



## Der Messerschmitt der „Ile de Bagaud“

Ein kurzer Forschungsbericht über die Untersuchung eines Flugzeugwracks aus dem 2. Weltkrieg bei der „Ile de Bagaud „

Lino von Gartzen

© 2007

# Die Messerschmitt der Ile de Bagaud



Abbildung 1: Graphik Messerschmitt Bf 109 F4, im Hintergrund die Iles de Hyeres

Das nördlich der Insel Bagaud liegende Wrack eines deutschen Jagdflugzeuges konnte identifiziert werden:

Es handelt sich um eine Messerschmitt Bf 109 F-4, geflogen von dem jungen deutschen Piloten Rudolf Wälde. Sein Flugzeug wurde am 21.01.1944 von amerikanischen Jagdflugzeugen über den Inseln von Hyeres abgeschossen. Der Pilot konnte mit dem Fallschirm abspringen, er wurde aber trotz einer anschließenden, drei Stunden dauernden Rettungsaktion nicht gefunden und gilt seitdem als vermisst.



Abbildung 2: Karte von Südfrankreich

## Vorgeschichte

Marseille 2006. Bei der Bergung und Verladung des Motors DB601 einer Messerschmitt Bf 109 im Hafen von Marseille waren neben der lokalen Presse auch einige Taucher und Flugzeugliebhaber anwesend. Im einem Gespräch

erwähnte einer der Taucher ein Flugzeugwrack in der Gegend der Inselgruppe von Hyeres, ungefähr 120 km östlich von Marseille. Er gehe davon aus, dass es sich um die Reste einer Messerschmitt handeln könnte. Mein Interesse war sofort geweckt, ich hatte diese von diesem Wrack schon einmal Jahre zuvor gehört. Aber nur einem kleinen Kreis von Tauchern war die genaue Position bekannt. Und auch dieser Taucher konnte oder wollte die genaue Stelle nicht preisgeben. Bei den Iles de Hyeres hatte ich in den letzten Jahren schon über 250 Tauchgänge gemacht, deshalb wurmte es mich besonders, gerade das Wrack einer Messerschmitt nicht zu kennen.

Bei meinem nächsten Urlaub in Hyeres, zwei Monate später, hatte ich eine wunderschöne Tauchwoche beim Tauchcenter Ulysse verbracht. Christoph Desix, Chef der Basis seit über 20 Jahren, kannte meine Leidenschaft für Flugzeugwracks und so gab es eine Woche lang nur Wracktauchgänge zu den verschiedensten Typen versunkener Flugzeuge: P-51 Mustang, Mystere IV Düsenjäger, Mitchell Bomber, Stuka ... Es war traumhaft, aber es war keine Messerschmitt 109 dabei.



Abbildung 3: Lena am Wrack einer amerikanischen P-51 Mustang bei der Halbinsel von Giens

Kurz vor dem Ende unseres Urlaubs, beim „Fachsimpeln“ über die betauchten Flugzeugwracks, fragte ich Christoph nach seiner Meinung über das Gerücht mit der Messerschmitt: „Bei dir um die Ecke, in der Gegend der Insel Port Cros soll doch auch eine Messerschmitt liegen. Ich muss da unbedingt hin!“



Abbildung 4: Lino und Christoph im Gespräch über Wracks an Bord der Ulysse II.

Christoph kannte das Wrack, beziehungsweise was von dem Flugzeug übrig war: In einer Tiefe von ca. 10 m soll nördlich der Insel Bagaud ein Teil des Rumpfes eines Jagdflugzeuges liegen. Zudem sei noch ein ungefähr 2 Meter langes Stück des linken Flügels erhalten.

Das ist nicht sehr viel an aussagekräftigen Überresten, aber auf jeden Fall genug für eine schnelle Rückkehr nach Frankreich. Christoph bot mir an, bei meinem nächsten Besuch eine Fahrt zu der etwas weiter entfernten Insel zu arrangieren.

## Der Tauchgang

Am 29.04.2007 war ich wieder in dem kleinen Hafen von La Madrague auf der Halbinsel von Giens, Basis von Christoph Desix. Er hatte an diesem Tag für die anderen Gäste einen Tauchplatz unweit des Flugzeugwracks ausgesucht: Die „Barque a Congres“ auf 50 Meter Tiefe liegt praktischerweise nahe der Insel Bagaud.



Abbildung 5: Ile de Bagaud, die Nordseite der kleinen Insel.

Direkt im Anschluss an diesen Tauchgang ging es dann zum nahen Wrack der Messerschmitt.

Christoph sprang nahe der Küste ins Wasser und tauchte ab, um das Wrack zu suchen. Unruhig wartete ich an Bord auf sein erlösendes Zeichen. Endlich, nach ungefähr 15 Minuten tauchte er ca. 300 Meter entfernt auf, er hatte die Flugzeugteile wiedergefunden.

Sekunden später war ich im Wasser, das Wrack nun endlich sichtbar unter mir. Die Überreste des Jagdflugzeuges liegen aufrecht auf Grund in einer Tiefe von 10m und ungefähr 30m vom Ufer der Insel entfernt. Nach meinem ersten Eindruck wurden die Teile irgendwann von einem Fischer dorthin „aufgeräumt“. Vermutlich lag das Flugzeug ursprünglich im tieferen Bereich zwischen Festland und der Insel und hatte dort die Fischerei mit Grundnetzen behindert.



