kilka minut po starcie Niemcy zaatakowali napotkaną formację bombową. Po powrocie z lotu bojowego Lt. Hondt złożył następujący meldunek: „Leciałem jako Staffelführer. Po wykryciu nieprzyjaciela lecieliśmy jeszcze przez pięć do dziesięciu minut północnym kursem wzdłuż formacji wroga, a następnie zawróciliśmy, aby przeprowadzić atak od czoła o godzinie 09.10.

Byliśmy pierwszą grupą, która zaatakowała od czoła. Ostrzelałem nieprzyjacielską maszynę, która leciała jako trzecia z prawej mniej więcej w środku pułku, którego szyk rozciągał się również w górę i w dół. Zauważyłem trafienia w lewy wewnętrzny silnik i w kadłub. Podczas nalotu została odstrzelona lewa lotka w moim samolocie.

Następnie, pomimo obciążeń oddziaływujących na stery, zaatakowałem drugi pułk lecący z tyłu po lewej stronie z dołu, a później wylądowałem.



Za sterami tego samolotu, Bf 109 T-2, W.Nr. 6363 zginął w dniu 29 listopada 1941 roku Uffz. Erich Kersten.

Bf 109 T-2 W.Nr. 6363. On 29th November 1941 Uffz. Erich Kersten was killed while flying this aircraft. (Nowarra)





Ten Messerschmitt Bf 109 T służył w 1943 roku do szkolenia pilotów nocnych myśliwców w NJG 101 stacjonującym na lotnisku Manchung. Biała litera N na osłonie silnika oznacza silnik DB 601 N.

In 1943 this Messerschmitt Bf 109 T served as a trainer in NJG 101, a night fighter training outfit stationed at Manchung airfield. White letter N visible on the engine cowling identifies DB 601 N engine. (F. J. Marshall, Messerschmitt Bf 109T. Die Jäger der ›Graf Zeppelin‹)

Według zeznań świadków ostrzelana przeze mnie maszyna wypadła z szyku i ciągnąc za sobą cienką smugę dymu skierowała się w dół, mniej więcej na północny zachód od Helgolandu.<sup>28</sup>

Trafiony przez Hondta B-17F, 42-3219, „Dear Mom”, którego załogą dowodził Second Lieutenant Robert P. Powledge, wpadł do morza, na północ od Helgolandu, z dwoma dymiącymi silnikami. Zestrzelenie Latającej Fortecy potwierdził Uffz. Otto Turowski, który o godzinie 09.24 zestrzelił inną B-17F, 42-29872, „Snow Ball”, której dowódcą był Lt. William E. Peters.

Bocznym Lt. Hondta był w tej akcji Uffz. Erich Ulmschneider: „Amerykanie lecieli północną trasą obok Helgolandu wracając znad Wilhelmshaven. Wznosząc się zauważyliśmy formację 20-25 B-17 na wysokości 6000 metrów. Obraliśmy kurs zbliżeniowy, a następnie przelecieliśmy wzdłuż formacji w odległości 1500 metrów, aby zaatakować od przodu. Lecąc z prędkością 420 km/h potrzebowaliśmy dużo czasu, aby znaleźć się o 3 km przed formacją, co, po wykonaniu zakrętu w lewo, umożliwiało nam przeprowadzenie ataku od czoła. Lt. Hondt leciał pełnym gazem prosto na pułk czteromotorowców, podczas gdy Fw. Carius z pozostałymi trzema maszynami nie mógł nadążyć za nami. Tak więc początkowo tylko w dwójkę przebijaliśmy się poprzez szyk około 30 Boeingów, których ogień obronny pięknie się na nas skoncentrował. Ogarnęło mnie coś na podobieństwo ‘myśliwskiej gorączki’, złapałem jedną z B-17 w celownik, dzieliło nas jeszcze 1000 metrów, tak więc miałem jesz-

cze czas do otwarcia ognia. Zacząłem strzelać z karabinów maszynowych i już miałem otworzyć ogień z działek, kiedy coś grzmotnęło w mój samolot. Potworny podmuch wduśił mnie w fotel, nic nie widziałem. Przed rozpoczęciem ataku uniosłem do góry okulary przeciwołamkowe, żeby lepiej widzieć. Amerykanin przestrzelił mi przednią szybę pancerną wiatrochronu, liczne odłamki szkła wpadły mi do oczu i wbiły się w twarz. Oczekiwałem zderzenia z czteromotorowcem, ale nic się nie wydarzyło. Załamionym kącikiem jednego oka mogłem wreszcie coś zobaczyć i stwierdziłem, że serie smugowych pocisków nadlatują od tyłu – a więc byłem prawie uratowany, nie zderzyliśmy się! Gdy oko przestało nieco łzawić, zdołałem rozejrzeć się wokół – nigdzie nie było ani Boeingów, ani też moich kolegów. Tak więc kurs na południe, gdzieś muszę przecież natrafić na brzeg Morza Północnego. Silnik pracował równo, co trochę mnie uspokoiło.<sup>29</sup>

Uffz. Ulmschneider zdołał bezpiecznie wylądować na lotnisku Wangerooge, gdzie opatrzono mu rany, a następnie odesłano na macierzyste lotnisko.

Dużo mniej szczęścia miał Uffz. Oskar Menz. Jego Bf 109 T-1 (W.Nr. 7753, „zielona 4”) trafiony został ogniem obronnym amerykańskich bombardowców i wpadł do morza. Menz zdołał wyskoczyć na spadochronie i wylądował w morzu. Ponieważ nie potrafił pływać i bardzo bał się, że utonie, jeżeli jego nadmuchiwana kamizelka ratunkowa zostanie uszkodzona i nie będzie trzymała powietrza, jako jedyny używał starej korko-

wej kamizelki ratunkowej. Ironią losu, zanim dojechał się pomocy, po kilku godzinach przebywania w wodzie korkowa kamizelka nasiąknęła wodą i pociągnęła nieszczęsnego pilota na dno.

W niedzielę, 18 lipca 1943 roku, do Jagdstaffel Helgoland przydzielono nowego pilota, był nim Uffz. Rudolf Dölling z 6./JG 11. W liście do rodziców Dölling w interesujący sposób opisał powszedni dzień pilota stacjonującego na wyspie Helgoland: „Wstaliśmy o godzinie 03.30, ale później leżeliśmy jeszcze do 06.00. Następnie przenieśliśmy się na lotnisko, które oddalone jest od kwater o około 400 metrów. Tam znowu wypoczywaliśmy do godziny 08.10, wówczas zjedliśmy śniadanie. Do południa pisałem listy. Potem był wspólny obiad: szparagi, ziemniaki z wody, gulasz itd., wszystko doskonale przyrządzone. Dla nas, czyli dziewięciu chłopów, gotuje dodatkowo kucharka, która oczywiście jest w stanie wziąć pod uwagę specjalne życzenia poszczególnych osób. Tak dobrze i elegancko nie jadłem jeszcze nigdy – w ogóle nie daje się odczuć, iż trwa wojna. Po południu dwie godziny spałem i rozegrałem partię szachów. O godzinie 18.30 zjedliśmy kolację – tak samo dobrą i bogatą.

Później pograłem jeszcze trochę na akordeonie i o godzinie 20.00 znalazłem się w kinie. To jest tu najlepsze; codziennie do kina, co dwa dni nowy program.

O 22.30 wziąłem szybką kąpiel w Morzu Północnym. Była to moja pierwsza kąpiel morska. Mogę wam powiedzieć, że bardzo zszokował mnie słony smak wody. Jeszcze teraz czuję go na ustach. Jednak kąpiel jest tu wyjątkowo przyjemna. W ogóle nie jest zimno. Teraz znowu usiadłem do pisania. Ogólnie tak wyglądał przebieg tego dnia.

Kwaterę, wraz z pozostałymi pilotami, zajmuję w jednym z baraków. Do dyspozycji mamy dwuosobowe pokoje. Jest bardzo miło. Piękne krzesła, stoły, szafy i obrazy, w pokoju mamy ogrzewanie parowe i bieżącą wodę. Na podłodze leży dywan. Oczywiście oddano nam do dyspozycji łóżka z materacami. Ale największym komfortem jest telefon, który stoi przy moim łóżku. Tak więc nie mogę narzekać. Codziennie, z wyjątkiem niedzieli, kursuje statek pomiędzy Wilhelmshafen i Cuxhaven. Nasza poczta odpływa i przyływa parowcami.”<sup>30</sup>

Sielanka skończyła się w następną niedzielę, 25 lipca 1943 roku, gdy amerykańskie bombowce rozpoczęły operację „Blitz Week”; w ciągu sześciu kolejnych dni miało zostać zaatakowanych dziesięć celów na terenie Niemiec. Pierwszego dnia operacji dwa zgrupowania bombowców zaatakowały Kiel (Kilonia) i Hamburg. O godzinie 14.54 w powietrze poderwały się Bf 109 T należące do Jasta Helgoland, nie udało im się jednak nawiązać kontaktu z nieprzyjacielem, który w międzyczasie zmienił kurs i niemieckie myśliw-



Piloci Jagdstaffel Helgoland, od lewej: Uffz. Ewald Herhold, Fw. Erich Carius i Uffz. Oscar Menz.

Pilots of Jagdstaffel Helgoland (from left): Uffz. Ewald Herhold, Fw. Erich Carius and Uffz. Oscar Menz (via Barbas)



Fw. Erich Carius przed kabiną Bf 109 T-2 na lotnisku na wyspie Helgoland, lipiec 1943 roku.

Fw. Erich Carius the cockpit of a Bf 109 T-2, Heligoland, July 1943. (via Barbas)

ce o godzinie 15.27 wróciły do bazy. Personel naziemny natychmiast zabrał się za uzupełnianie paliwa i już o godzinie 16.08 Messerschmitty ponownie znalazły się w powietrzu, aby pomiędzy 16.16 i 16.20 zaatakować znajdujące się w pobliżu Hamburga bombowce należące do 1. Bomb Wing. O godzinie 16.55 zestrzelenie B-17 zgłosił Lt. Hondt: „Wystartowaliśmy w sile pięciu maszyn przeciwko Boeingom. Pod Hamburgiem uzyskałem zestrzelenie, siedmiu członków załogi bombowca wyskoczyło na spadochronach. Płonący wrak spadł na pole porośnięte zbożem.”<sup>31</sup> Drugą Latającą Fortecę zestrzelił o godzinie 17.32 Uffz. Turowski. Amerykański bombowiec, uszkodzony już wcześniej przez myśliwce lub artylerię przeciwlotniczą, leciał na wysokości 3500 metrów i po kilku seriach zwałił się w wody Morza Północnego.

Następnego dnia, 26 lipca 1943 roku, Amerykanie znów zaatakowali stocznie w Hamburgu. Drugim celem była tym razem fabryka opon w Hannover. Myśliwce Jasta Helgoland wystartowały po raz pierwszy już o godzinie 10.37, jednak nie zdołały nawiązać kontaktu z nieprzyjacielem i po półgodzinie wróciły na macierzyste lotnisko.

Po uzupełnieniu paliwa, o godzinie 11.23, eskadra ponownie znalazła się w powietrzu. Messerschmitty powoli wspinały się na pułap 8000 metrów, kierując się najpierw na zachód, a następnie na południowy zachód. O godzinie 11.40 zgłoszono obecność formacji nieprzyjaciela w odległości 40 km na północ od Norderney, na wysokości 8000 metrów. Dwanaście minut później kolejny meldunek: obserwowana formacja nieprzyjaciela w odległości 50 km na północ od Borkum, a druga grupa bombowców zaobserwowana w odległości 40 km na zachód od Cuxhaven. Dwie minuty później nad Wangerooge doszło do zaciętej walki z grupą 36 bombowców. Już o godzinie 11.55 jedną Fortecę zestrzelił Uffz. Dölling. Jego relacja umieszczona została we wstępie do niniejszej książki. Drugą Latającą Fortecę zapisał na swoje konto Uffz. Erich Ulmschneider: „Gdzieś pomiędzy 11.00 a 12.00 przez głośniki rozległ się zniemawidzony, zbyt głośny rozkaz: ‚Start alarmowy!’

Przylecieli. Siedzimy już w swoich maszynach, po tym jak kilka minut wcześniej dotarł do nas rozkaz pogotowia startowego. Mechanicy urucho-



Dowódca Jagdstaffel Helgoland, Lt. Erich Hondt. (Author)

Lt. Erich Hondt, the commander of Jagdstaffel Helgoland.

mili maszynę rozruchową, nacisnąłem odpowiednią dźwignię i silnik zaczął burczeć. Była pełnia lata, silnik niemal natychmiast zaczął równo chodzić, więc wszyscy rozpoczęliśmy kołować na start. Doskonale przeciwiczny start alarmowy jak zawsze udał się perfekcyjnie. Przed brzegiem wyspy obligatoryjny zakręt w lewo, ponieważ z obawy przed nalotem z małej wysokości balony zaporo-we prawie zawsze znajdowały się w powietrzu, tak było i tego dnia. Po zbiórce w powietrzu Jasta, w składzie jedenastu Bf 109 T, poleciała w stronę Boeingów kursem północno wschodnim.

Wreszcie po półgodzinnym locie zobaczyliśmy, jak pojawiają się przed nami, lecąc na wysokości około 7000 metrów. Napięty spokój w kabinach naszych myśliwców, tylko w słuchawkach sły-chać spokojny głos dowódcy eskadry: 'Liczne Dicke Autos<sup>32</sup> przed nami w zasięgu wzroku, atakujemy!' Po niewielkiej korekturze kursu znaleźliśmy się dokładnie przed czołem jednego z pułków,

złożonego z 30 Fortec, które rosły w oczach, serce zaczęło bić coraz szybciej i podeszło mi do gardła – odczuwałem jednocześnie strach i gorączkę polowania. Na prawo od nas zaatakował już Lt. Hondt z pierwszym rojem, drugi rój, którym dowodził Fw. Erich Carius, gdzie leciałem jako numer drugi, odstawał nieco z lewej strony i dzieliła go jeszcze od bombowców odległość około 1500 metrów. Wszystko musiało się dziać bardzo szybko – Revi został włączony, broń przeładowana i teraz należało już tylko uchwycić wroga w celownik. Fortece uparcie leciały w naszą stronę, prowadząc już dziki ogień obronny. Złapałem bombowca dokładnie w świetlisty krąg Revi, a więc dzieli nas jeszcze dystans 1000 metrów, dostatecznie dużo czasu, aby najpierw wstrzelać się z karabinów maszynowych, a następnie 'przygrzmocić' z obydwu skrzydłowych działek. Krótka seria, a potem przyciśnięcie spustów działek i nic... Zanurkowałem pod pułkiem odskakując



Lt. Hondt siedzi na burcie kabiny swojego Bf 109 T, z boku kadłuba widoczne owalne pokrywy luków umożliwiające dostęp do urządzenia GM-1.

Lt. Hondt in the cockpit of his B f 109 T. Of note are oval covers of access hatches to GM-1 installation. (Author)



w bok, nacisnąłem na wszystkie przyciski, aby przeladować broń – znowu nic, żadnego wskaźnika gotowości uzbrojenia! Co za cholerne gówno – zacięcie broni pokładowej! Zrozpaczony wróciłem na Helgoland, wykonałem okropne lądowanie i potoczyłem się w stronę zabudowań.

Mechanicy zabrali się gorączkowo za pracę. Drobna usterka o kolosalnym znaczeniu: łuska nie została wyrzucona i spowodowała spięcie w instalacji, wystrzelił bezpiecznik i wszystko przestało działać. Z daleko słychać było grzmot silników i walkę powietrzną, a tymczasem ja musiałem siedzieć na ziemi. Po 20 minutach mój Me był znów gotów do startu, a ja otrzymałem polecenie przygotowania się do następnego lotu bojowego.

Naraz wszyscy zaczęli nasłuchiwać odgłosów silników dochodzących z północnego wschodu i na wysokości 4000 metrów zauważyli sylwetkę samolotu. Była to samotna B-17 wracająca do Anglii, która, prawdopodobnie uszkodzona, odłączyła się od swojej formacji. Jej pechem było, iż przelatywała zbyt blisko Helgolandu. Mechanicy natychmiast włączyli urządzenie zapłonowe, a ja jeszcze nigdy tak szybko jak wówczas nie zająłem miejsca w kabinie – ostatni gotowy do akcji 'Toni' z pełną mocą silnika opuścił lotnisko. Jednocześnie przeklinałem i zachwalałem swoją maszynę: 'Ty ociężała kaczko, mój kochany, dobry 109, szybciej, szybciej!'

Kiedy znalazłem się w odległości 1000 metrów i przygotowałem się do przeprowadzenia ataku zauważyłem, iż nieprzyjaciel nie wykonał żadnego manewru, nie dostrzegłem nawet śladu ognia obronnego. Coś było nie tak z tym bombowcem, być może na pokładzie byli ranni, przecież w przeciwnym wypadku musieliby mnie zauważyć? Zbliżyłem się jeszcze bardziej, jeszcze 400-500 metrów i wystrzełem serię z karabinów maszynowych, zrobię krótką przerwę i otworzę ogień ze wszystkich luf. Stop! To nie może być prawdą! Wyraźnie jednak widzę, jak od Boeinga odrywają się ciemne punkty, pojawiają się pierwsze spadochrony. Dowódca załogi musiał zrozumieć bezsens tej nierównej walki i wydał rozkaz opuszczenia samolotu. Odetchnąłem z ulgą, byłem przygotowany na zażartą walkę. Kiedy naliczyłem osiem spadochronów i zobaczyłem, jak Boeing wali się do wody, skierowałem się na Helgoland z niesamowitym uczuciem ulgi i radości na sercu: 'Nie będziesz miał ich na sumieniu!'

W domu, nad Helgolaniem, przeleciałem dwukrotnie nad lotniskiem kiwając skrzydłami i wylądowałem, tym razem, na piątkę. Radość była wielka, ponieważ wszyscy pozostali koledzy szczęśliwie wrócili do domu z jednym pewnym zestrzeleciem i jednym prawdopodobnym.



Lt. Hondt w amerykańskiej skórzanej kurtce lotniczej pozuje do zdjęcia z pięcioma młodymi mieszkankami Helgolandu na tle Messerschmitta Bf 109 T.

Lt. Hondt, wearing an American army-issue airman leather jacket, posing in company of five young natives of Helgoland, with a Messerschmitt Bf 109 T in the background. (F. J. Marshall, Messerschmitt Bf 109T. Die Jäger der Graf Zeppelin.)

