



La Luftwaffe accomplit sa dernière mission de guerre plus d'un mois après la capitulation, en juin 1945, dans des circonstances très particulières, quasiment symboliques de la nouvelle ère qui s'ouvrait en Europe.

L'étrange dernière de la Luftwaffe en

L'histoire que je vais vous raconter est le résultat d'une promenade avec mon chien, par une douce après-midi d'automne. En marchant, je fis la rencontre d'un ancien pilote d'hydravion de la Luftwaffe qui, comme moi, était solidement amarré à la laisse d'un chien. Peu de temps se passa avant que nous n'en venions au sujet de ses activités de guerre. Je lui demandai comment tout cela avait fini pour lui. Sa réponse reste étonnante : "Nous sommes simplement restés en service en continuant à voler". C'est ainsi que j'appris ce qu'avait fait une unité de sauvetage en mer de la Luftwaffe après la fin officielle des hostilités.

Je découvris ce qui avait été la toute dernière mission de la Luftwaffe bien que ce fût avec l'encadrement d'une saine escorte de chasseurs de la Royal Air Force.

Le 8 mai 1945, le jour de la Victoire, les hydravions et les bateaux affectés au Seenotgruppe 81 (81^e groupe de sauvetage en mer) étaient paisiblement amarrés dans les eaux du détroit de Guldborg, entre les îles danoises de Lolland et Falster. 24 hydravions à coque Dornier 24, un hydravion à flot-

teurs Arado 196 et une collection de bateaux de sauvetage ou de servitude de la Luftwaffe attendaient l'arrivée des forces britanniques.

Dans les mois qui précédèrent son arrivée à Guldborg, le groupe avait participé à ce qui doit être considéré comme l'une des plus grandes opérations de secours de la Seconde Guerre mondiale, le sauvetage de dizaines de milliers de réfugiés civils et de blessés de la Wehrmacht, sur les territoires orientaux de l'Allemagne, envahis par les Soviétiques. Contrastant avec les dramatiques derniers jours de la guerre, les journées qui précédèrent l'arrivée en force des Britanniques s'écoulèrent comme un repos bienvenu pour les équipages des avions et des navires.