Abbildung 6: Flugzeugwrack von oben

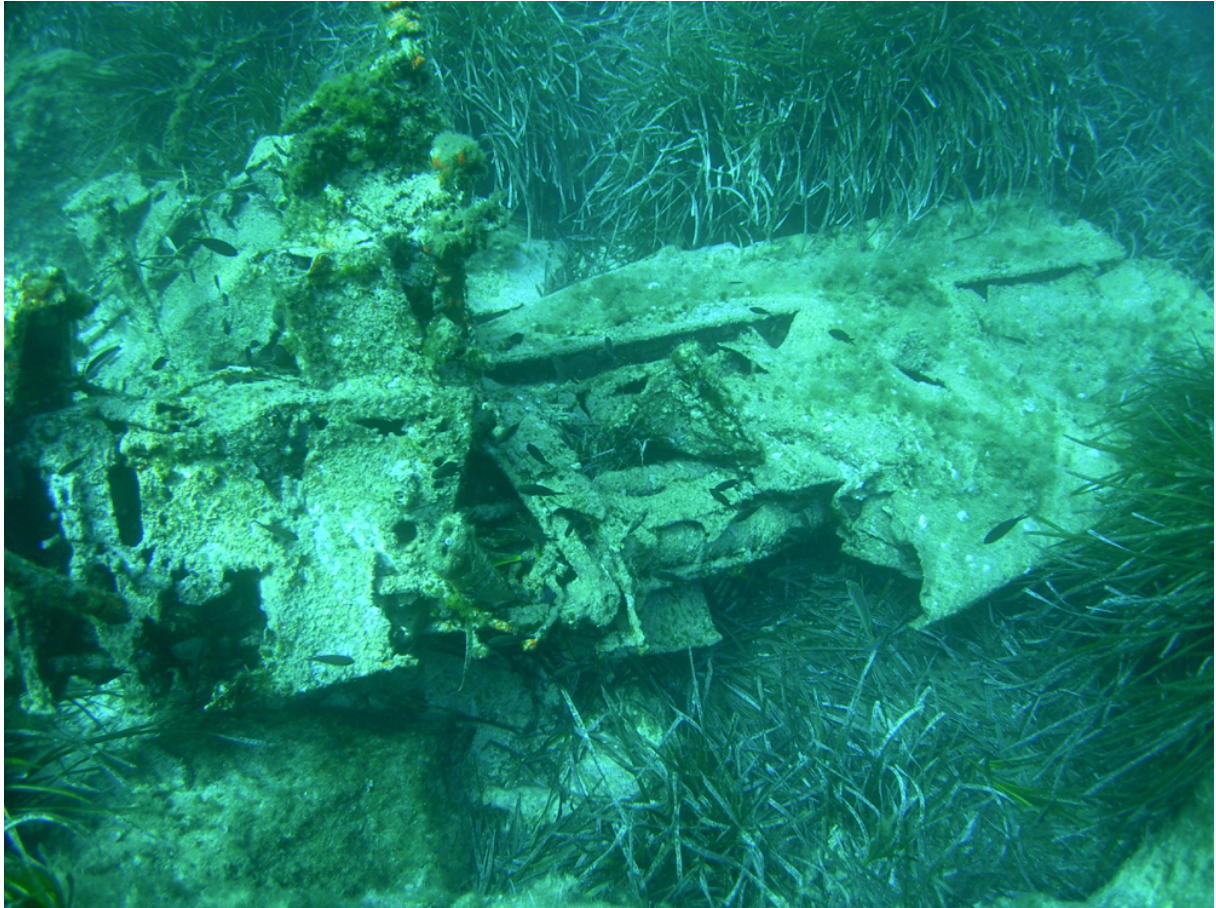


Abbildung 7: Das Wrack von vorne, im Flügel ist das linke, eingefahrenere Fahrwerk zu erkennen.



Abbildung 8: Blick über den linken Flügel auf die Reste des Cockpits.





Abbildung 9: Christoph Desix am Wrack der Messerschmitt

Folgende Teile sind von dem Flugzeug noch erhalten und wurden zur Dokumentation photographiert:

1. Unterer Teil des Rumpfes von der Motoraufhängung bis zu der Stelle, an der sich der Pilotensitz befunden hatte.  
Auf der linken Seite ist noch ein Teil der Seiten des Rumpfes erhalten.
2. Das am Rumpf befestigte rechte Fahrgestell.
3. Der linke Flügel in einer Länge von ca. 2 Metern. Das linke Fahrgestell ist hier im eingefahrenen Zustand im Flügel.

Leider war die für uns wichtigste Stelle des Flugzeuges nicht erhalten, der Heckbereich. Dort findet man die Werknummer, das eindeutige Merkmal zur Identifizierung eines Flugzeuges.

Diese eindeutige Nummer wurde zwar manchmal auch an anderen Stellen angebracht oder eingeschlagen. Diese Stellen variieren aber stark je nach Werk und Baujahr. Die Suche nach dieser Nummer würde dementsprechend eine Demontage und Bergung mehrerer Teile erfordern. Die wenigen Überreste würden stark darunter leiden und ein Erfolg, die tatsächliche Ermittlung der Werknummer, wäre nicht einmal gesichert. Eine weitere Zuordnung konnte also, aus unserer Sicht nur über die möglichst genaue Ermittlung des Flugzeugtyps und den Absturzort/Zeit der Maschine erfolgen.