Dowódca eskadry zatroszczył się o to, aby załoga Boeinga jak najszybciej została wyciągnięta z wody przez łódź ratownictwa morskiego. Wieczorem popłynęliśmy naszą łodzią na wyspę, aby u 'Ciotki Lotty' świętować sukcesy odniesione tego dnia.<sup>33</sup>

Dowódca eskadry, Lt. Hondt, musiał przerwać atak, jego Messerschmitt trafiony został 11 pociskami przez strzelców pokładowych i odniósł uszkodzenia. Hondt zdołał jednak dotrzeć nad Helgoland i bezpiecznie wylądować.

Uffz. Dölling zestrzelił bombowiec B-17F, 42-30279, „Black Jacker”, który pilotował Second Lieutenant Jack W. Daniel. Wrak samolotu rozbił się w pobliżu Alte Mellum, ławicy piaskowej niedaleko Wangerooge. Katastrofę przeżyło trzech członków załogi: mechanik pokładowy, Staff Sergeant Edwin H. Buck, radiooperator, Sergeant Wayne W. Pringey i pilot, Second Lieutenant Jack W. Daniel.

Natomiast Uffz. Ulmschneider zapisał na swoje konto bombowiec B-17F, 42-5895, „Souise Family”, który pilotował First Lieutenant Theo R. Harris. Amerykański pilot podjął próbę wodowania, ale później zmienił zamiar i wydał załodze rozkaz opuszczenia samolotu. Członkowie załogi, znajdu-





Głównym przeciwnikiem Messerschmittów Bf 109 T należących do Jasta Helgoland były amerykańskie bombowce B-17F, na zdjęciu samolot „Knockout Dropper” z 303rd Bomb Group.

Main adversary of Messerschmitt Bf 109 Ts of Jasta Helgoland were B-17Fs, American heavy bombers. Seen here is “Knockout Dropper” of 303rd Bomb Group. (Author)

jący się w przedniej części maszyny, wyskoczyli na spadochronach. Rozkaz opuszczenia maszyny nie dotarł jednak do pozostałych lotników zgromadzonych w pomieszczeniu radiooperatora, które stanowiło ich schronienie na wypadek przymusowego lądowania. O dziwo, trzech z nich przeżyło upadek samolotu do morza i zostało następnie wyłowionych z wody przez łódź należącą do 4. Seenotstaffel. Z siedmiu lotników, którzy opuścili samolot na spadochronach, przeżyło również trzech: pilot, bombardier i mechanik pokładowy.

W środę, 28 lipca 1943 roku, piloci Jasta Helgoland wystartowali o godzinie 09.35 do już trzeciego lotu bojowego w tym dniu, aby o godzinie 09.58, na północny zachód od jeziora Dümmer-See, nawiązać kontakt bojowy z grupą Latających Fortec należących do 4. Bomb Wing, których celem były zakłady Focke-Wulf w Oschersleben. Niemiecką formację prowadził Lt. Erich Hondt: „Podczas pierwszego ataku zestrzeliłem jeden bombowiec, który odwrócił się o 180 stopni i przepadł w dole. Zainkasowałem trafienie w silnik, a wyciekający olej zachlapał mi oszklenie kabiny. Zająłem pozycję do następnego ataku próbując trafić następnego bombowca, byłoby to jednak wyłącznie kwestią szczęśliwego przypadku, ponieważ nie mogłem w ogóle celować – na domiar złego nie widziałem nic, co działo się wokół. Gęsty czarny dym kłębił się w kabinie, silnik zaczął stukać i przerywać, musiałem podjąć próbę przymusowego lądowania. Podczas lądowania ściąłem dwa drzewa i maszt telegraficzny. Następnie znalazłem się pośród ogromnej chmury pyłu na środku pola porośniętego zbożem.

Kiedy doszedłem do siebie, siedziałem z pękającą z bólu głową na sofie w dużym wiejskim domu.

Mój samolot został całkowicie zniszczony wskutek otrzymania sześciu bezpośrednich trafień oraz w wyniku przymusowego lądowania. Wydarzyło się to pod Meppen przy granicy holenderskiej.”<sup>34</sup>

Ekipa remontowa Luftwaffe, która przybyła na miejsce wypadku, zakwalifikowała samolot Bf 109 T (W.Nr. 7781, „zielona 2”) jako... uszkodzony w 50% (sic!).

Lt. Hondt zestrzelił samolot B-17F (z 412nd Bomb Squadron, 95th Bomb Group, numer seryjny 42-30150, „Exterminator”), który pilotował Second Lieutenant Fred D. Hodges.

Następnego dnia, 29 lipca 1943 roku, lotnisko na wyspie Helgoland stało się „zastępczym” celem ataku 32 bombowców amerykańskich, które z powodu pełnego zachmurzenia nie zrzuciły bomb nad właściwy cel – zakłady Deutsche Werke w Kiel (Kilonia). Niemcy odnotowali upadek 117 bomb zapalających o wagomiarze po 250 funtów na wydmy oraz około 80 bomb, które wpadły do morza. Bombardowanie nie spowodowało żadnych większych szkód. W pogon za amerykańskimi bombowcami wyruszyły trzy maszyny Jasta Helgoland, jedną z nich pilotował dowódca eskadry, Lt. Hondt: „Dzisiaj rano start alarmowy. Pogoniliśmy w składzie trzech samolotów za dużą formacją bombowców, aż w końcu udało mi się ją dopędzić. Skręt, otwarcie ognia, jedno z moich działek się zacina!

Przeprowadzam kilka ataków w strugach pocisków wystrzeliwanych przez strzelców pokładowych, mogę nawet zaobserwować trafienia i smugi dymu pojawiające się za ostrzeliwanymi bombowcami, jednak żaden z nich nie spada! Bezsilna wściekłość! Uderzam jeszcze raz! Bum!

Trafienie w silnik! W mgnieniu oka kabina wypełnia się dymem. Chcę skakać – zastanawiam się – stawiam maszynę na głowie. W bitewnym zapale zapędziłem się daleko w morze, teraz nie widać już brzegów. Silnik mojego samolotu krztusi się i dymi – ponownie chcę skakać – nie widzę już nic i odrzucam osłonę kabiny. Tam przede mną czarna chmura – Helgoland został trafiony bombami! Nie jestem już w stanie dotrzeć nad stały ląd i ląduję na brzuchu na zniszczonym pasie, prawdziwy kryminał!

Znowu kolejny samolot całkowicie zniszczony! Wkrótce nie będziemy już mieli żadnego!”<sup>35</sup>

Co ciekawe, i tym razem ekipa remontowa Luftwaffe uznała, iż Bf 109 T (W.Nr. 7746, „zielona 7”) nadaje się do naprawy, a stopień uszkodzeń określiła na zaledwie 35%. Całkowicie zniszczony podczas przymusowego lądowania na lotnisku Leck (w wyniku wcześniejszego uszkodzenia ogniem strzelców pokładowych amerykańskich bombowców) został za to inny Bf 109 T (W.Nr. 7769), który pilotował Uffz. Wilhelm Massoth. Niemiecki pilot został przy tej okazji ranny i trafił do szpitala.

Strata trzech samolotów i bardzo aktywne działania Jasta Helgoland podczas ostatniego tygodnia lipca 1943 roku wyczerpały siły jednostki. Zarówno 30, jak i 31 lipca 1943 roku eskadra nie dysponowała żadnym sprawnym samolotem i jej piloci nie mogli wziąć udziału w kolejnych walkach powietrznych.

Również w pierwszej połowie sierpnia 1943 roku przeciętna dzienna liczba samolotów gotowych do działań nie przekraczała trzech maszyn. Dnia 9 sierpnia 1943 roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy Jagdstaffel Helgoland – Lt. Erich Hondt objął dowodzenie 2./JG 11 stacjonującej w Husum, zastąpił go Oblt. Friedrich Bartels, który przybył z frontu wschodniego, gdzie walczył w składzie JG 52. Uffz. Ulmschneider bez specjalnego żalu rozstał się z dotychczasowym dowódcą: „Hondt znalazł się tutaj wyłącznie w pogoni za Krzyżem Rycerskim, cierpiał na ‘popęd do Krzyża Rycerskiego’, jak mówiliśmy wówczas. Na Helgolandzie było dla niego po prostu zbyt spokojnie. Hondt był zawiadką nie zważającym na własne bezpieczeństwo, ani też na bezpieczeństwo ludzi, którzy z nim latali.”<sup>36</sup> Erich Hondt nie doczekał się jednak upragnionego odznaczenia. W dniu 8 października 1943 roku został zestrzelony i ciężko ranny, wskutek rozległych oparzeń spędził sześć miesięcy w szpitalu. Wrócił jednak do latania bojowego i jeszcze kilka razy był zestrzelony i ranny. W marcu 1945 roku, po uzyskaniu łącznie 16 zwycięstw powietrznych w prawie 150 lotach bojowych, przeniesiony zo-

stał do JV 44, gdzie szkolił się na odrzutowym myśliwcu Me 262. Przeżył wojnę, ale liczne obrażenia i rany, których doznał podczas służby w Luftwaffe, pozostawiły trwały ślad na jego zdrowiu i stały się następnie przyczyną jego przedwczesnej śmierci w wieku 54 lat.

W dniu 2 września 1943 roku Jagdstaffel Helgoland utraciła jednego ze swoich wyróżniających się pilotów. Podczas wykonywania akrobacji na małej wysokości, Uffz. Rudolf Dölling stracił panowanie nad sterami samolotu Bf 109 T-1 (W.Nr. 7772, „zielona 5”), który runął do morza grzebiąc w swoich szczątkach pilota. Następnego dnia wrak samolotu wraz z ciałem pechowego pilota podniesiono z morskiego dna. Rudolf Dölling, który rozpoczął służbę w Luftwaffe w październiku 1940 roku, w składzie Jasta Helgoland zestrzelił jedną Latającą Fortecę.

W połowie września 1943 roku nastąpiła kolejna zmiana na stanowisku dowódcy jednostki. Oblt. Friedrich Bartels przeniesiony został do I./JG 11, a na jego miejsce na Helgoland przybył Oblt. Hans-Heinrich König. König urodził się 23 lipca 1921 roku w Halle, w dniu 1 października 1939 roku, w stopniu Fahnenjunker, rozpoczął służbę w Flie-



Uffz. Erich Ullmschneider przed swoim Bf 109 T-1. Za gołonią głównego podwozia widoczny jest zaczep do katapulty. Uffz. Erich Ullmschneider by his Bf 109 T-1. Note catapult fitting behind the main landing gear wheel strut. (via Barbas)

gerausbildungsregiment 12, w Königsberg-Neumark. Po zakończeniu szkolenia w lutym 1941 roku, przydzielony został do 5./ZG 76, gdzie nad Morzem Północnym uzyskał swoje dwa pierwsze zwycięstwa powietrzne. Pod koniec roku 1941 jego jednostka włączona została do III./NJG 3, wchodzącego w skład nocnego lotnictwa myśliwskiego. W czerwcu 1942 roku uzyskał dwa kolejne zestrzelenia. W nocy 26 czerwca 1942 roku, podczas ataku na brytyjski bombowiec, został ciężko ranny i stracił oko. Po trzech miesiącach spędzonych w szpitalu, na własną prośbę, wrócił do służby. Początkowo był instruktorem w II./Nachtjagd Schule 1, a następnie zdołał uzyskać przydział frontowy do dziennego lotnictwa myśliwskiego.

W czwartek, 30 września 1943 roku, para Bf 109 T wystartowała w trybie alarmowym z zadaniem przechwycenia pojedynczego samolotu rozpoznawczego nieprzyjaciela, który leciał wzdłuż niemieckiego wybrzeża Morza Północnego. Po prawie godzinnych, bezowocnych poszukiwaniach, obydwa myśliwce powróciły na macierzyste lotnisko. Jasta Helgoland zameldowała na koniec miesiąca września 1943 roku stan 16 samolotów, z których 11 było gotowych do działań.

W dniu 4 października 1943 roku dowództwo 8. Armii Powietrznej USAAF postanowiło zbombardować cele położone we Frankfurcie/Main oraz na terenie dorzecza Saary. W celu rozproszenia wysiłku niemieckich myśliwców, 38 bombowców B-24 Liberator, należących do 392. i 44. Bomb Groups, miało wykonać pozorny atak na cele w północnych Niemczech. Zadaniem Liberatorów był przelot nad Morzem Północnym, a następnie, jeszcze przed dotarciem do linii brzegowej, możliwie szybki powrót do Anglii.

Po wykryciu zbliżających się bombowców amerykańskich o godzinie 09.38 z lotniska Jever, wystartowało 9 myśliwców Bf 109 T należących do Jasta Helgoland.<sup>37</sup> Niemieckim myśliwcom morskim towarzyszyły tym razem samoloty z II./JG 11. O godzinie 09.45 zameldowano obecność bombowców w odległości około 150 km na zachód od Helgolandu. O godzinie 09.56 na wysokości 7000 metrów eskadra Bf 109 T utworzyła szyk bojowy, kierując się na północ. O godzinie 10.09 niemieccy piloci nawiązali kontakt wzrokowy z nieprzyjacielem. Podczas trwającej prawie 25 minut walki dowódca Jasta Helgoland, Oblt. Hans-Heinrich König, zestrzelił jednego Liberatora.



Messerschmitt Bf 109 T, W.Nr. 7767, „czarna 6”, na lotnisku Lister. Od kołpaka śmigła do kabiny namalowany był na burcie kadłuba czerwony, stylizowany płomień.

Messerschmitt Bf 109 T, W.Nr. 7767, „Black 6” at Lister airfield. The aircraft sported a painting of stylized flame extending from the propeller spinner along fuselage side. (F. J. Marshall, *Messerschmitt Bf 109T. Die Jäger der ›Graf Zeppelin‹*)



Jeszcze jedno ujęcie tego samego samolotu, tym razem podczas dostrajania radiostacji FuG VII.

One more shot of the same machine, this time photographed during a tuning of its FuG VII radio set. (F. J. Marshall, Messerschmitt Bf 109T. Die Jäger der »Graf Zeppelin«)

Do końca października 1943 roku piloci Jagdstaffel Helgoland nie zdołali uzyskać już więcej zestrzeleń, straty własne ograniczyły się do jednego samolotu zniszczonego podczas przymusowego lądowania (Bf 109 T-1, W.Nr. 7736) oraz dwóch uszkodzonych.

W związku ze zbliżającą się zimą i stale pogarszającymi się warunkami atmosferycznymi, z końcem października 1943 roku, jednostka przebazowana została z wyspy Helgoland na lotnisko Lister w południowej Norwegii. Część samolotów i pilotów pozostała jednak na wyspie. Pas startowy lotniska Lister pokryty był deskami. Było to bardzo niebezpieczne w czasie deszczu i silnego wiatru.

Dnia 3 listopada 1943 roku, podczas powrotu z patrolu, odmówił posłuszeństwa silnik Bf 109 T (W.Nr. 7734), który pilotował Oblt. König. Doświadczony pilot zdołał jednak bezpiecznie wodować, a następnie wydostać się z kabiny. Jego boczny podał przez radio dokładne miejsce upadku samolotu, alarmując okręty obrony wybrzeża Kriegsmarine. Wkrótce jeden z okrętów patrolowych pojawił się na miejscu zdarzenia i wyciągnął pilota z wody.

Przez kolejne dni Bf 109 T wykonywały liczne loty patrolowe, osłaniając przybrzeżne konwoje pływające wzdłuż brzegów Norwegii. Dopiero 18 listopada 1943 roku, około 13.00, samoloty Jasta

Helgoland przechwyciły formację 102 bombowców B-24 Liberator, które otrzymały zadanie zbombardowania wytwórni samolotów w Kjeller w Norwegii. Podczas trwającego kilka minut ataku, po jednym amerykańskim bombowcu zestrzelili Uffz. Willi Walbeck, Uffz. Walter Kirchner oraz Uffz. Ernst Breton. Uffz. Breton, kilka minut po uzyskaniu swojego pierwszego zwycięstwa powietrznego, zginął w kabinie swojego Bf 109 T (W.Nr. 7735, „zielone 24”). Wrak samolotu wpadł do morza, a zwłoki pilota odnaleziono dopiero 6 grudnia 1943 roku, na wybrzeżu Szwecji w pobliżu Skaftö. Jasta Helgoland straciła tego dnia jeszcze jeden samolot, poważnych uszkodzeń podczas przymusowego lądowania w rejonie Frydsbrömnud w Danii doznał Bf 109 T (W.Nr. 7745).

Z dniem 30 listopada 1943 roku Jagdstaffel Helgoland przemianowana została oficjalnie na 11./JG 11. Wraz z 10./JG 11 podporządkowano ją Kommando Skagerrak, którego dowódcą został Hptm. Siegfried Simsch, jednocześnie Staffelkapitän 10./JG 11.

W dniu 4 grudnia 1943 roku nowym dowódcą jednostki, obecnie już 11./JG 11, mianowany został Oblt. Herbert Christmann, który służył poprzednio w JGr. 50. Dotychczasowy dowódca jednostki, Oblt. Hans-Heinrich König, został dowódcą 3./JG



11. W maju 1944 roku awansowano go na dowódcę I./JG 11. Kilkanaście dni później, 24 maja 1944 roku, ostrzelany przez niego B-17 eksplodował w powietrzu, siła wybuchu była tak duża, iż urwała lewe skrzydło pilotowanego przez Königa Fw 190, który wraz z pilotem roztrzaskał się o ziemię w pobliżu Kaltenkirchen. Oblt. Hans-Heinrich König uzyskał w sumie 24 zwycięstwa powietrzne, w tym 20 bombowców czterosilnikowych, pośmiertnie, w dniu 2 września 1944 roku, udekorowany został Krzyżem Rycerskim.

Do ostatniego spotkania z nieprzyjacielem pilotów Bf 109 T w 1943 roku doszło w dniu 27 grudnia, gdy para Messerschmittów wystartowała z Liester, w celu przechwycenia rozpoznawczego Mosquito należącego do 333. dywizjonu RAF. Samolot brytyjski okazał się jednak szybszy i zdołał umknąć w chmury.

W piątek, 14 stycznia 1944 roku, 24 dwusilnikowe samoloty typu Beaufighter, należące do 144 i 404 dywizjonu RAF, zaatakowały dwa niewielkie konwoje płynące w pobliżu wybrzeża Norwegii. Napastników próbowało odeprzeć siedem Bf 109 T należących do 11./JG 11. Zestrzelenie dwóch Beaufighterów zgłosił Uffz. Emil Kohl, a trzeciego Uffz. Paul Rohe. Pomimo interwencji niemieckich myśliwców, Brytyjczycy zatopili dwa parowce („Entrerios” – 5179 BRT oraz „Wittekind” – 4029 BRT) i uszkodzili okręt patrolowy „Kiebitz” (VP 5307).