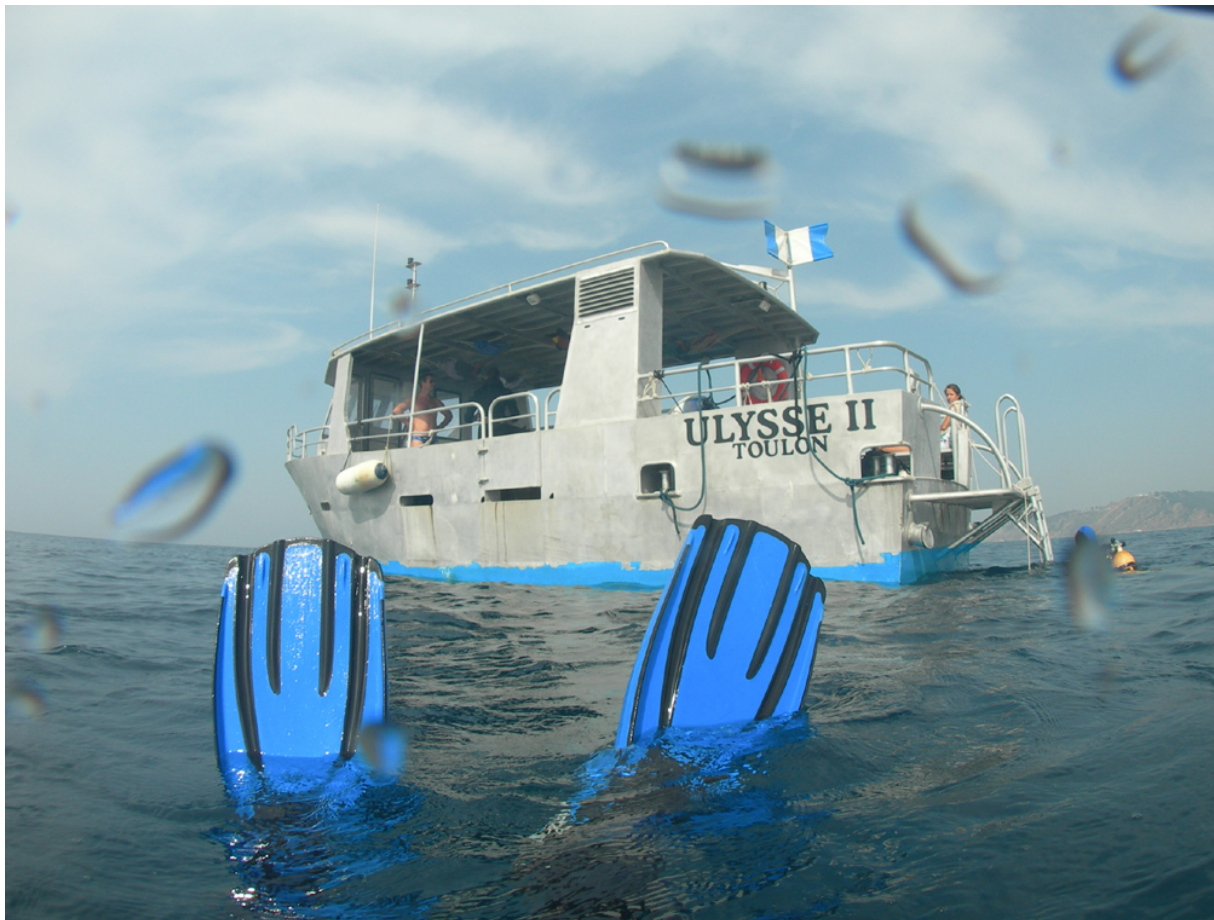


Abbildung 10: Das Boot von Ulisse Club

## Bestimmung des Flugzeugtyps

Zurück in Bayern wurden die Detailaufnahmen der Flugzeugteile mit den Abbildungen in der Teileliste und den Handbüchern der Messerschmitt BF 109 verglichen.



<i>Messerschmitt</i> A.G. Augsburg	<b>Fahrwerk</b> Baugruppe: Fahrgestell rechts 109.220	<i>Ersatzteilliste</i> BF 109 F
--	---	------------------------------------

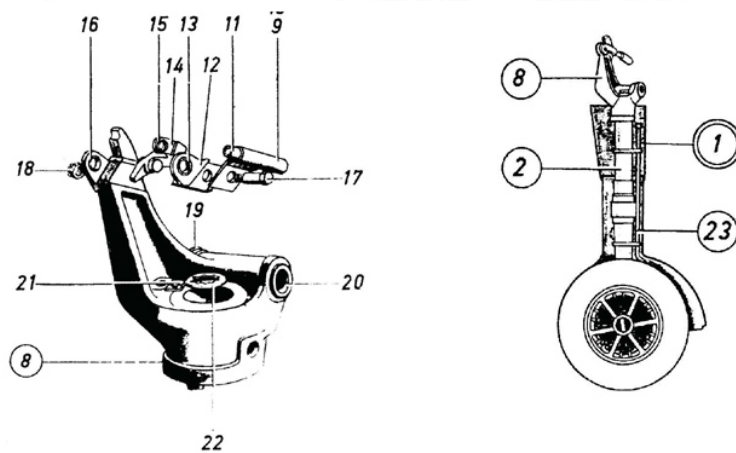
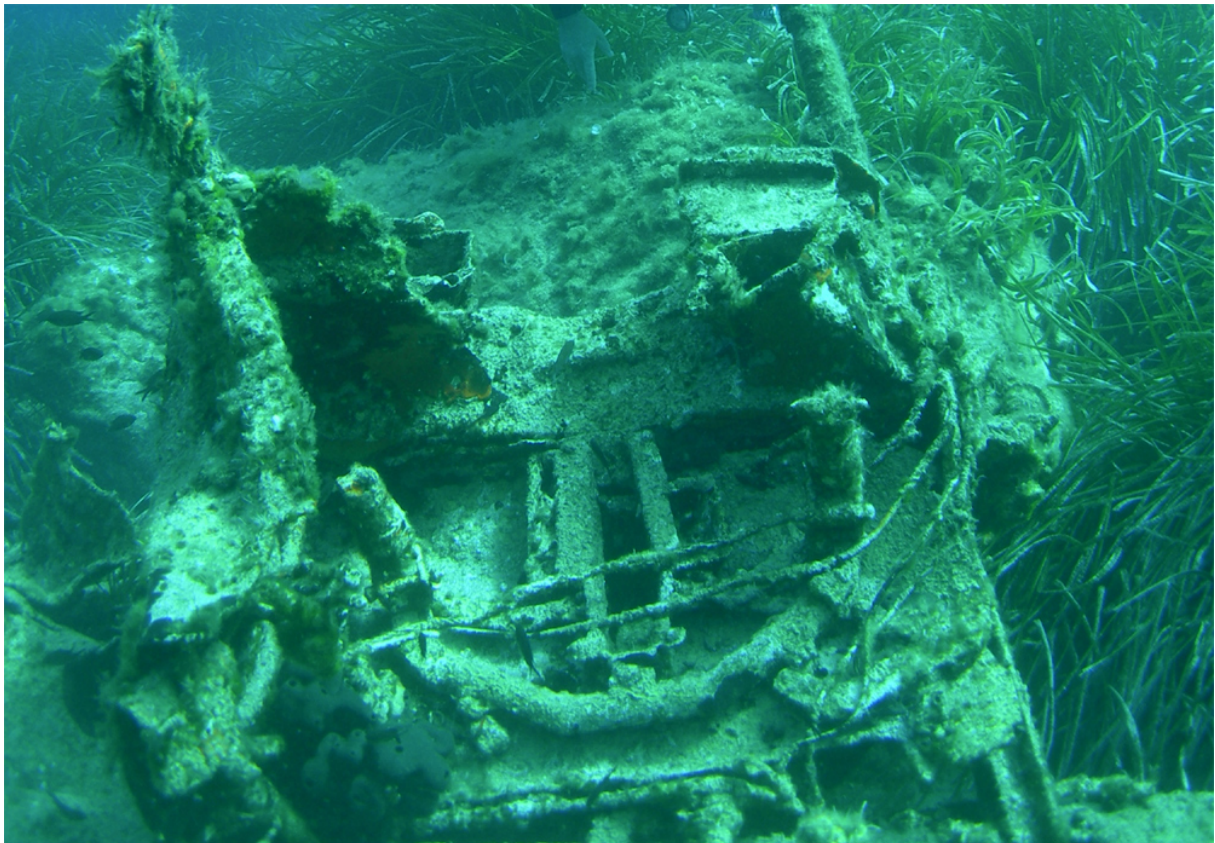


Abbildung 11: Rechtes Fahrwerk (Federbeinkopf)



<b>Messerschmitt</b> A.G. <b>Augsburg</b>	<b>Rumpfwerk</b> Baugruppe: Steuerung im Rumpf 109.411	<b>Ersatzteilliste</b> <b>BF 109 F</b>
---	--	---

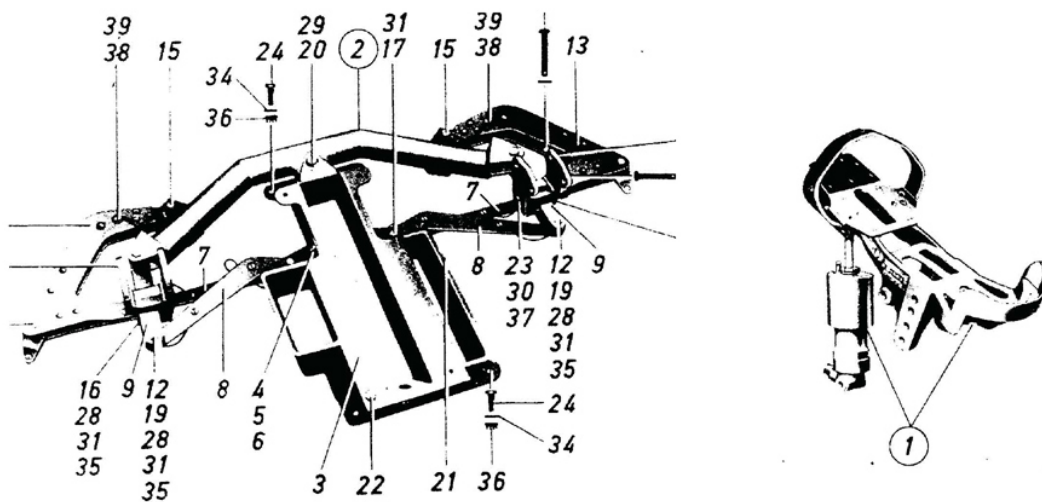
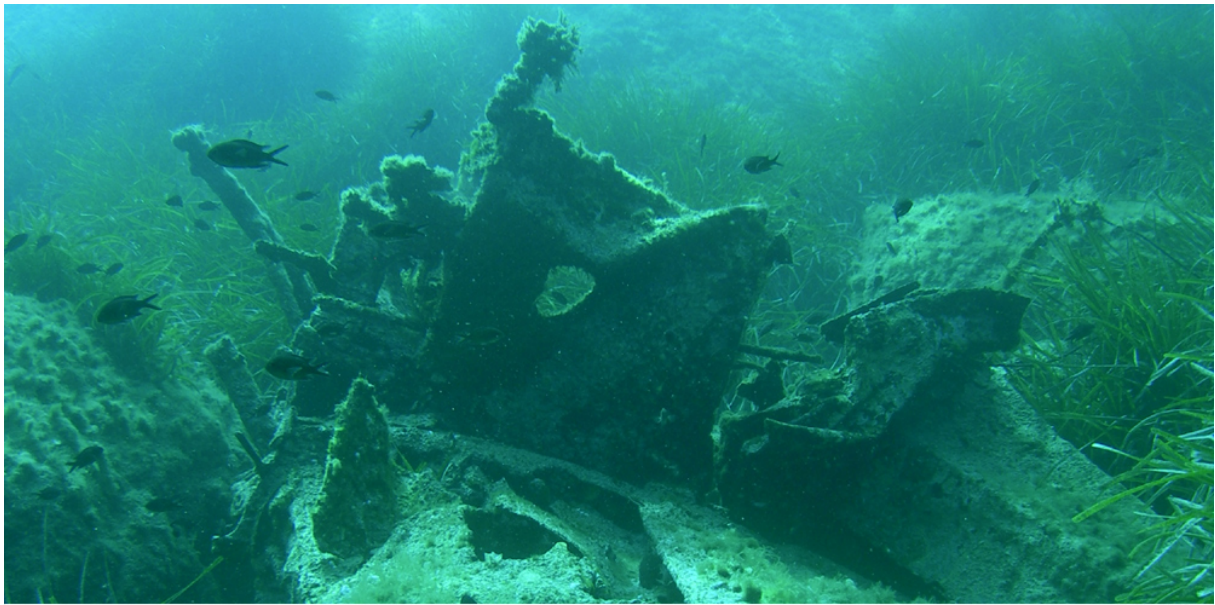