Uffz. Emil Kohl nie cieszył się zbyt długo swoim sukcesem. Już 20 stycznia 1944 roku zginął w wypadku lotniczym, którego świadkiem był Ofw. Georg Weinmann ze Stab IV./JG 5: „leciałem właśnie przez Oslo do Drontheim-Lade. Na lotnisku, poza moim Junkersem W 34, zatrzymał się również Focke-Wulf Fw 58 ratownictwa morskiego. Poza nami w tym czasie nie było tam innych samolotów. Niestety podczas mojego pobytu na lotnisku Kristiansand byłem naocznym świadkiem wypadku, w którym, na pokładzie Bf 109 T, zginął młody pilot.

Pilot ten przeleciał nad polem wzlotów na małej wysokości, a następnie wyciągnął swojego Bf 109 T stromo do góry. Podczas wykonywania tego manewru najprawdopodobniej przeciążył maszynę, która wytraciła prędkość i przepadła przez skrzydło. Pilotowi udało się wprawdzie wyrównać nad ziemią, ale samolot nie zdołał nabrać odpowiedniej prędkości. Maszyna, pod dość ostrym kątem, uderzyła w ziemię, pilot zginął na miejscu. Silnik Bf 109 do połowy wbił się w ziemię, a kadłub niemal został sprasowany.”<sup>38</sup>

Złe warunki atmosferyczne utrudniały działania USAAF oraz Luftwaffe w lutym 1944 roku. Pomimo tego, dowództwo amerykańskiego lotnic-

stwa bombowego rozpoczęło operację „Argument”, znaną bardziej pod nieoficjalnym mianem „Big Week” (wielki tydzień), której zadaniem było sparaliżowanie niemieckiego przemysłu lotniczego. Trzeciego dnia operacji, 22 lutego 1944 roku, zasadniczym celem nalotów były fabryki lotnicze w rejonie Halberstadt-Bernburg. I tym razem Amerykanie przeprowadzili równoległe operację dywersyjną. Około 30 Latających Fortec, należących do 92nd, 96th i 305th Bomb Group, odłączyło się od głównego zgrupowania i skierowało w stronę brzegów Danii nad lotnisko Luftwaffe w Aalborg.

Około godziny 14.00 z lotniska Lister wystartowały Bf 109 T z 11./JG 11, które skierowały się w stronę Grove. Po upływie kolejnych pięćdziesięciu minut, Messerschmitty zaatakowały grupę B-17. Dowódca eskadry, Oblt. Herbert Christmann, jako pierwszy, o godzinie 14.50, zgłosił zestrzelenie Latającej Fortecy. Było to jego 6 zwycięstwo powietrzne. Sześć minut później swoje piąte zwycięstwo powietrzne uzyskał Fw. Franz Ritschel. O godzinie 15.00 zestrzelenie Latającej Fortecy zameldował Uffz. Karl Merbeth. Było to pierwsze zwycięstwo powietrzne tego pilota. Czwartą Fortecę, która została zestrzelona o godzinie 15.05 na wysokości 6000 metrów w odległości około 20 km na zachód od Stenbjerg, zapisał na swoje konto Uffz. Walter Kirchner – było to dla niego drugie zwycięstwo powietrzne w karierze.

Second Lieutent James L. Liles z 326th Bomb Squadron był świadkiem zestrzelenia B-17G, 42-97494, „Hot Rock” z 325th Bomb Squadron, 92nd Bomb Group: „Widziałem B-17 znajdującą się około 150 metrów pod nami na godzinie pierwszej. Maszyna spadała ostro w dół, a następnie stromo wyciągnęła w górę. Wówczas oderwał się od niej pojedynczy spadochron, który zawiesił się na dolnej, kulistej wieżyczce strzeleckiej.”<sup>39</sup>

Drugą z zestrzelonych Fortec była B-17G, 42-31377, z 327th Bomb Squadron, 92nd Bomb Group, którą pilotował 2/Lt William R. Lavies. Cała załoga samolotu wyskoczyła na spadochronach, dziewięciu lotników dostało się do niewoli, dowódca załogi, 2/Lt Lavies miał wyjątkowego pecha i utopił się w Limfjord.

Trzecia Forteca, B-17G, 42-31409, z 364th Bomb Squadron, 305th Bomb Group, którą pilotował Lt Charles O. Barnes, zestrzelona została nad morzem. Cała załoga zginęła.

Czwarta Forteca, B-17G, 42-31322, „Mi Amigo” z 364th Bomb Squadron, 305th Bomb Group, którą pilotował Lt John G. Kriegshauser, została ciężko uszkodzona podczas ataku Bf 109 T i wprawdzie zdołała dotrzeć nad Anglię, ale rozbiła się w pobliżu Sheffield, grzebiąc w swoich szczątkach całą załogę.



Skoncentrowany ogień strzelców pokładowych amerykańskich bombowców był tego dnia niezwykle skuteczny. Amerykanie zestrzelili dwa Bf 109 T-2: W.Nr. 7757 i W.Nr. 7732. Piloci obydwu myśliwców – Uffz. Erich Naujokat i Gefr. Kurt Schwarz – zginęli.

W miesiącu marcu 1944 roku Messerschmitt Bf 109 T, należące do 11./JG 11, wykonywały loty patrolowe w osłonie konwojów przybrzeżnych. Eskadra nie zanotowała żadnych sukcesów. W dniu 30 marca 1944 roku, podczas przelotu z lotniska Lister do Mandal, Bf 109 T (W.Nr. 7796) miał awarię silnika. Pilot, Uffz. Karl Tomanek, podjął próbę przymusowego wodowania, jednak zderzył się ze skałą i zginął na miejscu.

Wiosną 1944 roku pozostałe jeszcze w służbie Bf 109 T wykonywały kolejne loty patrolowe wzdłuż wybrzeży Norwegii. Do spotkań z nieprzyjacielem w powietrzu nie dochodziło. Pod koniec maja 1944 roku na wyposażeniu eskadry pozostał już tylko jeden samolot Bf 109 T. Ostatnia maszyna tego typu wycofana została z użytku w jednostce operacyjnej pod koniec sierpnia 1944 roku. Tak zakończyła się historia bojowego użycia morskiej wersji najslawniejszego myśliwca, konstrukcji Willega Messerschmitta, noszącego oznaczenie Bf 109 T.

Ostatnia wzmianka o tym typie samolotu w oficjalnych dokumentach Luftwaffe pochodzi z dnia

31 marca 1945 roku. Dowództwo Luftflotte 6 skierowało zapytanie do naczelnego dowództwa Luftwaffe, dotyczące możliwości otrzymania dodatkowych samolotów do osłony niemieckich okrętów i statków ewakuacyjnych, które kursowały pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią Morza Bałtyckiego. Dowództwo Luftflotte 6 zainteresowane było w szczególności wyposażeniem w katapulty statków pływających do Kurlandii. Katapulta miała umożliwić start samolotu myśliwskiego w przypadku bezpośredniego zagrożenia ze strony lotnictwa radzieckiego. Stała osłona niemieckich jednostek pływających ze strony samolotów myśliwskich, bazujących na lądzie, była niemożliwa ze względu na problemy z paliwem oraz szczupłość sił.

Naczelne dowództwo Luftwaffe wystosowało następującą odpowiedź: „Model samolotu Bf 109 T przystosowany do startów z katapulty nie jest już dostępny. Obecne modele Bf 109 w porównaniu z nim są prawie o jedną tonę cięższe. Osiągi dostępnych katapult spełniają wymagania związane właśnie z Bf 109 T.

W nawiązaniu do napiętej sytuacji w przemyśle zbrojeniowym proces rozwoju nowej katapulty nie jest możliwy. To samo dotyczy modelu samolotu Fw 190, skonstruowanie katapulty o odpowiednich osiąгах również nie jest możliwe z podanych powyżej przyczyn.”<sup>40</sup>



Przykryty siatkami maskującymi Messerschmitt Bf 109 T na płycie lotniska Lister, wiosna 1944 roku.

Messerschmitt Bf 109 T under camouflage netting at Lister airfield, spring 1941. (F. J. Marshall, *Messerschmitt Bf 109T. Die Jäger der ›Graf Zeppelin‹*)

## Bibliografia

- Marshall F.L., *Messerschmitt Bf 109 T, Die Jäger der „Graf Zeppelin“*, Dießen b.r.w.
- Michulec R., *Messerschmitt Me 109, cz. 1*, Gdynia 1997.
- Murawski M.J., *Samoloty Luftwaffe 1933-1945, t. II*, Warszawa 1997.
- Obermaier E., *Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe, Jagdflieger 1939-1945*, Mainz 1966.
- Prien J., Rodeike P., *Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 1: 1939-1943*, Eutin b.r.w.
- Prien J., Stemmer G., Rodeike P. i Bock W., *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945, Teil 5*, Eutin b.r.w.

## Przypisy

- <sup>1</sup> Woryginalne „der Wetterfrosch” (dosłownie „żabka pogodowa”, słowo pochodne od żabki rzekotki, z której zachowania wzięto pogodę), w żargonie Luftwaffe żartobliwe określenie oficera meteorologicznego. (przyp. aut.)
- <sup>2</sup> Schwarm – dwie pary samolotów myśliwskich w szyku „czterech palców”. (przyp. aut.)
- <sup>3</sup> Katschmarek – potoczne określenie bocznego pilota w Luftwaffe. (przyp. aut.)
- <sup>4</sup> Pulk (pułk) – nazwa stosowana przez pilotów myśliwskich Luftwaffe na określenie bojowej formacji czterosilnikowych bombowców amerykańskich, zwanej w USAAF „combat box”. (przyp. aut.)
- <sup>5</sup> Toni – popularna wśród pilotów Luftwaffe nazwa Bf 109 T. (przyp. aut.)
- <sup>6</sup> Marshall F.L., *Messerschmitt Bf 109 T, Die Jäger der „Graf Zeppelin“*, Dießen b.r.w., s. 236-237.
- <sup>7</sup> Oznaczenie to nosiło nazwę Stammkennzeichen, wprowadzono je w październiku 1939 roku. Czteroliterowe oznaczenie służyło do identyfikacji samolotu od chwili opuszczenia przez niego fabryki do momentu przejścia go przez jednostkę frontową, malowano je najczęściej po obydwu stronach kadłuba, czasami również na skrzydłach. (przyp. aut.)
- <sup>8</sup> Po niemiecku lotniskowiec to Flugzeugträger, dosłownie nosiciel samolotów, najczęściej w języku potocznym używano tej nazwy w skrócie, czyli „Träger”. (przyp. aut.)
- <sup>9</sup> Około 262 metrów. (przyp. aut.)
- <sup>10</sup> Pokładowa wersja angielskiego myśliwca Supermarine Spitfire. (przyp. aut.)
- <sup>11</sup> Marshall F. L., op. cit. s. 49-50.
- <sup>12</sup> W latach osiemdziesiątych norwescy płetwonurkowie wydobyli fragmenty kadłuba należącego do tego samolotu. (przyp. aut.)
- <sup>13</sup> Dornier Do 24 – trzysilnikowa łódź latająca używana przez niemiecką Luftwaffe (przyp. tłum.)
- <sup>14</sup> Marshall F. L., op. cit. s. 103-104.
- <sup>15</sup> Kryptonim naziemnej kontroli lotów. (przyp. aut.)
- <sup>16</sup> Marshall F. L., op. cit. s. 113-114.
- <sup>17</sup> Tamże, s. 128-129.
- <sup>18</sup> W dniu 27 grudnia 1941 roku I./JG 77 uczestniczył w walkach z desantem brytyjskim pod Vagsoy. Piloci niemieccy zgłosili wówczas zestrzelenie pięciu samolotów nieprzyjaciela. Najprawdopodobniej jednak, w tym czasie dywizjon użytkował już tylko samoloty Messerschmitt Bf 109 E-7. (przyp. aut.)
- <sup>19</sup> Nocna jednostka myśliwców jednosilnikowych. (przyp. aut.)
- <sup>20</sup> Marshall F. L., op. cit., s. 195.
- <sup>21</sup> HSS, Herausschuß – uszkodzenie czterosilnikowego bombowca, powodujące opuszczenie przez niego swojego miejsca w zwartym szyku formacji, najczęściej prowadziło do jego późniejszej utraty w wyniku ataków innych myśliwców Luftwaffe, dla których osamotniony bombowiec stanowił łatwy cel. (przyp. aut.)
- <sup>22</sup> Naziemna kontrola lotów w Jever. (przyp. aut.)
- <sup>23</sup> Obrona terytorialna. (przyp. aut.)
- <sup>24</sup> Marshall F. L., op. cit., s. 215-217.
- <sup>25</sup> Ewald Herhold wrócił do latania bojowego dopiero w marcu 1944 roku. Przydzielono go wówczas do 4./JG 11. Został ponownie ranny, ale przeżył wojnę. (przyp. aut.)
- <sup>26</sup> Marshall F. L., op. cit., s. 225.
- <sup>27</sup> Prien J., Rodeike P., *Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 1: 1939-1943*, Eutin b.r.w., s. 357.
- <sup>28</sup> Marshall F. L., op. cit., s. 229.
- <sup>29</sup> Prien J., Rodeike P., op. cit., s. 364.
- <sup>30</sup> Marshall F. L., op. cit. s. 233.
- <sup>31</sup> Tamże, s. 236.
- <sup>32</sup> Dickes Auto (pot. „wielka bryka”) – w żargonie Luftwaffe czterosilnikowy bombowiec. (przyp. aut.)
- <sup>33</sup> Prien J., Rodeike P., op. cit., s. 387-389.
- <sup>34</sup> Marshall F. L., op. cit. s. 241.
- <sup>35</sup> Prien J., Rodeike P., op. cit., s. 409.
- <sup>36</sup> Marshall F. L., op. cit. s. 250.
- <sup>37</sup> Samoloty te przebazowano dzień wcześniej z wyspy na stały ląd. (przyp. aut.)
- <sup>38</sup> Marshall F. L., op. cit. s. 289.
- <sup>39</sup> Tamże, s. 294.
- <sup>40</sup> Tamże, s. 318.

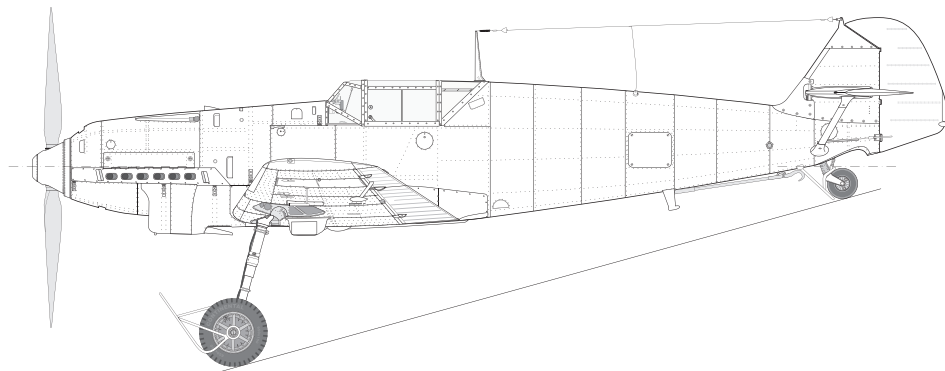
# Messerschmitt Bf 109 T

Arkusz/Sheet 01

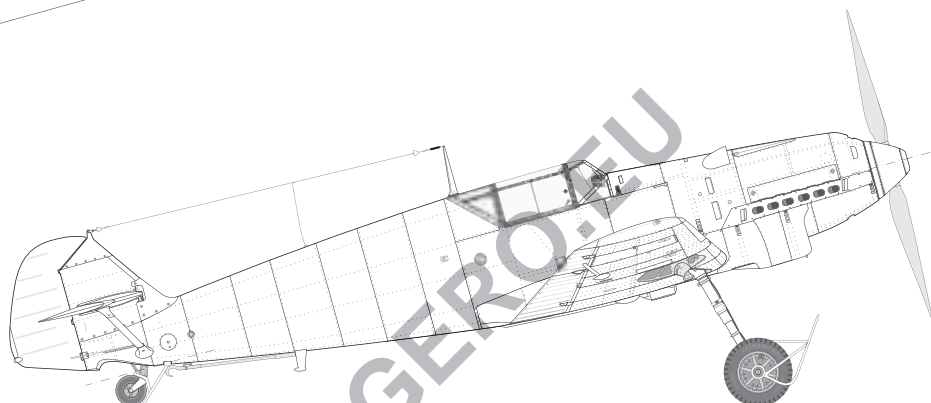
KAGERO

1:72 Scale

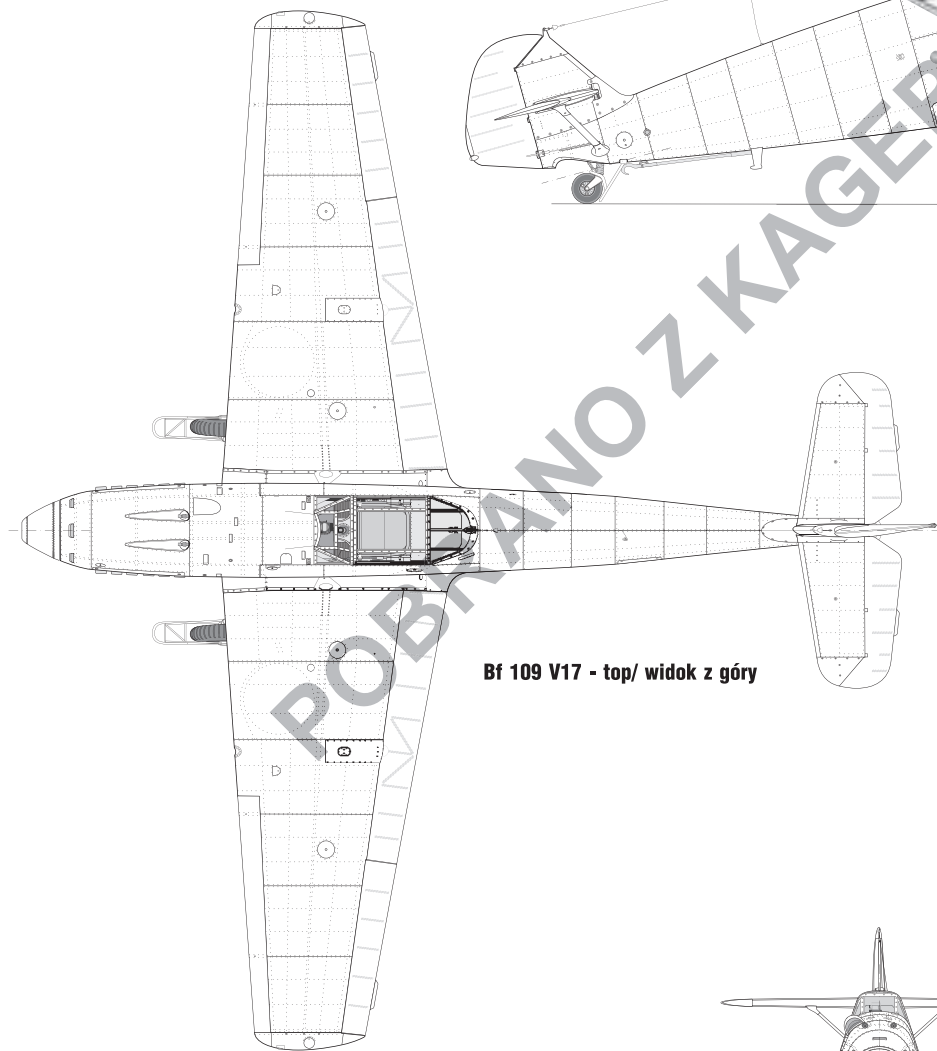
© Mariusz Łukasik 2007



Bf 109 V17, W.Nr 1776, D-IYMS - Summer 1939,  
Travemünde - port/ widok z lewej



Bf 109 V17 - starboard/widok z prawej



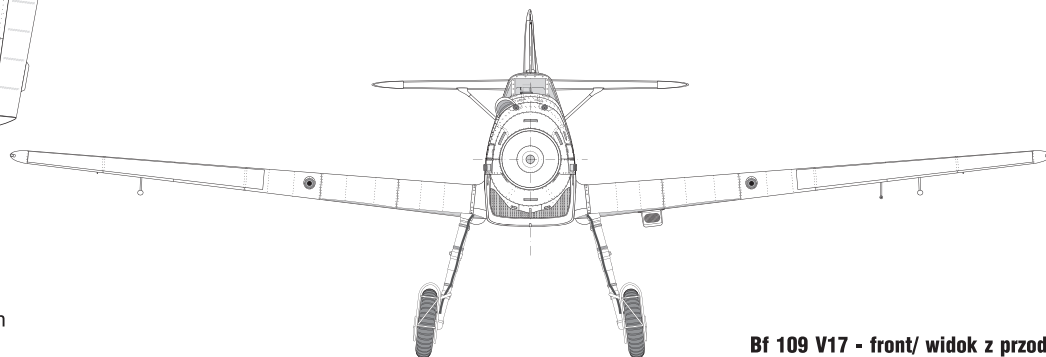
Bf 109 V17 - top/ widok z góry

**Attention!**

- In some views the course of riveted joints have been simplified for the drawings clearness