Abbildung 12: Steuerung (Fußhebel und Hülsenschacht)

Nachdem wir anhand dieser Details sicher waren, dass es sich um ein Bf 109 handeln muss, wollten wir noch den Typ eingrenzen. Ein gutes Indiz war die kleine Runde Öffnung vorn in der linken Wand des Cockpits, diese ist nur beim F Modell, nicht aber beim G Modell der Bf 109 zu finden. Diese beiden Bf 109 Modelle waren bei der Jagdgruppe Süd im Einsatz, und kommen deshalb in Frage.



<p>Messerschmitt A.G. Augsburg</p>	<p><b>Rumpfwerk</b> Baugruppe: Rumpf 109.100</p>	<p>Ersatzteilliste BF 109 F</p>
--	--	-------------------------------------

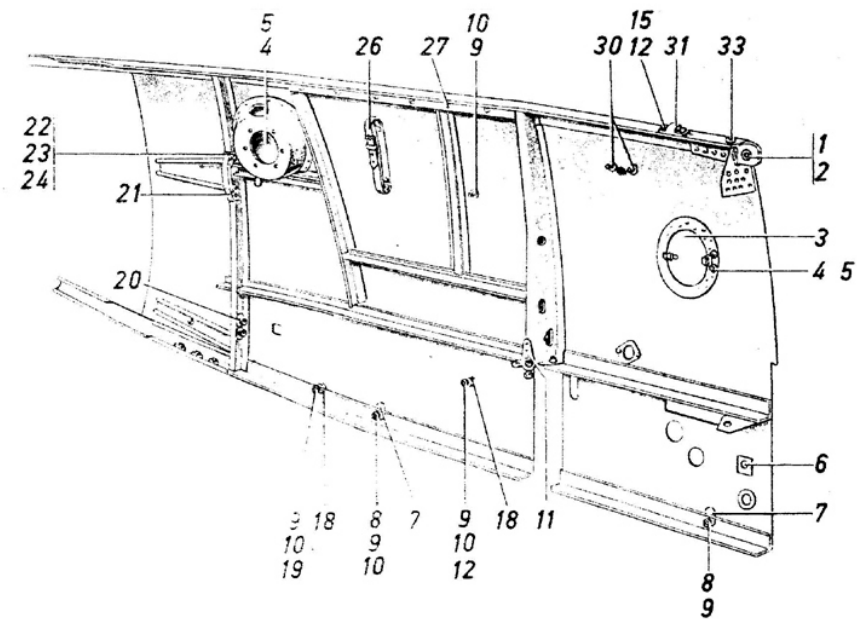


Abbildung 13: **Runde Öffnung** in der linken Wand des Cockpits **BF 109 F**

Messerschmitt  
A.G.  
Augsburg

**Rumpfwerk**  
Baugruppe:

Rumpf

109.116

Ersatzteilliste  
BF 109 G

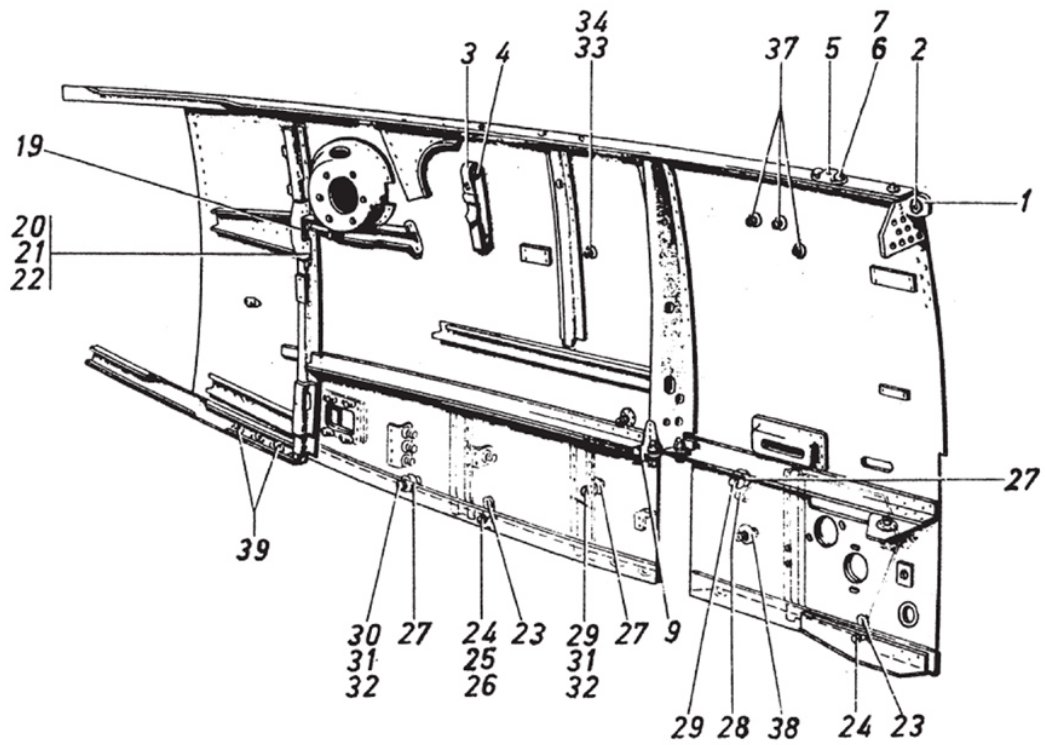


Abbildung 14: **Keine** Öffnung in der linken Wand des Cockpits **BF 109 G**

Anhand von diesen 3 besonderen Bauteilen konnten wir das Flugzeug zuordnen: Bei dem Rumpffragment nördlich der Ile de Bagaud handelt es sich tatsächlich um eine Messerschmitt Bf 109 der F Reihe.



Abbildung 15: **BF 109 F**

## Recherchen

Die Arbeit bei der Recherche zu dem geborgenen Motor hatte zu einer umfangreichen Dokumentsammlung über abgestützte Flugzeuge in Südfrankreich geführt. Philippe Castellano hatte mir vor 2 Jahren seine „Liste“ zur Verfügung gestellt, eine Liste zusammengestellt aus verschiedensten Quellen, gewachsen und kommentiert in 20 Jahren. In diesen Unterlagen fand sich tatsächlich eine Messerschmitt BF 109, die in dieser Gegend Hyeres als vermisst gilt. Die Angaben waren zudem noch genauer als erhofft:

Flugzeug Typ: Messerschmitt BF 109 F-4 Genau der Typ des Flugzeuges  
Absturzort: Ile de Hyeres Inselgruppe von Hyeres, zu dieser Gruppe gehört die Ile de Bagaud

In den Unterlagen des Militärarchivs in Freiburg war für den Zeitraum nichts Weiterführendes zu finden. Für dieses Datum sind keine Verlustlisten verfügbar, in den anderen, verfügbaren Unterlagen waren nur Abschüsse und keine Verluste verzeichnet.

Recherche in den Unterlagen der USAAF

Um noch weitere Informationen zu bekommen, haben wir nach entsprechenden Dokumenten der alliierten Luftstreitkräfte für den 21.01.1944 gesucht.

An diesem Tag gab es einen Bomberangriff der 15th Airforce auf den Flugplatz Salon de Provence, Stützpunkt deutscher Jagdflieger. Bei diesem Angriff gab es hohe deutsche Verluste, mindestens vier Maschinen sind bei Luftkämpfen verlorengegangen, viele wurden beschädigt. Doch in den Unterlagen der 15th Airforce war nichts zu unserem Wrack zu finden:

Die in den Dokumenten erwähnten Luftkämpfe waren 150 km westlicher, und kein Hinweis auf einen Luftkampf bei Hyeres.

Ein Freund von Phillippe Castellano hatte die Lösung:

Guy Julien, ein französischer Flugzeughistoriker, hatte sich auf die Einsätze der 12th Airforce spezialisiert. Eine auf die Bekämpfung von Schiffen spezialisierte Einheit von B-25 Bombern der 12th Airforce hatte am 21.01.1944 einen Einsatz an der franz. Küste durchgeführt. Guy lies mir die entsprechenden Dokumente dieser Einheit zukommen:

Sie beinhalten einen detaillierten Bericht über den Angriff auf einen deutschen Schiffskonvoi bei einer Inselgruppe vor der südfranzösischen Küste. Nach Angaben in diesem Bericht wurden zwei deutsche Jagdflugzeuge bei den Inseln abgeschossen: Eines von dem Bordschützen eines Bombers und eines von dem Piloten einer Spitfire in amerikanischen Diensten, der mit seiner Gruppe als Begleitschutz den Bomberverband begleitete.

Zu diesem Zeitpunkt gingen wir davon aus, dass unsere Forschungen abgeschlossen sind, und wir keine weiterführenden Dokumente mehr auftauchen werden. Alles deutete bereits darauf hin, dass es sich bei dem gefundenen Wrack mit hoher Wahrscheinlichkeit um die Reste des Flugzeugs von Rudolf Wälde handelt.

Wir beschlossen daher, die Familie des vermissten Piloten über die Ergebnisse unsere Forschungen zu informieren. Von dieser Seite bekamen wir neben dem Dank für unsere Bemühungen noch weitere, wichtige Dokumente über letzten Flug von Rudolf Wälde:

1 Zeugenbericht des Staffelkapitäns

1 Zeugenbericht eines Staffelkameraden

Eine von der Familie an die Wehrmacht-Auskunftsstelle gestellte Anfrage bestätigte unsere Untersuchungen.



## Die Geschichte

Der 19 jährige Offiziersanwärter Rudolf Wälde hat seine Jagdfliegerausbildung abgeschlossen und wird Anfang Dezember 1943 zur 4. Staffel der Jagdgruppe Süd versetzt. Diese Jagdgruppe hatte die Aufgabe, die neuen Piloten in ursprünglich 12 Wochen auf Ihre späteren Kampfeinsätze beim Jagdgeschwader 11 vorzubereiten und in die aktuellen Flugzeugmuster einzuweisen. Während dieser Zeit sollten die Piloten unter Führung erfahrener Jagdflieger die ersten Angriffe auf feindliche Ziele durchführen und taktische Erfahrungen sammeln.