**Uwaga!**

- Na części rzutów pominięto dla czytelności niektóre szwy nitowe



Bf 109 V17 - front/ widok z przodu



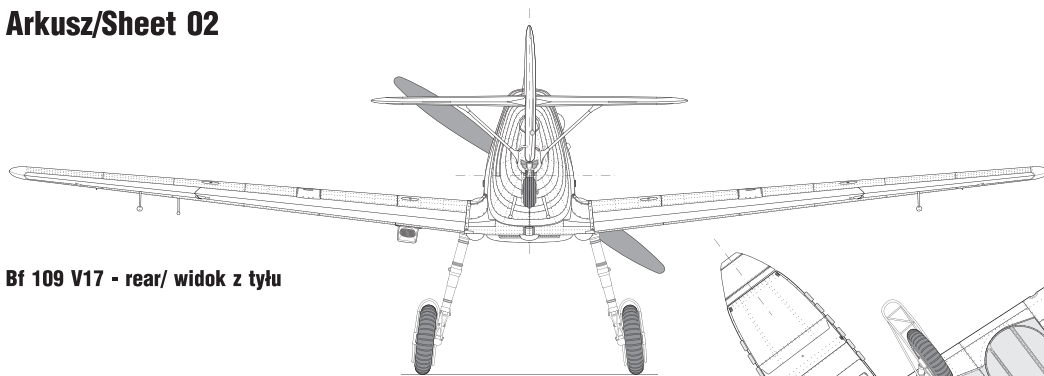
# Messerschmitt Bf 109 T

Arkusz/Sheet 02

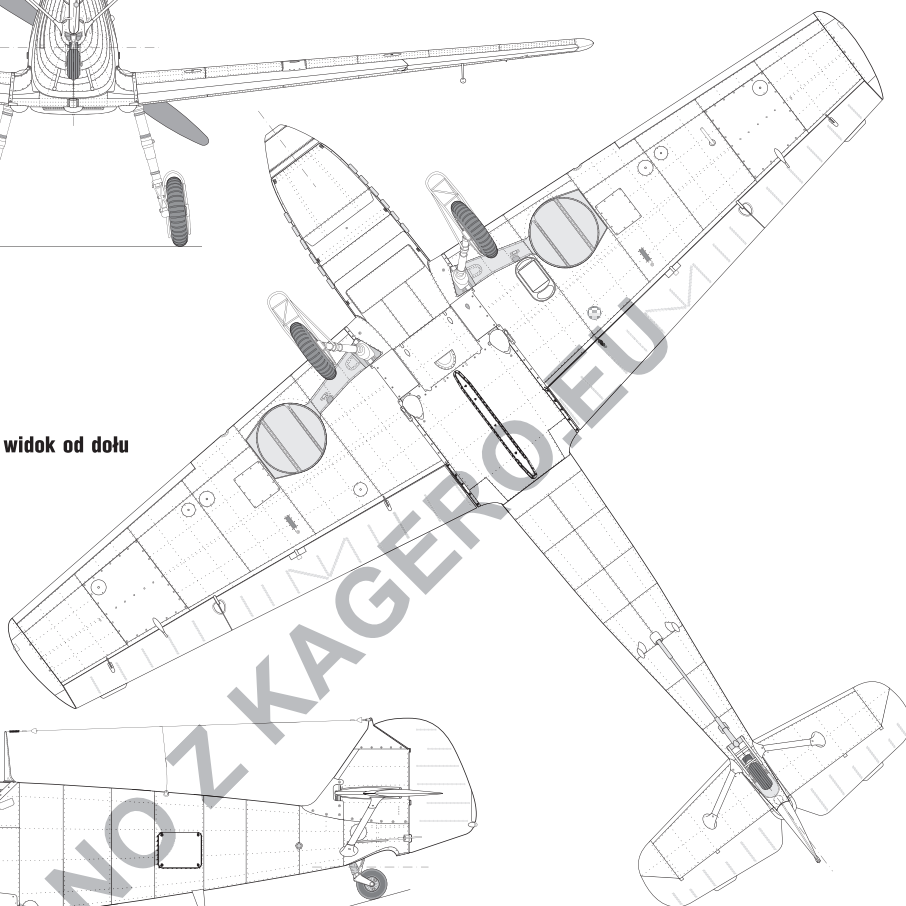
KAGERO

1:72 Scale

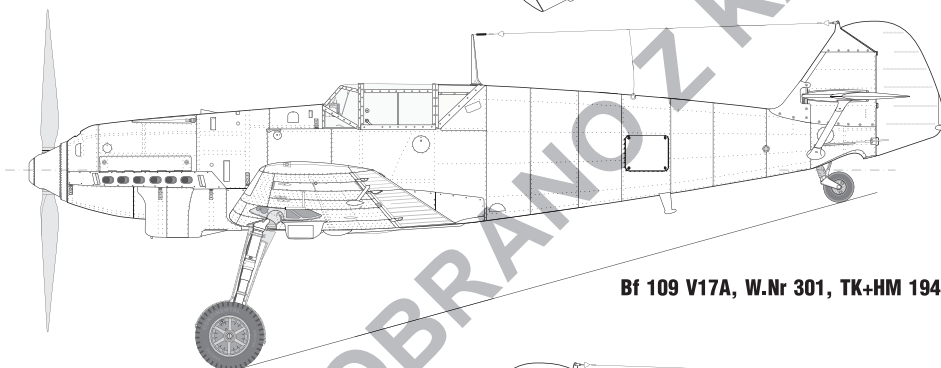
©Mariusz Łukasik 2007



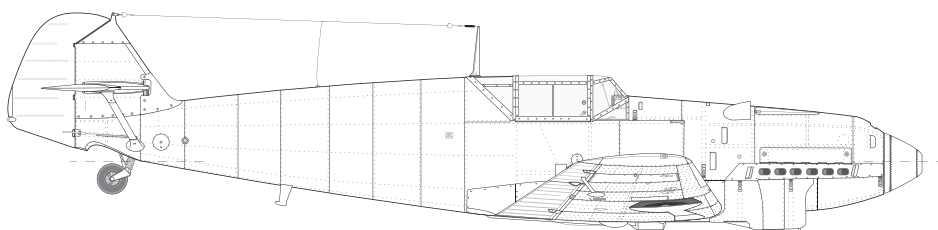
Bf 109 V17 - rear/ widok z tyłu



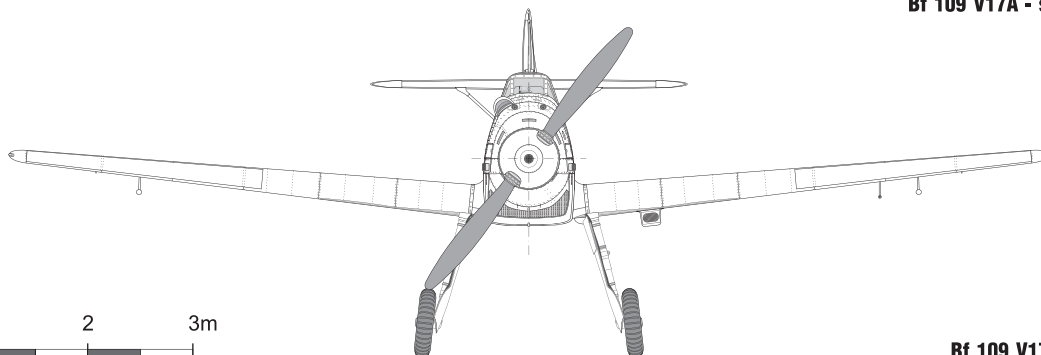
Bf 109 V17 - underside/ widok od dołu



Bf 109 V17A, W.Nr 301, TK+HM 1940 r - port/ widok z lewej



Bf 109 V17A - starboard/ widok z prawej



Bf 109 V17A - front/ widok z przodu



# Messerschmitt Bf 109 T

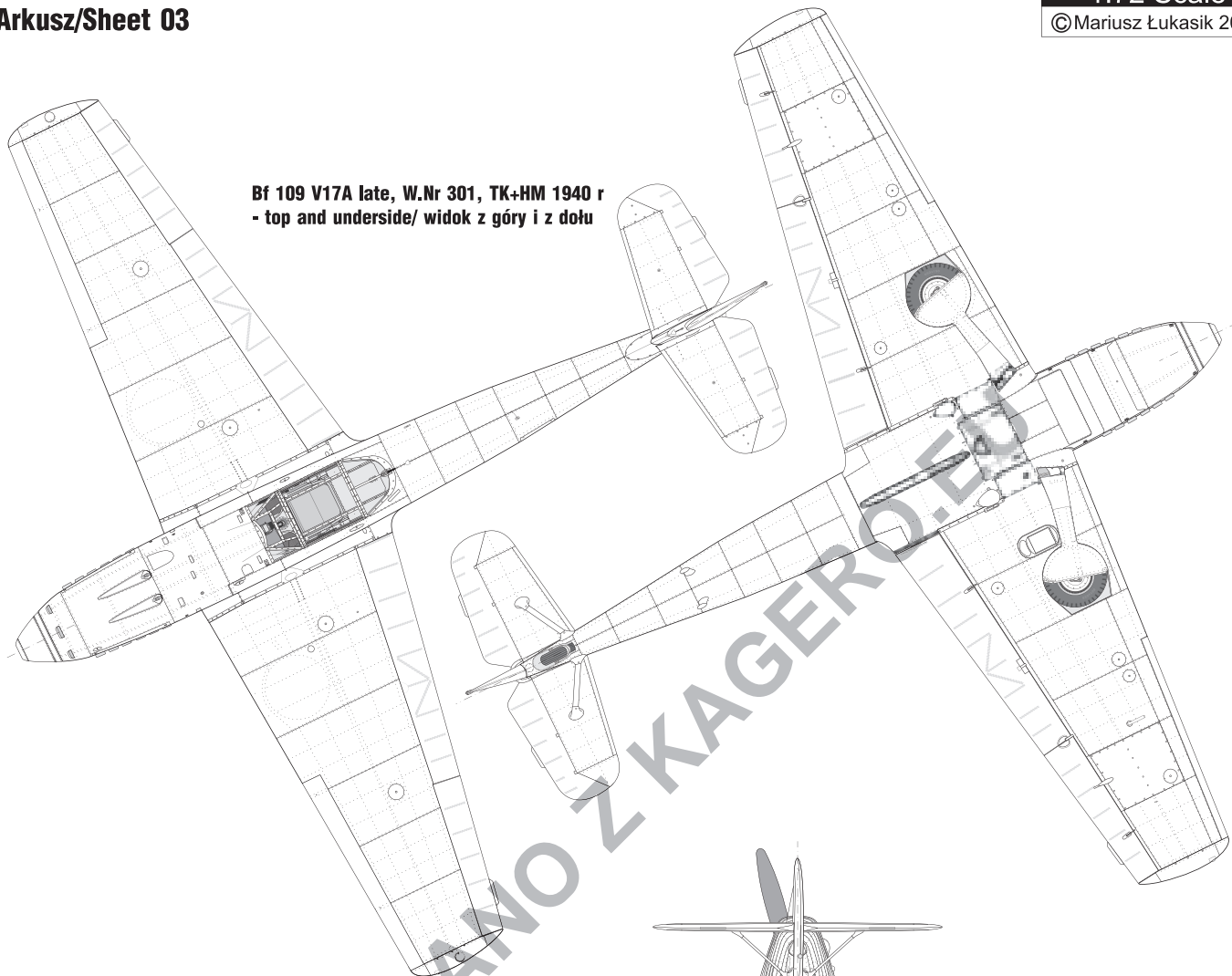
Arkusz/Sheet 03

KAGERO

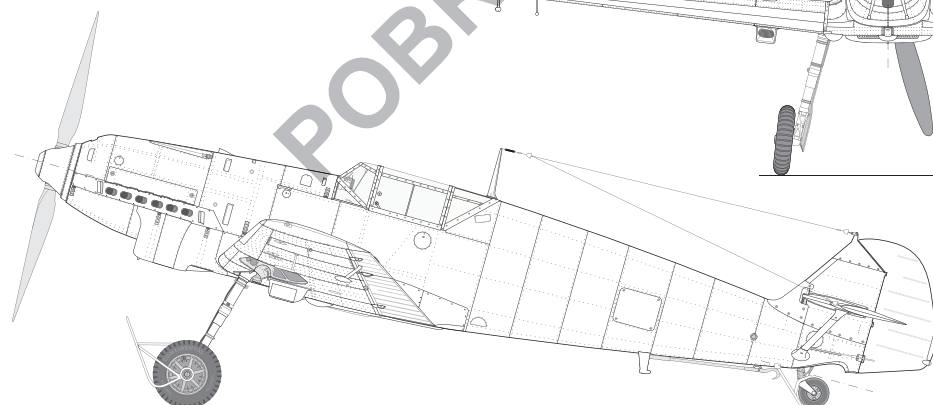
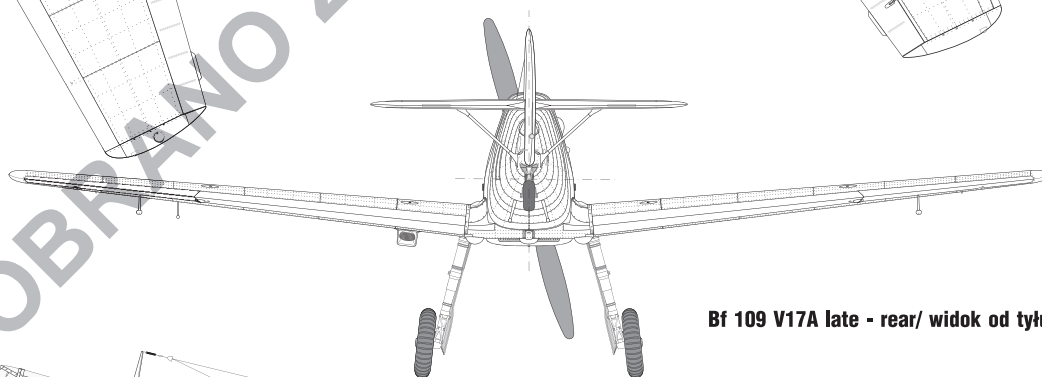
1:72 Scale

©Mariusz Łukasik 2007

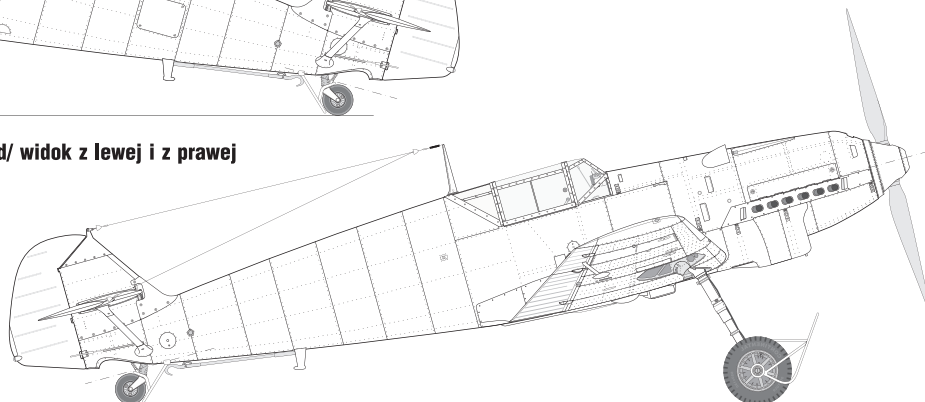
Bf 109 V17A late, W.Nr 301, TK+HM 1940 r  
- top and underside/ widok z góry i z dołu