Die Realität sah jedoch im Winter 1943/44 bereits anders aus:

Die Ausbildungszeit war auf 4 Wochen verkürzt, und es standen nur wenige neue Flugzeuge zur Verfügung. Alte Flugzeuge, die nicht mehr fronttauglich waren, wurden mit allen Mitteln modernisiert und flugfähig gehalten.

Rudolf Wälde schien anfangs vom Glück begünstigt: Der letzte für die Jagdgruppe Süd so verlustreiche alliierte Angriff auf Marseille erfolgte nur wenige Tage vor seiner Ankunft in Südfrankreich. Seine Einheit hatte im Dezember 13 brandneue, moderne Jagdflugzeuge vom Typ Messerschmitt BF 109 G-6 erhalten. Auf diese Weise erhält auch Rudolf Wälde eine dieser Maschinen, und er schreibt sich in seinem letzten Brief: „ Habe hier eine Me 109 G6. Sehr schnell und wendig, steigt hoch hinaus!...“

In den ersten drei Wochen herrschte nur wenig Feindaktivität in dem Gebiet der Jagdgruppe Süd. Es gab nur wenig Einsätze und keinen Hinweis darauf, dass die 4. Staffel an Kampfhandlungen beteiligt war. So schreibt er: „Täglich ist Sitzbereitschaft, aber in unsere Jagdräume kommt der Tommy nie,...“



Abbildung 16: Sitzbereitschaft: Ein Pilot der Jagdgruppe Süd in Südfrankreich wartet in seiner Messerschmitt auf den Einsatz.

Am 15.12.1944 muss Rudolf Wälde mit seiner Messerschmitt aufgrund eines Motorschadens notlanden, bleibt aber unverletzt: „Am 15.12. hatte es mich erwischt, jedoch nur die Kiste hin, ich habe in der Beziehung immer Glück...“

Doch dann scheint sich das Glück zu wenden: Als Ersatz für sein modernes, nun aber beschädigtes Flugzeug erhält er eine fast 3 Jahre alte Messerschmitt Bf 109 F-4. Als „Blaue 16“ war es schon über ein halbes Jahr bei der Jagdgruppe Süd im Einsatz, 2 Schadensmeldungen sind dort bereits verzeichnet. Das Flugzeug war zu diesem Zeitpunkt des Krieges bereits veraltet und den meisten der gegen sie eingesetzten alliierten Jagdflugzeuge unterlegen.



Abbildung 17:

Graphik von Helmut Schmidt (<http://flyingart.twoday.net/>): Die Bf 109 F-4 „blaue 16“ von Rudolf Wälde

Am Vormittag des 21.01.1944 ist es dann auch noch vorbei mit der Ruhe, fast gleichzeitig erfolgen zwei Angriffe der US Luftwaffe in Südfrankreich:

Ein großer B-17 Bomberverband der 15th US Airforce mit Begleitschutz aus P-38 Jagdflugzeugen ist auf dem Weg, um den Flugplatz Salon de Provence zu bombardieren.

Kurz darauf wird noch eine weitere Gruppe von US Bombern gemeldet. Die 6 B-25 Bomber waren in Korsika gestartet und nähern sich nun der südfranzösischen Küste. Ihr Ziel war ein deutscher Schiffskonvoi bei den Ile de Hyeres: Ein 10.000 Tonnen Frachter mit 5 Begleitschiffen, vermutlich auf einer Fahrt von Marseille nach Genua.

Die B-25 Bomber gehören zur 428th BS der 12th Airforce, spezialisiert auf die Vernichtung von Schiffzielen im Raum Italien und Südfrankreich. Die Eskorte bestand aus 8 Spitfire Jagdflugzeugen des 4th FS, 52 Fighter Group. Informell unterstützt wurden diese Einheiten durch eine RAF Abteilung. Die englischen Marrauder wurden zur Aufklärung eingesetzt und meldeten lohnende Ziele an den Bomberverband.

Die 1. und die 2. Staffel der Jagdgruppe Süd versuchen vergeblich, den Angriff auf den Flugplatz abzuwehren, mehrere deutsche Flugzeuge werden bei diesem Einsatz abgeschossen oder schwer beschädigt.

Auch für die 4. Staffel endet gegen 12.45 Uhr die Sitzbereitschaft: Alarmstart der Staffel zum Schutz des bedrohten deutschen Schiffsverbands. Acht Flugzeuge starten auf dem Flugplatz von Marseille in Richtung Hyeres um die US Bomber abzufangen. Unter ihnen ist Rudolf Wälde, auf dem Weg zu seinem ersten und zugleich letzten Feindflug.

Sie erreichen den Schiffsverband bei der Inselgruppe von Hyeres nur kurz vor dem Eintreffen der amerikanischen Bomber. Um 13.15h greifen die Jagdflieger die amerikanischen B-25 Bomber in zwei Gruppen an. Die erste Gruppe kann mehrer Treffer erzielen, 2 Bomber sind schwer beschädigt, 4 oder 5 Besatzungsmitglieder verwundet. Dann greift die zweite Gruppe an, Rudolf Wälde kommt den Bombern immer näher. Plötzlich, völlig unerwartet eröffnen 8 Spitfires direkt aus der Sonne kommend das Feuer auf die Deutschen. Die Blaue 16 von Wälde wird sofort getroffen, das Flugzeug stürzt um 13.16h nördlich der Ile de Hyeres in die Tiefe dem Meer entgegen. Rudolf Wälde kann noch abspringen. Seine Staffelkameraden sehen ihn am Fallschirm ca. 6 km von der Küste entfernt auf offener See landen.

Es war das letzte Mal, das man etwas von Rudolf Wälde sehen sollte.

Nach insgesamt fünf Minuten ist der Luftkampf über den Inseln vorbei, die Bomber drehen ab. um 14.00h, nur 40 Minuten nachdem der Angriff auf den Schiffsverband abgewehrt wurde, begannen die Suchaktionen. Drei Stunden lang suchte ein Seenotflugzeug vergeblich das Gebiet ab.

„Da der Seegang an diesem Tage sehr stark war, und eine Verwundung des Wälde nicht ausgeschlossen ist, kann man mit Sicherheit annehmen, dass er den Tod in den Wellen fand.“<sup>1</sup>

Die erste Feinberührung des Rudolf Wälde dauerte nur eine Minute, ähnlich kurz ist die trockene Bemerkung in den amerikanischen Unterlagen:

“The escort put away another FW of a separate flight of four.”<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Anmerkung : Dieser Satz stammte aus dem Zeugenbericht eines Staffelkameraden.

Neben dem erwähnten starken Seegang gibt es zudem häufig eine starke Strömung mit bis zu 3 Knoten.

<sup>2</sup> Anmerkung : Dieser Satz stammt aus den Unterlagen der US Bombereinheit.

Die Besatzung der Bomber ging davon aus, dass sie von Jagdflugzeugen des Typs Focke Wulf FW 190 angegriffen worden sind. Daher die Abkürzung „FW“. Der Spitfire Pilot der Eskorte, Lee Trowbridge, meldete den Abschuss einer Messerschmitt Bf-109.



Abbildung 18 : Rudolf Wälde und das Wrack seiner Messerschmitt Bf-109

## An den Forschungen beteiligte Personen:

Christoph Desix, Inhaber der Tauchbasis „Ulysse Club“ in La Madrague auf der Halbinsel von Giens. Leitung und Organisation wunderschöner Tauchgänge.

<http://www.ulyseclub.com/>



Lino von Gartzten, Unterwasserarchäologe und vernarrt in Flugzeugwracks.  
UW-Dokumentation und Recherche

<http://www.abtauchen.com/>



Besonderen Dank an Herrn R. Wälde für den offenen, mir sehr nahegehenden Briefverkehr und die zur Verfügung Stellung wichtiger Dokumente für unsere Forschungen.

Für die zur Verfügung gestellten Dokumente und den produktiven Informationsaustausch danke ich Philippe Castellano, Luc Vanrell, Guy Julien und Klaus Fischer; Helmut Schmidt für die Graphik der „Blauen 16“.

## Quellen:

### Dokumente:

Dokumente aus dem Besitz der Familie Wälde  
Dokumente der Luftwaffe aus dem Militärarchiv in Freiburg  
Dokumente der USAAF  
Dokumente aus der Sammlung von AERO ReliC <http://www.aero-relic.org/>  
Dokumente aus der Sammlung von Immadras <http://www.immadras.com/>  
Technische Dokumente vom Luftfahrt-Archiv Haffner  
Dokumente aus dem Daimler Chrysler Corporate Archive  
Zeugenberichte von Piloten der Jagdgruppe Süd  
Deutsche Dienststelle Berlin  
Diverse Bücher und Publikationen zum Thema Luftwaffe

Detaillierte Angaben und Bezüge der genutzten Quellen auf Anfrage.

### Abbildungen:

Abbildung 1: Graphik Messerschmitt Bf 109 F4, im Hintergrund die Iles de Hyeres  
Graphik & Photo: **Lino von Gartzen**  
Photo Messerschmitt: **Daimler Chrysler Corporate Archive**

Abbildung 2: Karte von Südfrankreich  
Abbildung 3: Lena am Wrack einer amerikanischen P-51 Mustang bei der Halbinsel von Giens  
Photos: **Lino von Gartzen**

Abbildung 4: Lino und Christoph im Gespräch über Wracks an Bord der Ulysse II.  
Photo: **Lena von Gartzen**

Abbildung 5: Ile de Bagaud, die Nordseite der kleinen Insel.  
Abbildung 6: Flugzeugwrack von oben  
Abbildung 7: Das Wrack von vorne, im Flügel ist das rechte, eingefahrene Fahrwerk zu erkennen.  
Abbildung 8: Blick über den linken Flügel auf die Reste des Cockpits.  
Abbildung 9: Christoph Desix am Wrack der Messerschmitt  
Abbildung 10: Das Boot von Ulysse Club  
Photos: **Lino von Gartzen**

Abbildung 11: Rechtes Fahrwerk (Federbeinkopf)  
Abbildung 12: Steuerung (Fußhebel und Hülsenschacht)  
Abbildung 13: Runde Öffnung in der linken Wand des Cockpits BF-109 F  
Abbildung 14: Keine Öffnung in der linken Wand des Cockpits BF-109 G  
Graphik & Photo: Lino von Gartzen,  
Technische Zeichnungen entnommen aus der Messerschmitt Ersatzteilleiste:  
Mit freundlicher Genehmigung von  
**Luftfahrt-Archiv Hafner**, Ludwigsburg  
<http://www.luftfahrt-archiv-hafner.de/>

Abbildung 15: Messerschmitt Bf 109 F4  
Bildquelle: **Daimler Chrysler Corporate Archive**

Abbildung 16: Sitzbereitschaft: Ein Pilot der Jagdgruppe Süd in Südfrankreich wartet in seiner Messerschmitt auf den Einsatz.  
Bildquelle: **Verlag Dieter Hoffmann**, Finthen  
Mit freundlicher Genehmigung des Verlages

Abbildung 17: Graphik von Helmut Schmidt: Die Bf-109 „blaue 16“ F-4 von Rudolf Wälde  
Graphik: **Helmut Schmidt**  
<http://flyingart.twoday.net/>

Abbildung 18 : Rudolf Wälde und das Wrack seiner Messerschmitt Bf-109  
Graphik & Photo: **Lino von Gartzen**  
Photo von Rudolf Wälde: Das Photo wurde von der **Familie Wälde** zur Verfügung gestellt.