Bf 109 V17A late - rear/ widok od tyłu



Bf 109 V17A early Summer 1939 - port and starboard/ widok z lewej i z prawej





# Messerschmitt Bf 109 T

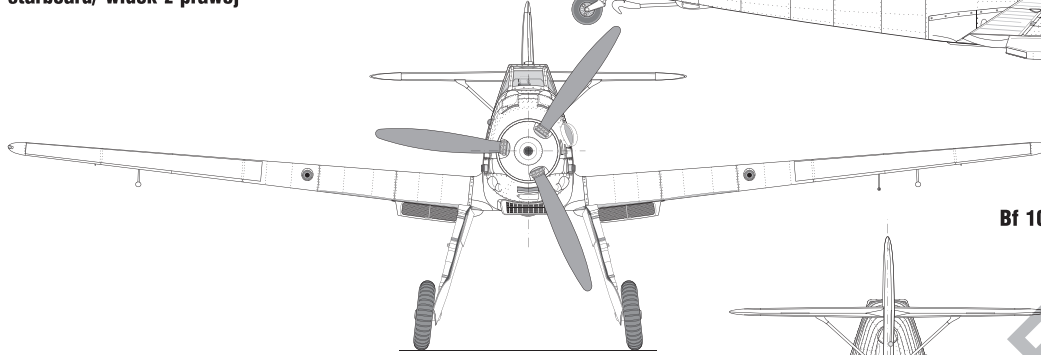
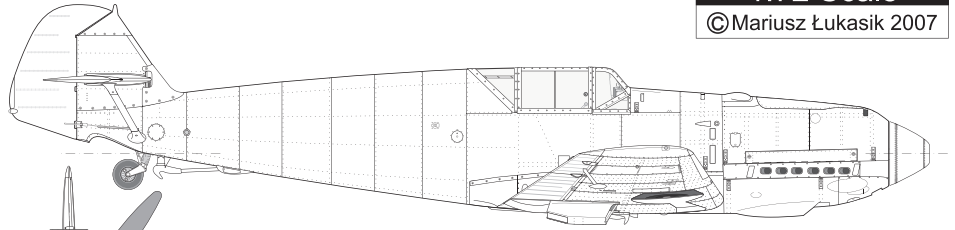
Arkusz/Sheet 04

KAGERO

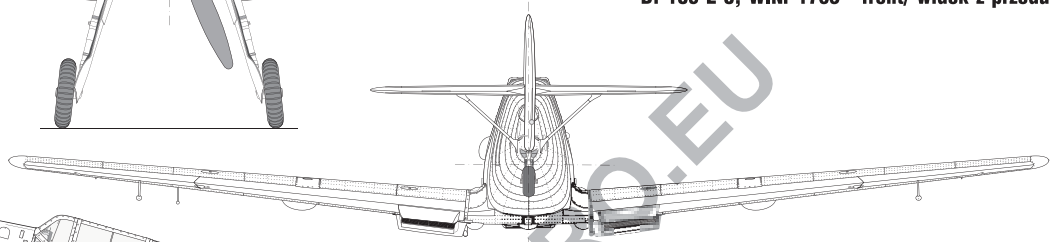
1:72 Scale

©Mariusz Łukasik 2007

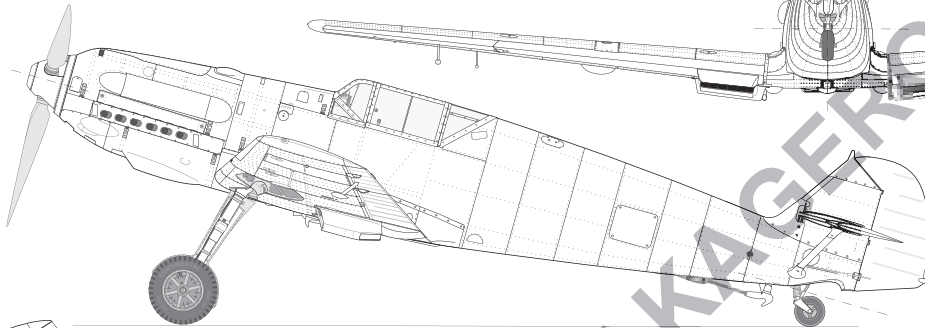
Bf 109 E-0 W.Nr 1783, GH+NT, 23.August 1940  
starboard/ widok z prawej



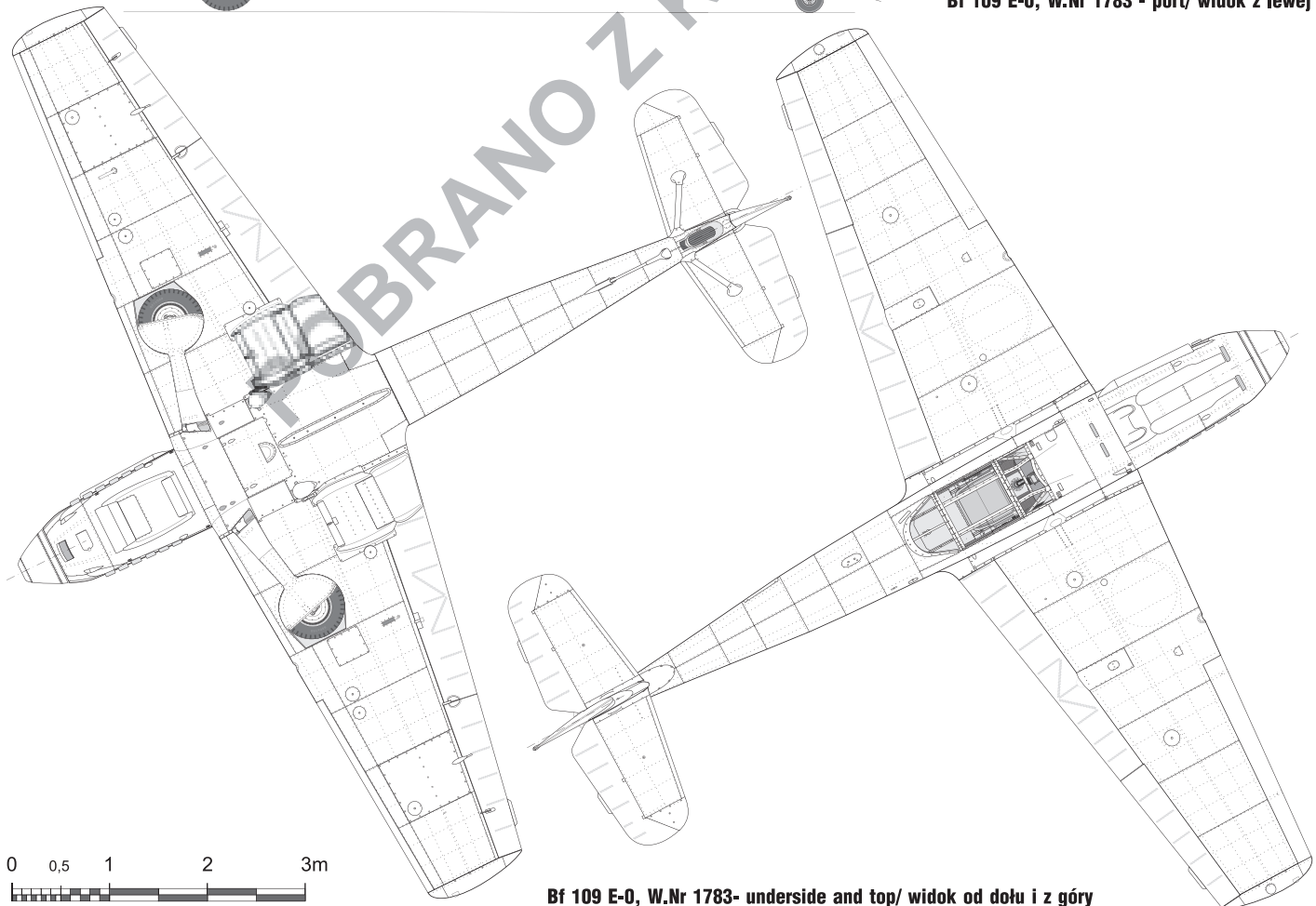
Bf 109 E-0, W.Nr 1783 - front/ widok z przodu



Bf 109 E-0, W.Nr 1783 - rear/ widok z tyłu



Bf 109 E-0, W.Nr 1783 - port/ widok z lewej



Bf 109 E-0, W.Nr 1783- underside and top/ widok od dołu i z góry



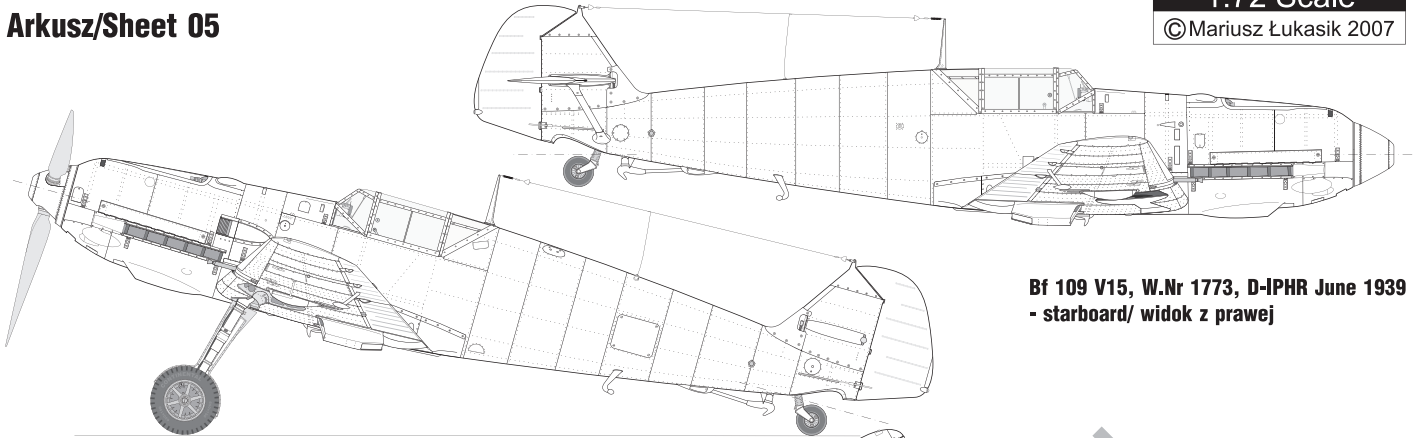
# Messerschmitt Bf 109 T

Arkusz/Sheet 05

**KAGERO**

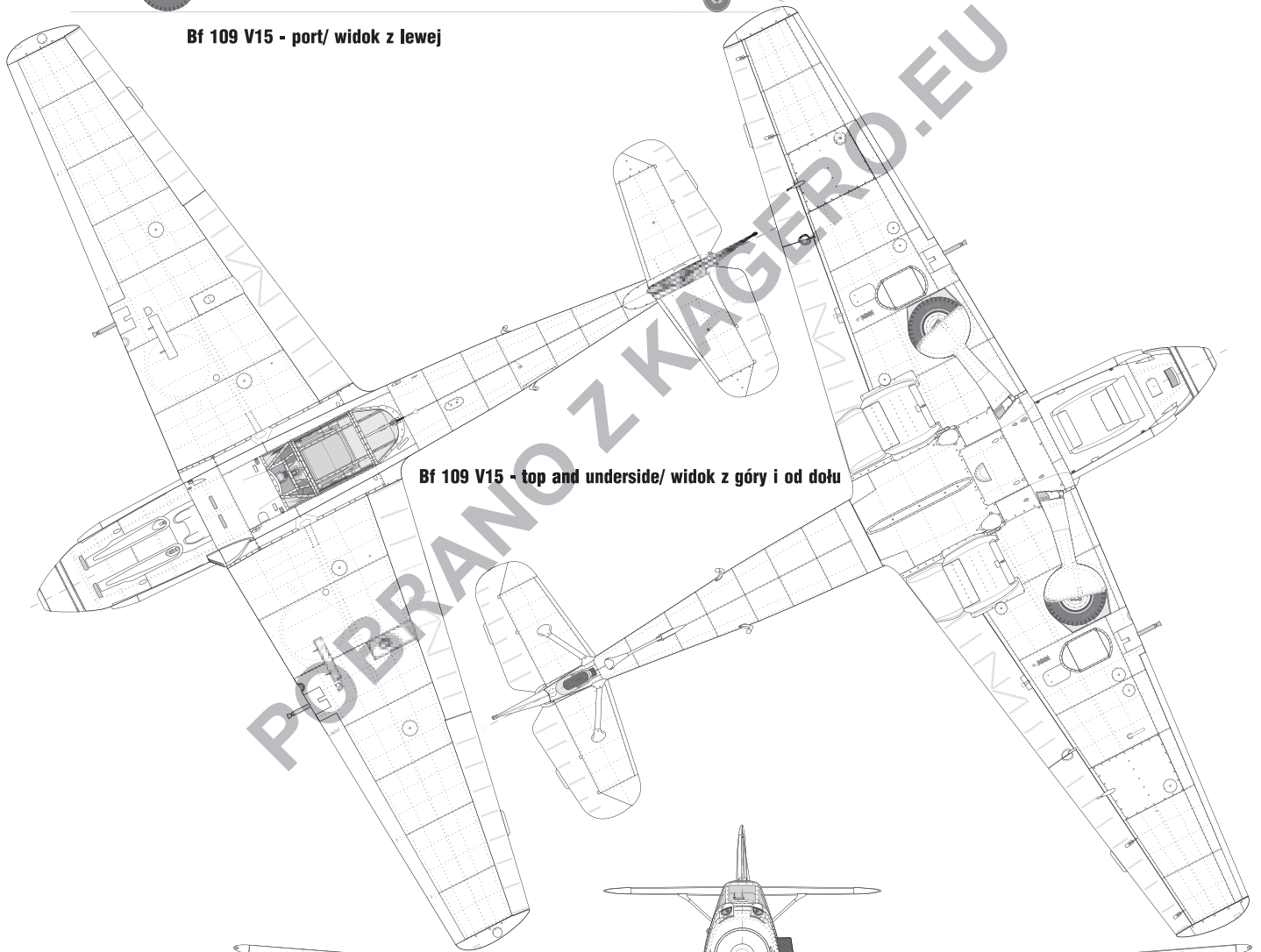
1:72 Scale

©Mariusz Łukasik 2007



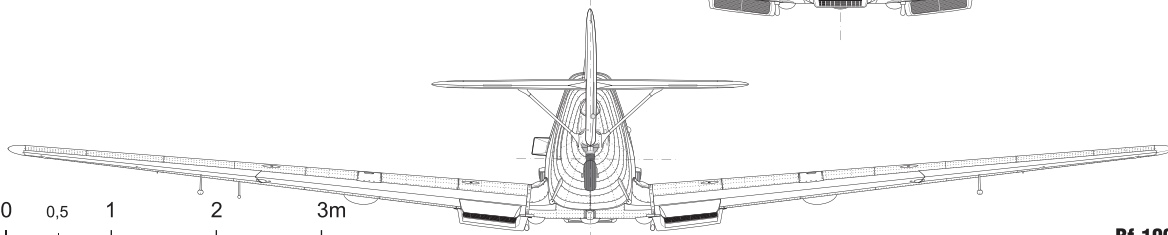
**Bf 109 V15, W.Nr 1773, D-IPHR June 1939  
- starboard/ widok z prawej**

**Bf 109 V15 - port/ widok z lewej**



**Bf 109 V15 - top and underside/ widok z góry i od dołu**

**Bf 109 V15 - front/ widok z przodu**



**Bf 109 V15 - raer/ widok z z tyłu**



# Messerschmitt Bf 109 T

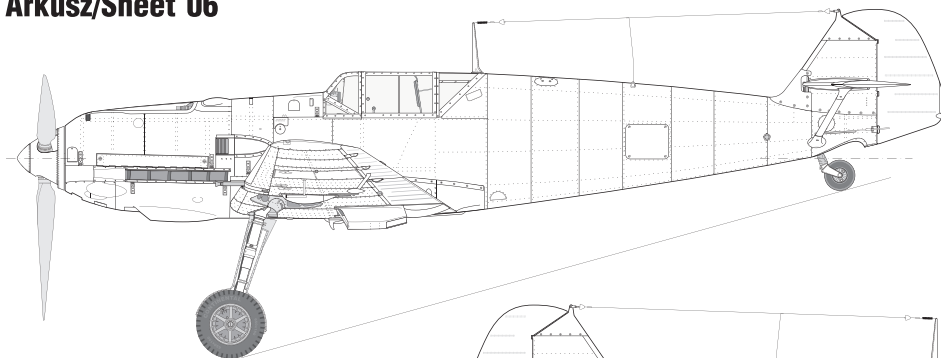
Arkusz/Sheet 06



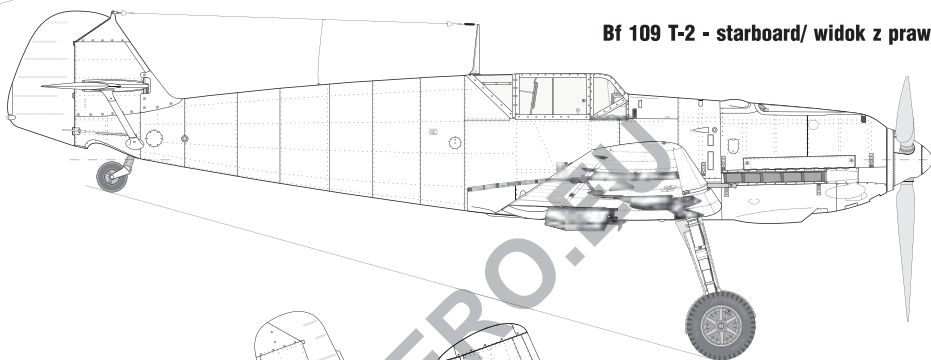
KAGERO

1:72 Scale

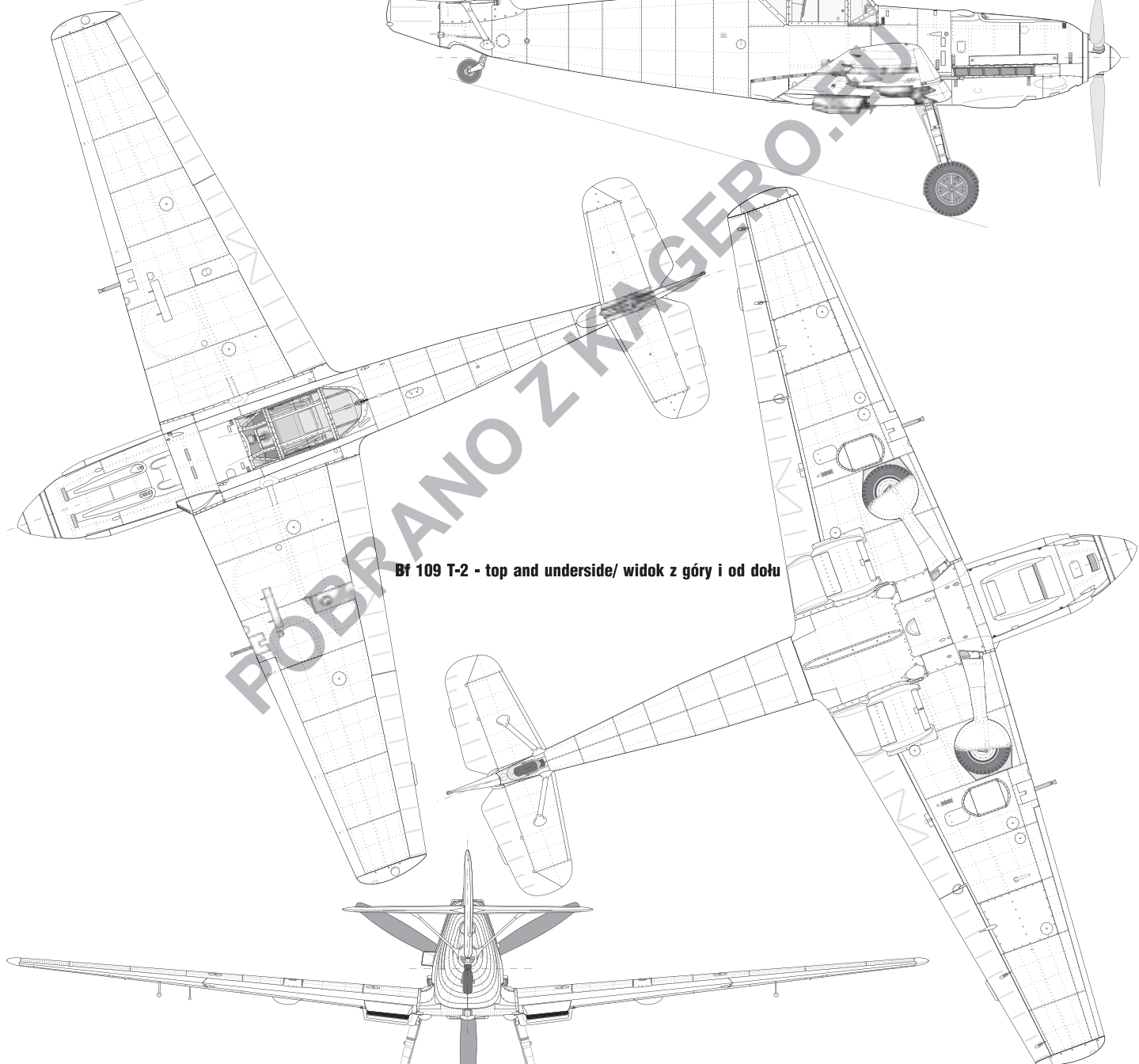
©Mariusz Łukasik 2007



Bf 109 T-2 - port/ widok z lewej



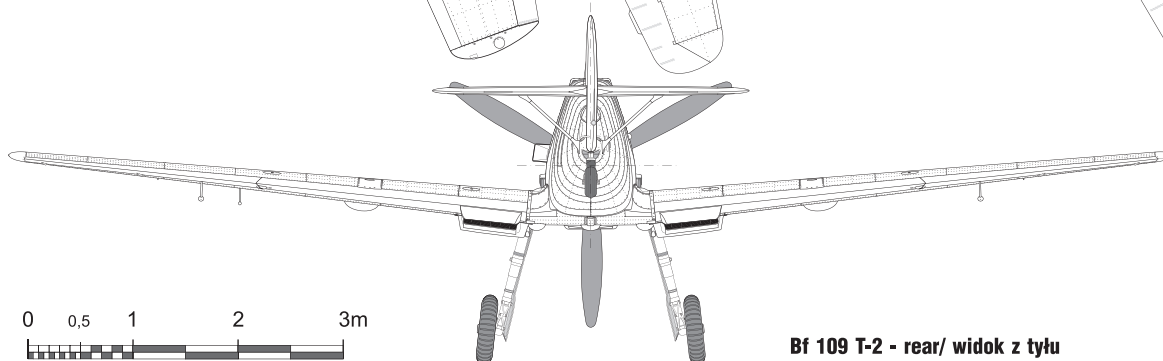
Bf 109 T-2 - starboard/ widok z prawej



Bf 109 T-2 - top and underside/ widok z góry i od dołu



0 0,5 1 2 3m



Bf 109 T-2 - rear/ widok z tyłu

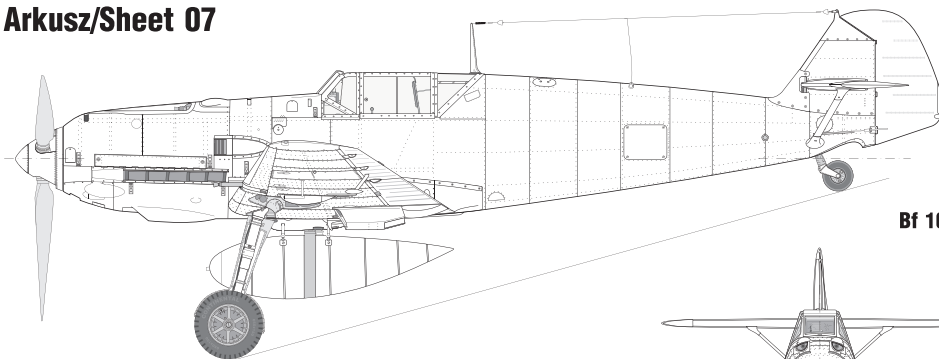
# Messerschmitt Bf 109 T

Arkusz/Sheet 07

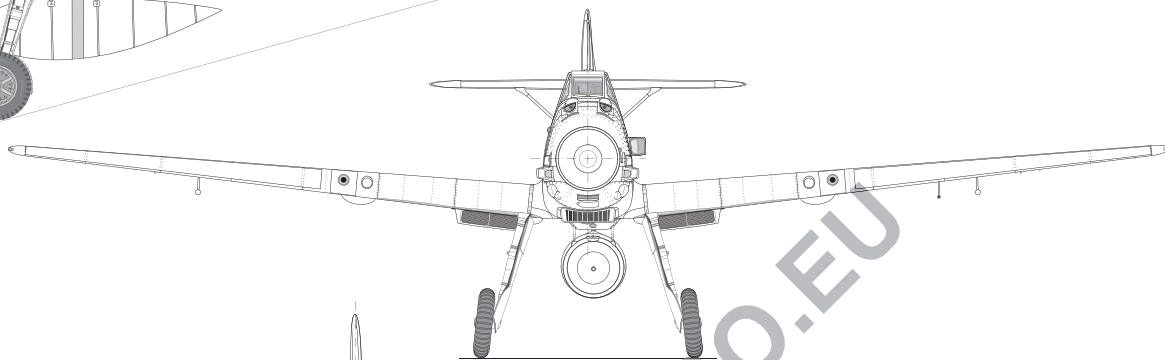
KAGERO

1:72 Scale

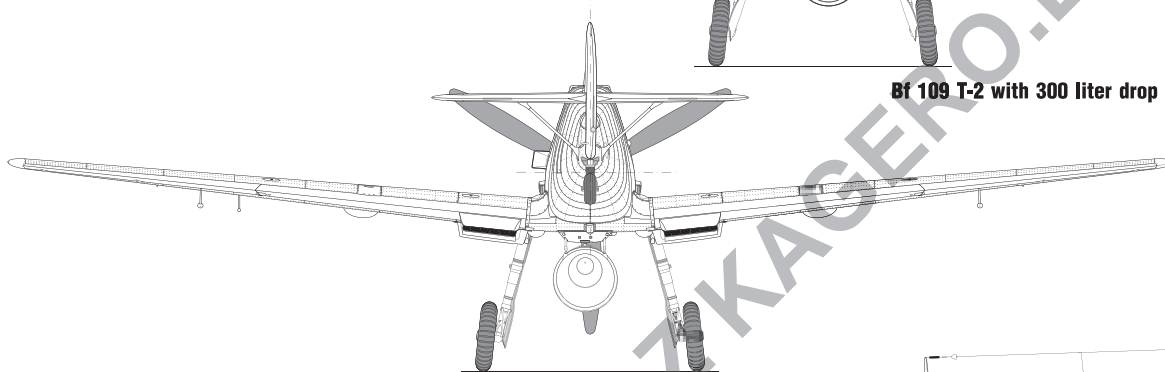
©Mariusz Łukasik 2007



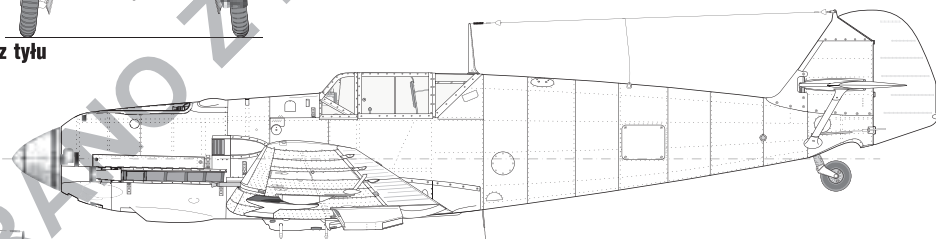
Bf 109 T-2 with 300 liter drop tank - port/ widok z lewej



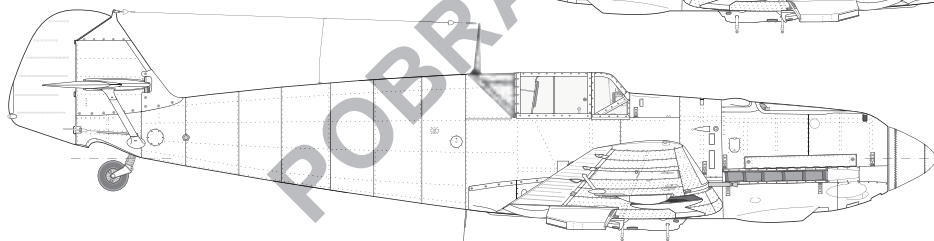
Bf 109 T-2 with 300 liter drop tank- front/ widok z przodu



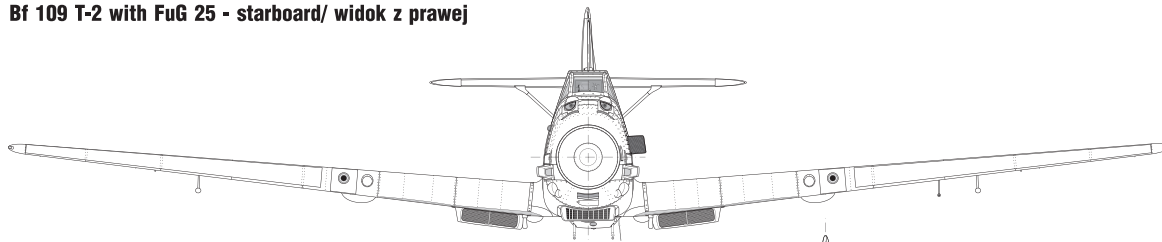
Bf 109 T-2 with 300 liter drop tankl - rear/ widok z tyłu



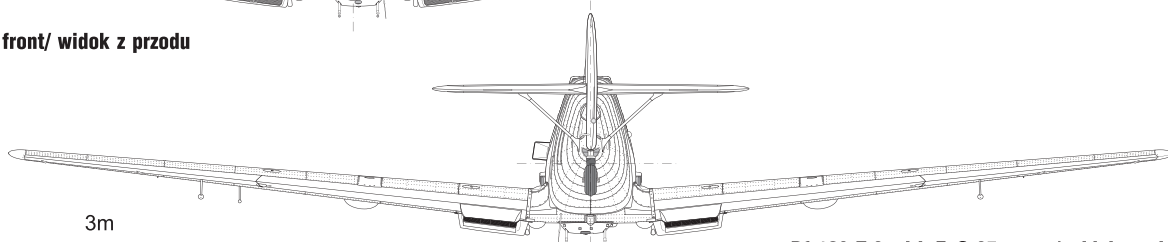
Bf 109 T-2 with FuG 25 - port/ widok z lewej



Bf 109 T-2 with FuG 25 - starboard/ widok z prawej



Bf 109 T-2 with FuG 25 - front/ widok z przodu



Bf 109 T-2 with FuG 25 - rear/ widok z tyłu



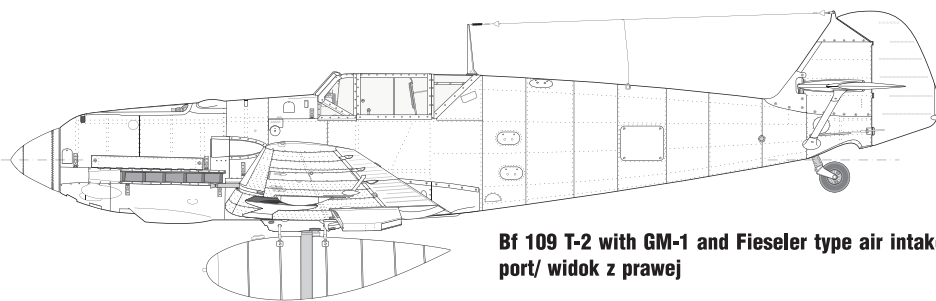
# Messerschmitt Bf 109 T

Arkusz/Sheet 08

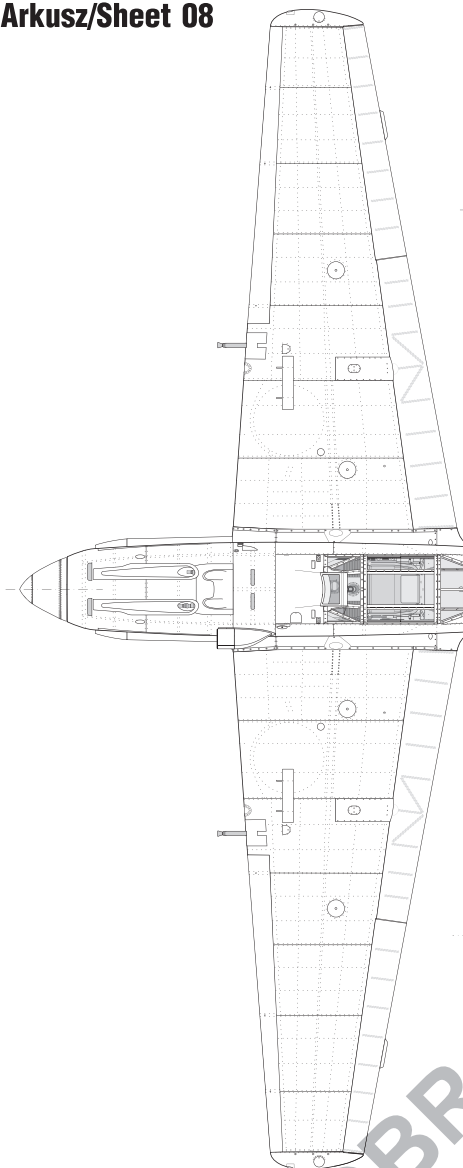
KAGERO

1:72 Scale

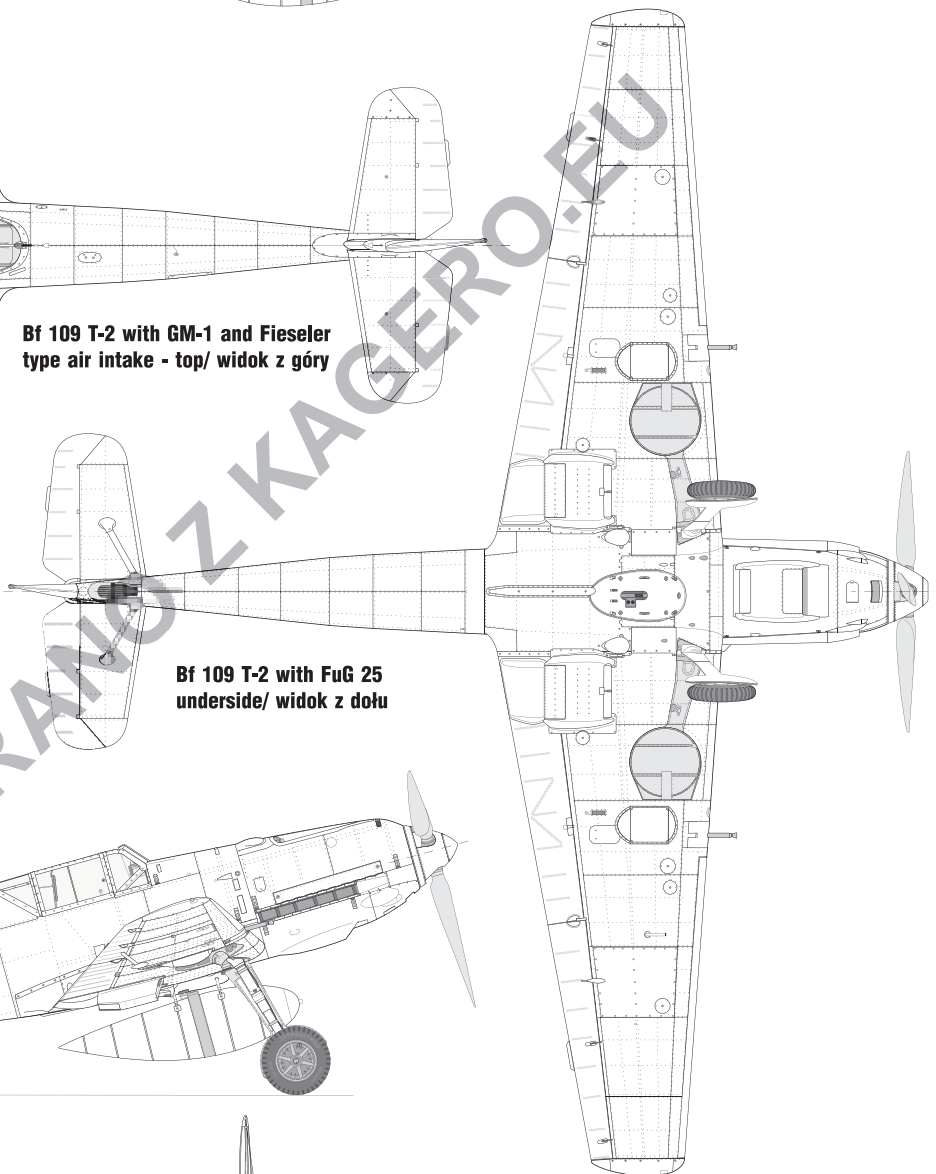
©Mariusz Łukasik 2007



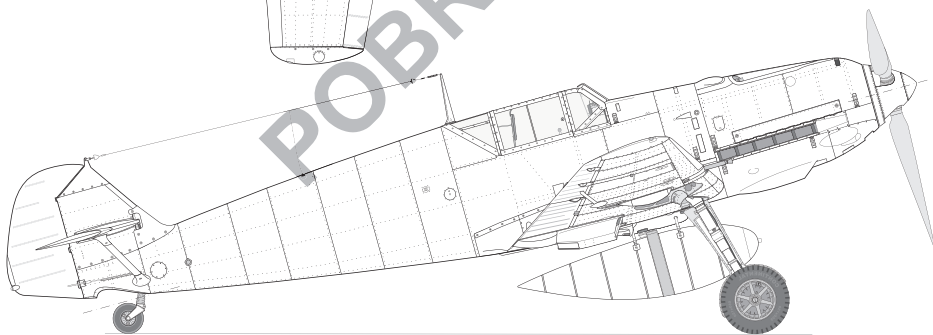
Bf 109 T-2 with GM-1 and Fieseler type air intake  
port/ widok z prawej



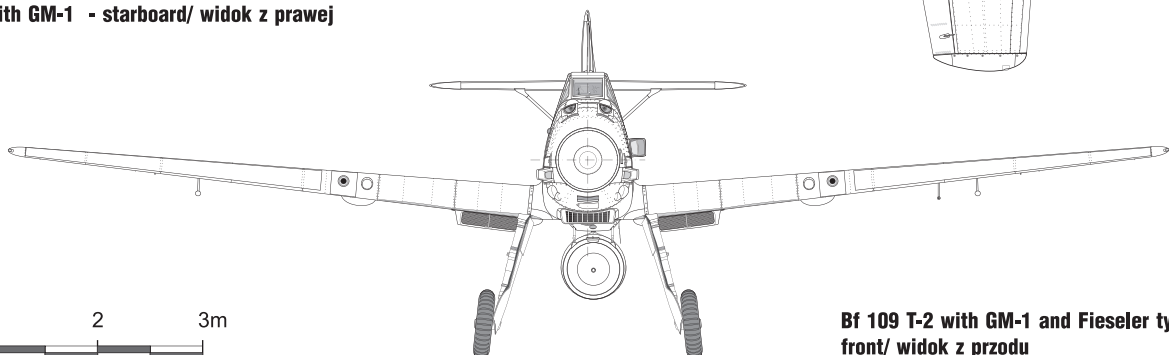
Bf 109 T-2 with GM-1 and Fieseler  
type air intake - top/ widok z góry



Bf 109 T-2 with FuG 25  
underside/ widok z dołu



Bf 109 T-2 with GM-1 - starboard/ widok z prawej



Bf 109 T-2 with GM-1 and Fieseler type air intake  
front/ widok z przodu





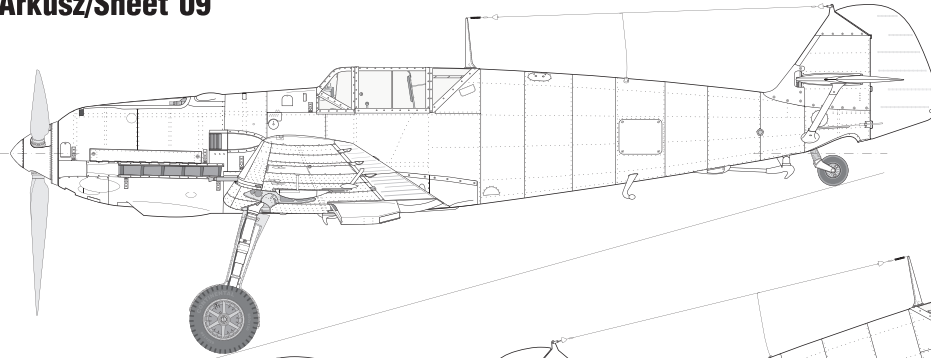
# Messerschmitt Bf 109 T

Arkusz/Sheet 09

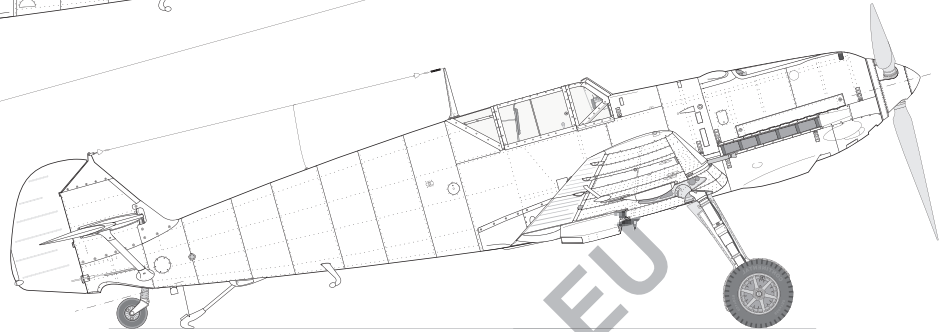
KAGERO

1:72 Scale

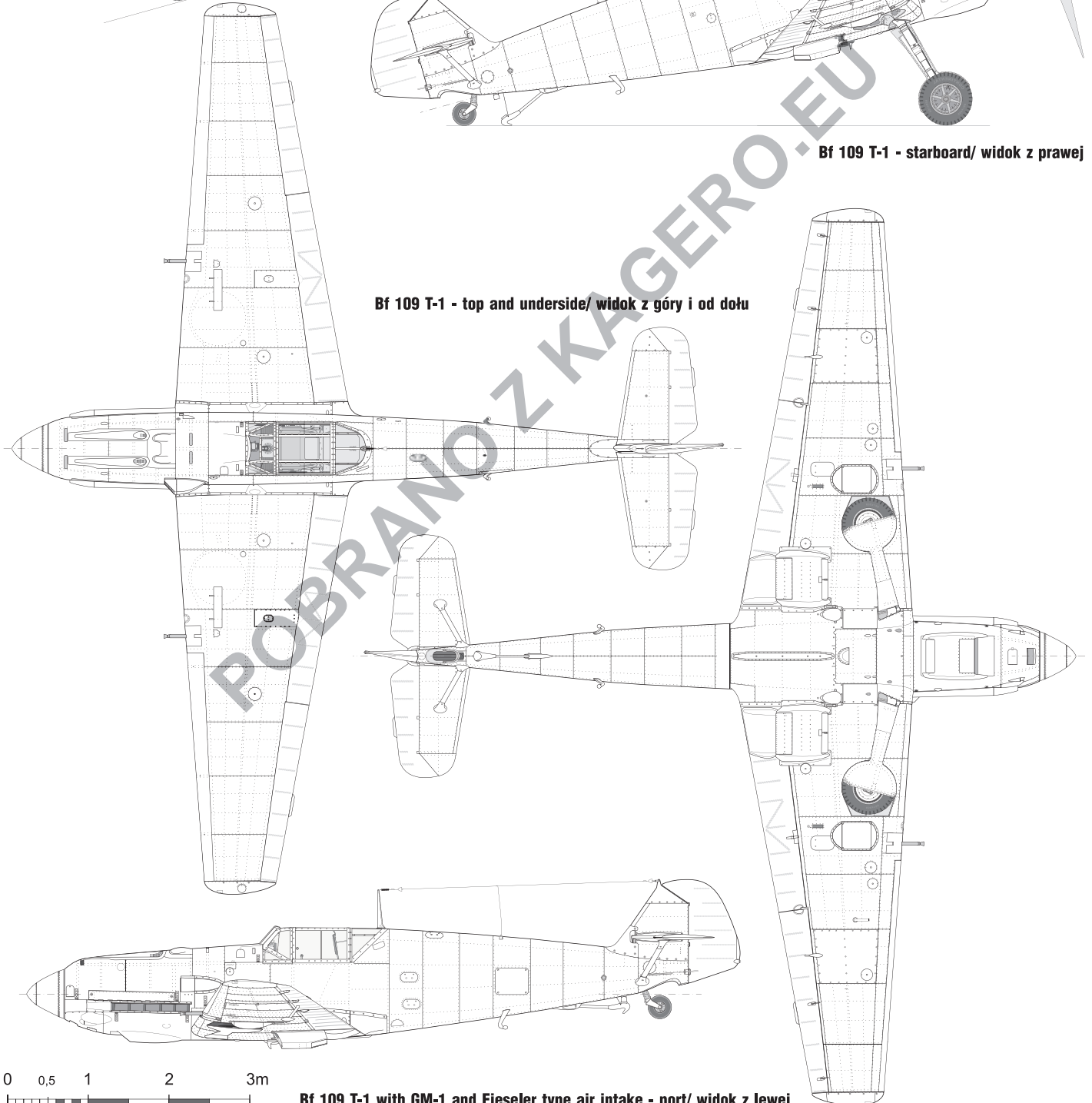
©Mariusz Łukasik 2007



Bf 109 T-1 - port/ widok z lewej



Bf 109 T-1 - starboard/ widok z prawej



Bf 109 T-1 - top and underside/ widok z góry i od dołu



Bf 109 T-1 with GM-1 and Fieseler type air intake - port/ widok z lewej

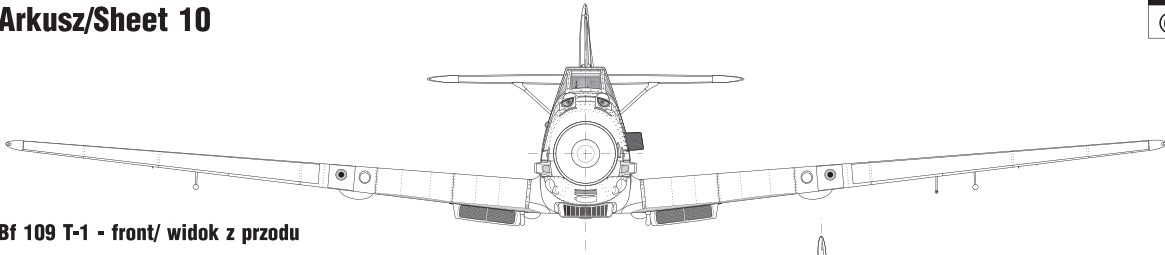
# Messerschmitt Bf 109 T

Arkusz/Sheet 10

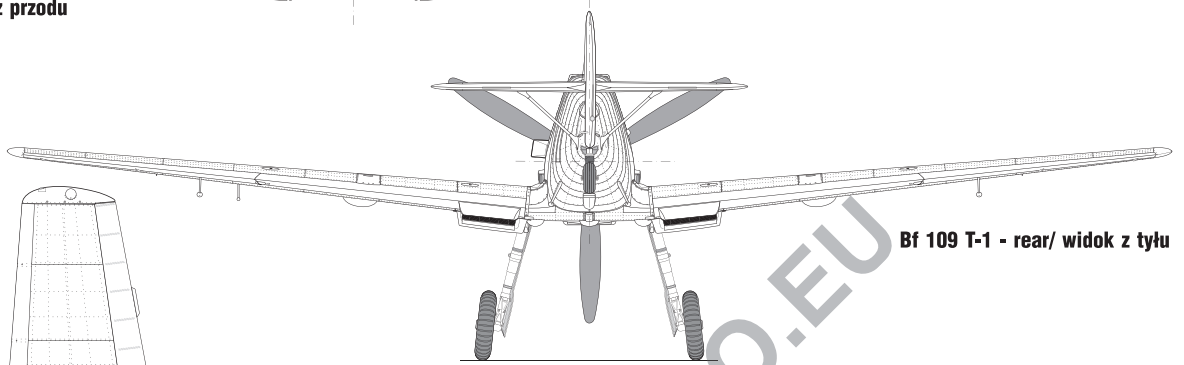
KAGERO

1:72 Scale

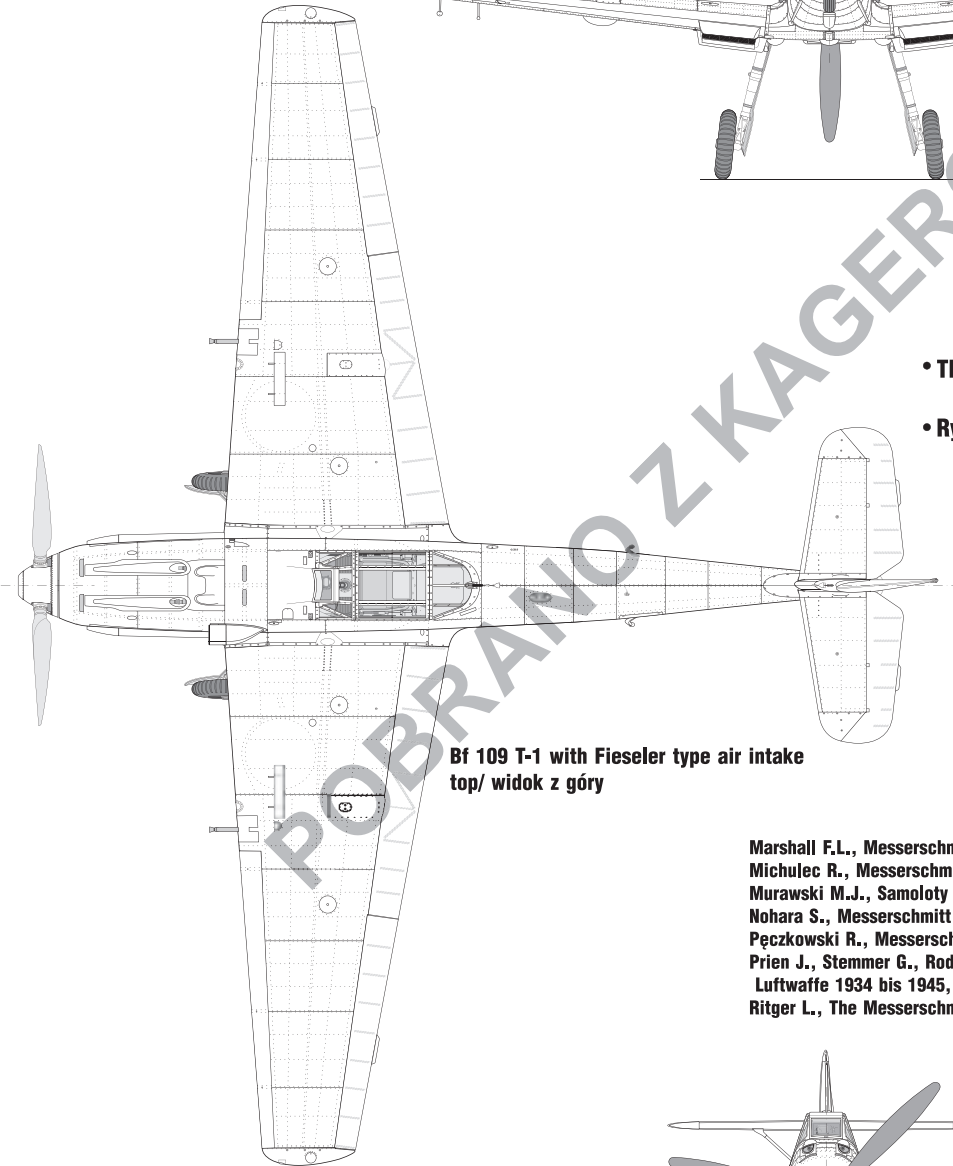
©Mariusz Łukasik 2007



Bf 109 T-1 - front/ widok z przodu



Bf 109 T-1 - rear/ widok z tyłu

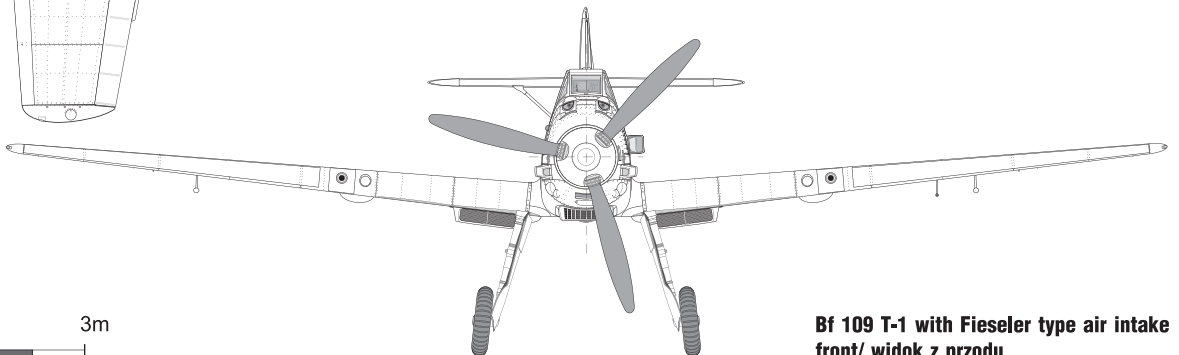


Bf 109 T-1 with Fieseler type air intake  
top/ widok z góry

- The drawings have been traced on the basis of the literature, documentary photographs.
- Rysunki zostały wykreślone na podstawie dostępnej literatury i dokumentalnych zdjęć.

## Bibliography

Marshall F.L., Messerschmitt Bf 109 T, Die Jäger der 'Graf Zeppelin', Dießen b.r.w.  
Michulec R., Messerschmitt Me 109, cz. 1, Gdynia 1997  
Murawski M.J., Samoloty Luftwaffe 1933-1945, Tom II, Warszawa 1997  
Nohara S., Messerschmitt Bf 109 B-E, Tokyo 1991  
Pęczkowski R., Messerschmitt Bf 109 E, Warszawa 2001  
Prien J., Stemmer G., Rodeike P. i Bock W., Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945, Teil 5, Eutin b.r.w.  
Ritger L., The Messerschmitt 109 part 1, Bedford 2001



Bf 109 T-1 with Fieseler type air intake  
front/ widok z przodu

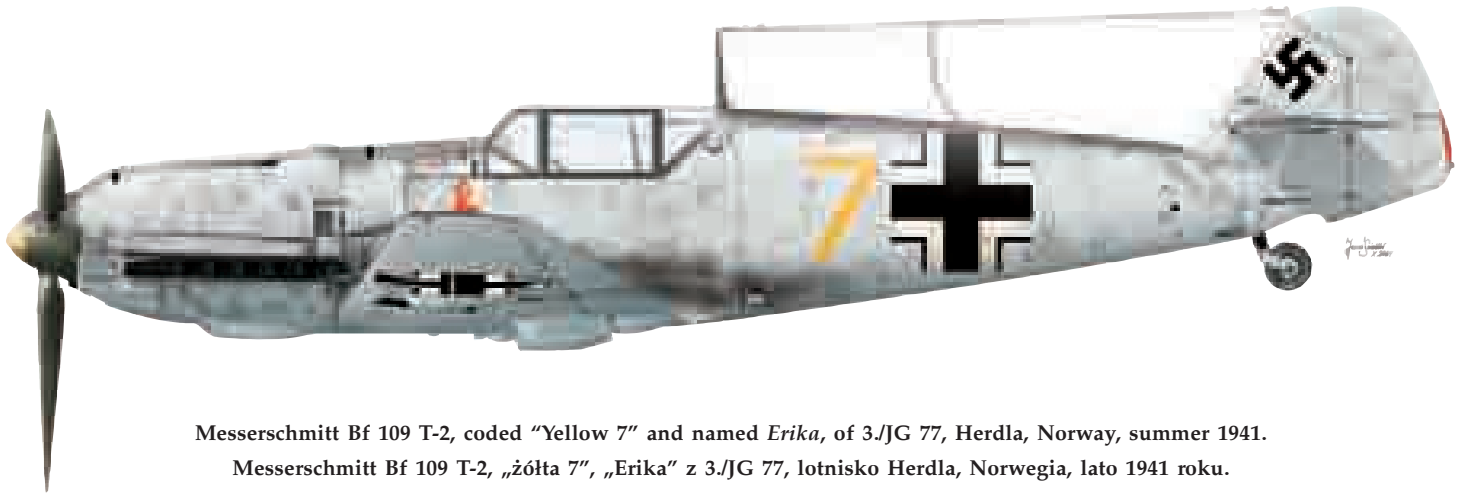




Messerschmitt Bf 109 T-2, coded "Yellow 1" of 3/JG 77, flown by Lt. Franz Wienhusen, Herdla, Norway, July 1941.  
Messerschmitt Bf 109 T-2, „Żółta 1” z 3/JG 77, pilot: Lt. Franz Wienhusen, lotnisko Herdla, Norwegia, lipiec 1941 roku.



Messerschmitt Bf 109 T-2, coded "Red 5" and named *See Adler*, of 2/JG 77, Lister, Norway, summer 1941.  
Messerschmitt Bf 109 T-2, „czerwona 5”, „See Adler” z 2/JG 77, lotnisko Lister, Norwegia, lato 1941 roku.



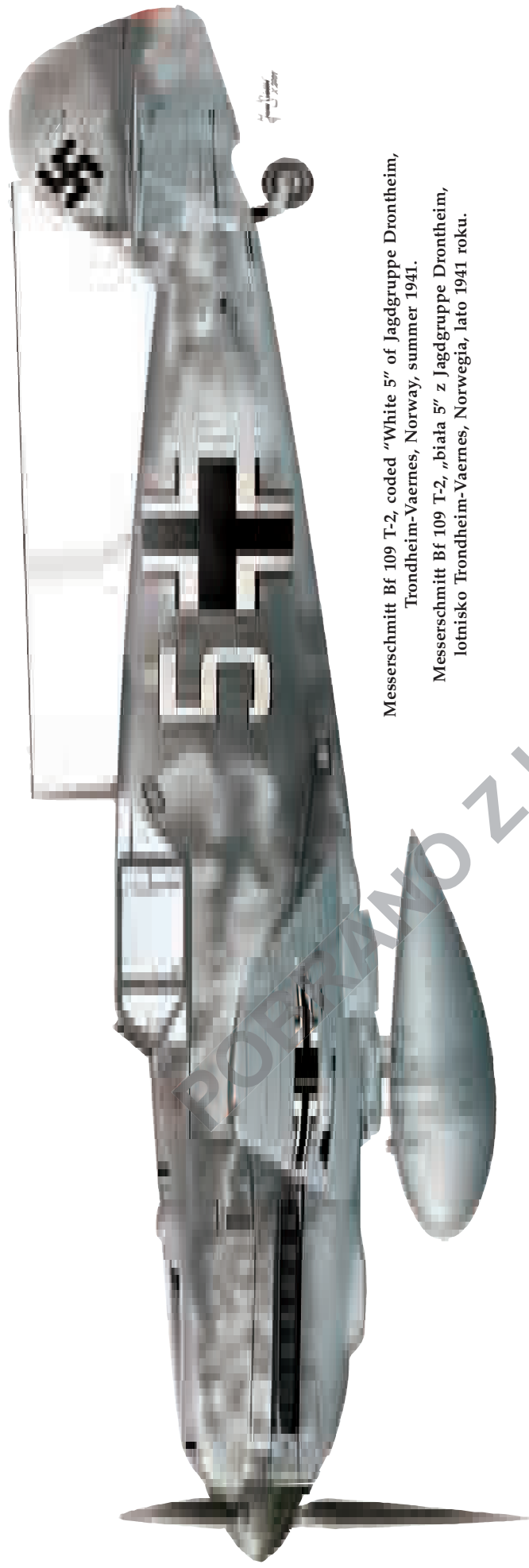
Messerschmitt Bf 109 T-2, coded "Yellow 7" and named *Erika*, of 3./JG 77, Herdla, Norway, summer 1941.

Messerschmitt Bf 109 T-2, „żółta 7”, „Erika” z 3./JG 77, lotnisko Herdla, Norwegia, lato 1941 roku.



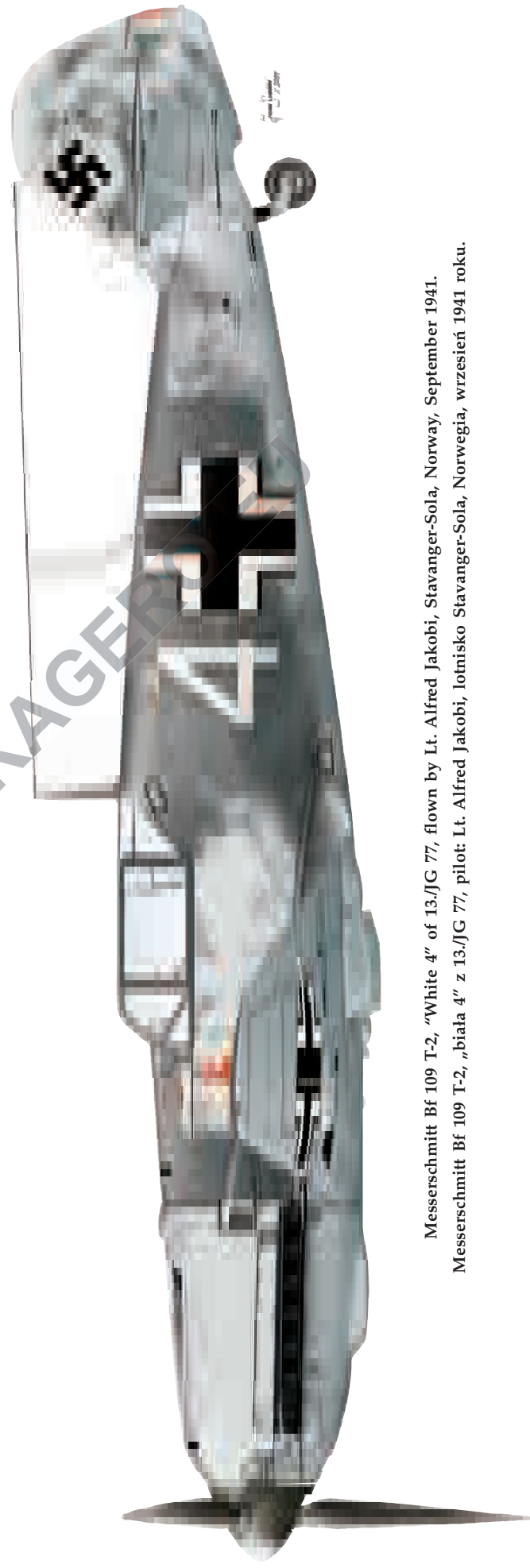
Messerschmitt Bf 109 T-2, coded "Yellow 7" and named *Erika*, of 3./JG 77, top view.  
The camouflage is typical of aircraft W.Nr. 7728 through 7743.

Messerschmitt Bf 109 T-2, „żółta 7”, „Erika” z 3./JG 77, rzut z góry kamuflażu typowego dla samolotów o numerach seryjnych od W.Nr. 7728 do 7743.



Messerschmitt Bf 109 T-2, coded "White 5" of Jagdgruppe Drontheim,  
Trondheim-Vaernes, Norway, summer 1941.

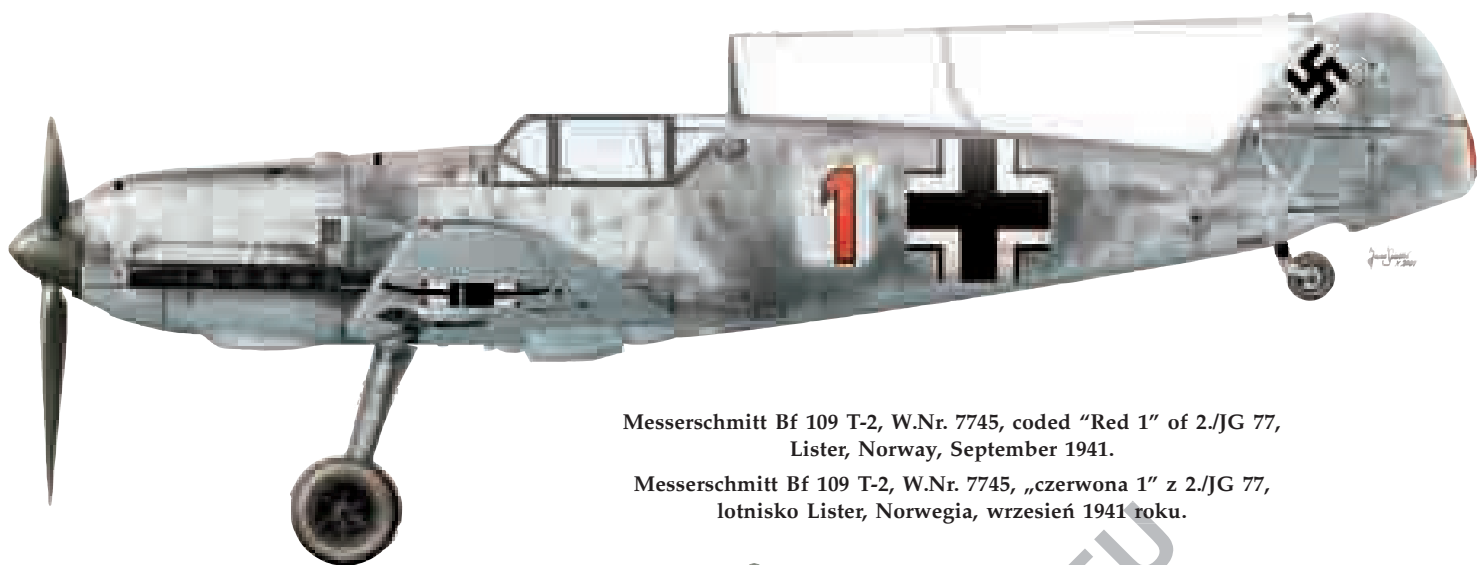
Messerschmitt Bf 109 T-2, „biała 5” z Jagdgruppe Drontheim,  
lotnisko Trondheim-Vaernes, Norwegia, lato 1941 roku.



Messerschmitt Bf 109 T-2, "White 4" of 13./JG 77, flown by Lt. Alfred Jakobi, Stavanger-Sola, Norway, September 1941.

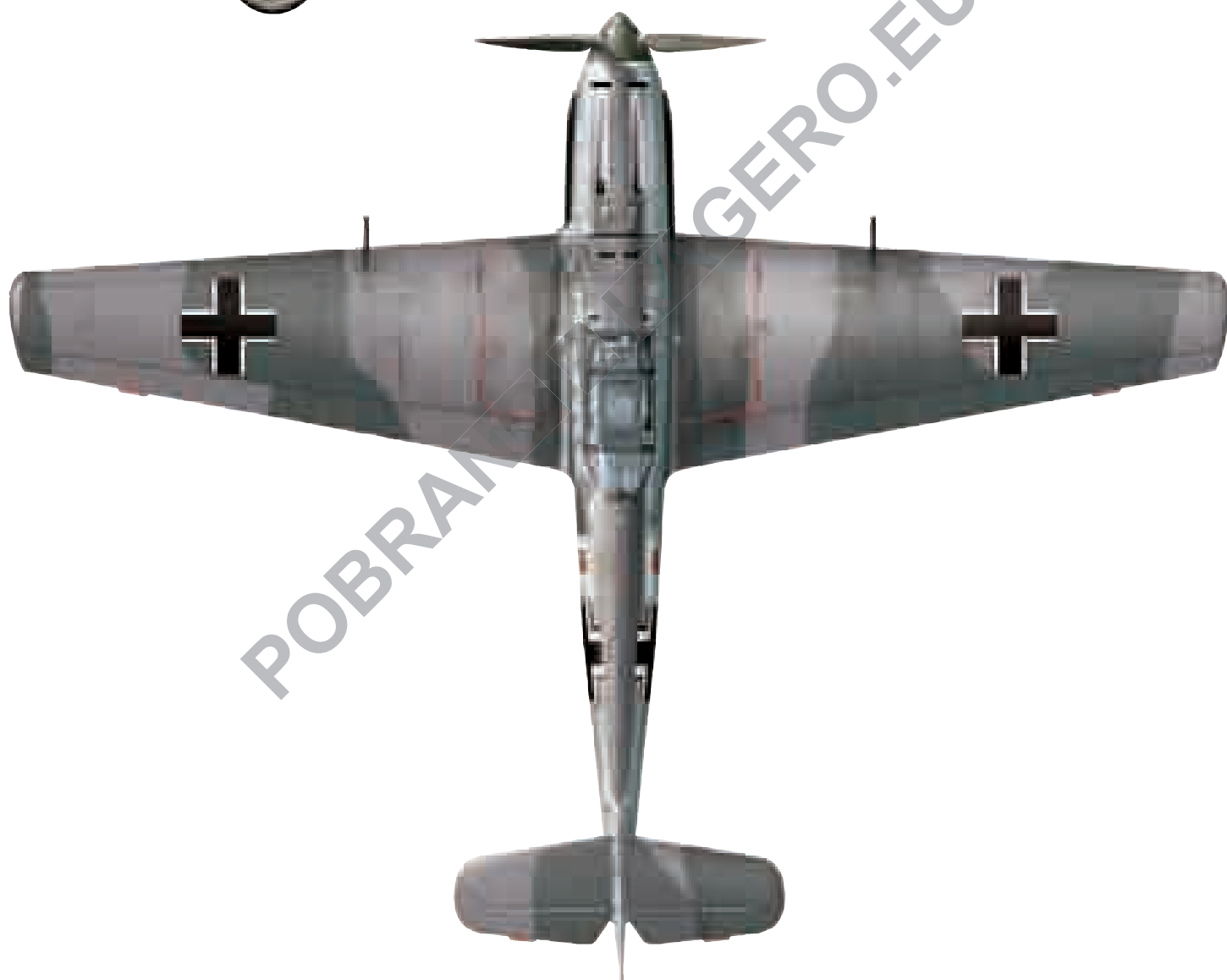
Messerschmitt Bf 109 T-2, „biała 4” z 13./JG 77, pilot: Lt. Alfred Jakobi, lotnisko Stavanger-Sola, Norwegia, wrzesień 1941 roku.





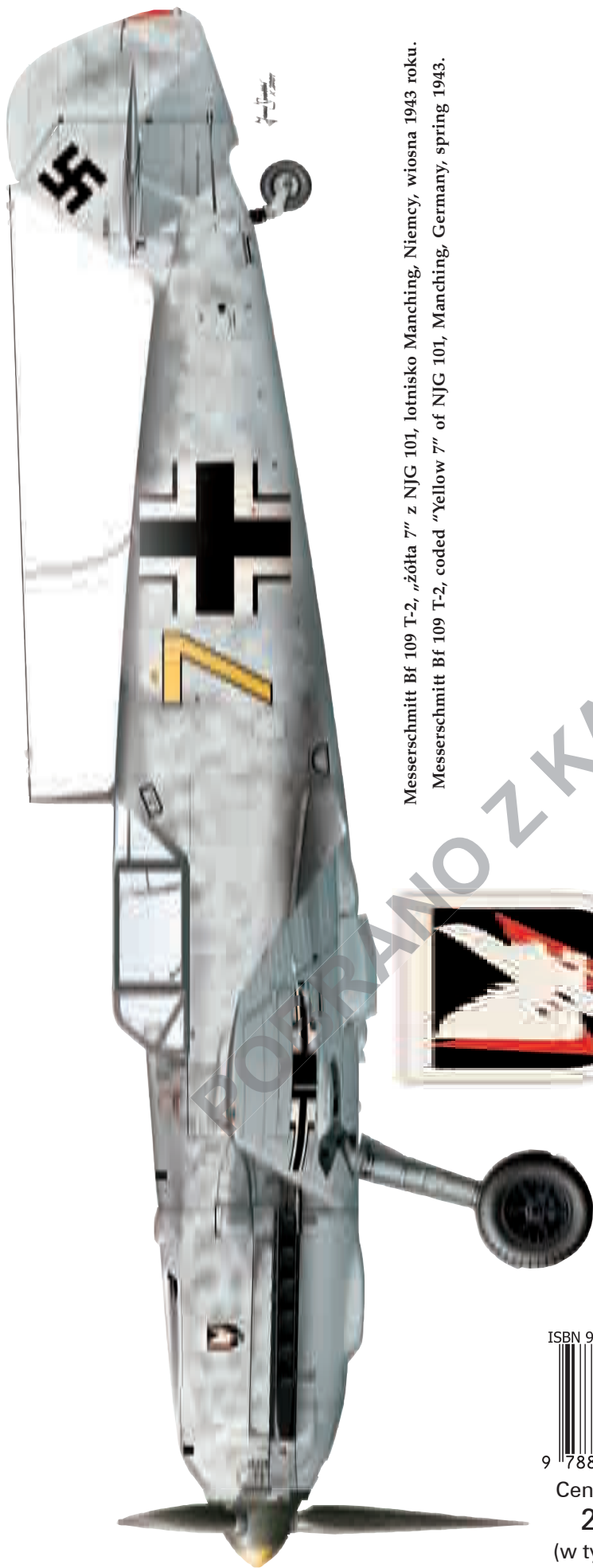
Messerschmitt Bf 109 T-2, W.Nr. 7745, coded "Red 1" of 2./JG 77,  
Lister, Norway, September 1941.

Messerschmitt Bf 109 T-2, W.Nr. 7745, „czerwona 1” z 2./JG 77,  
lotnisko Lister, Norwegia, wrzesień 1941 roku.



Messerschmitt Bf 109 T-2, W.Nr. 7745, coded "Red 1" of 2./JG 77, top view. The camouflage is typical of aircraft W.Nr. 7744 through 7797.

Messerschmitt Bf 109 T-2, W.Nr. 7745, „czerwona 1” z 2./JG 77, rzut z góry kamuflażu typowego dla samolotów o numerach seryjnych od W.Nr. 7744 do 7797.



Messerschmitt Bf 109 T-2, „żółta 7” z NJG 101, lotnisko Manching, Niemcy, wiosna 1943 roku.  
Messerschmitt Bf 109 T-2, coded “Yellow 7” of NJG 101, Manching, Germany, spring 1943.



ISBN 978-83-60445-31-0



9 788360 445310

Cena detaliczna  
**24,99 zł**  
(w tym 7% VAT)



Messerschmitt Bf 109 T-2, „czarna 11” z 11./JG 11, lotnisko Lister, Norwegia, listopad 1943 roku.  
Messerschmitt Bf 109 T-2, coded “Black 11” of 11./JG 11, Lister, Norway, November 1943.