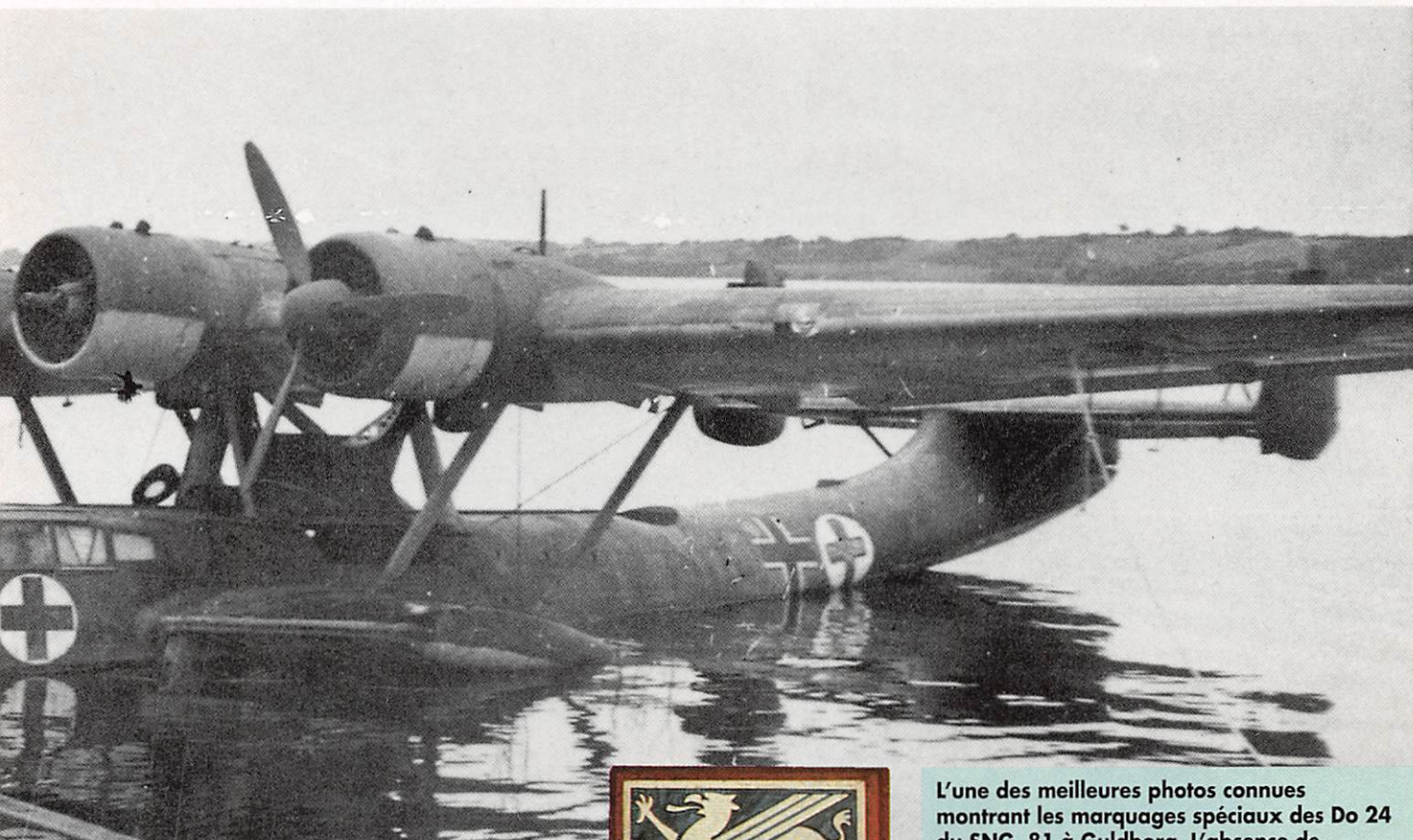
Les neuf vedettes rapides, appelées officiellement Fl-B Boote, et un gros bateau de sauvetage qui attendaient désormais à l'ancre, à Guldborg, étaient tout ce qui restait de la flotte de surface des SNG 81 ils avaient auparavant servi avec la Seenot-

flottille 81 en Norvège. Ce sont ces canots qui entrèrent d'abord en action pendant l'été de 1944, alors que les troupes de la Wehrmacht tentaient désespérément de conserver Memel, la province allemande de la Baltique (aujourd'hui Klaipeda en Lituanie).

Une évacuation désespérée

De jour comme de nuit, ces bateaux fragiles, surchargés de provision pour la garnison assiégée filaient le long de la côte balte. A peine étaient-ils déchargés de ces colis tant espérés qu'ils étaient chargés sinon surchargés de blessés qui nécessitaient des soins médicaux urgents. Tandis que les troupes russes progressaient en Prusse orientale, les canots poursuivaient leur tâche salvatrice à Dantzig (Gdansk), Heiligenbeil et Pillau en ramenant des milliers de personnes avant l'ultime défaite.

Tandis que les navires de la Seenotflottille



mission 1945



L'une des meilleures photos connues montrant les marquages spéciaux des Do 24 du SNG 81 à Guldborg. L'absence de tourelles laisse penser qu'il pourrait s'agir de l'un des avions du KG 200, prévus à l'origine pour les missions-suicides contre les ponts de Weichsel.

En couleurs : l'insigne du Seenotgruppe 81. En haut à gauche : le Hauptmann Karl Born. Cet homme généreux fut à l'origine du service de secours aérien en mer de la Luftwaffe. Il aurait préféré en faire une organisation humanitaire internationale comme la Croix Rouge !

60 consacraient tous leurs efforts au sauvetage de ceux qui tentaient de fuir la région du golfe de Dantzig, les vedettes rapides de la Seenotflottille 81 portaient leur attention au nombre énorme des réfugiés qui s'étaient rassemblés dans les villes côtières de Poméranie (une de leur plus spectaculaires opérations fut l'évacuation de Kolberg, aujourd'hui Kolobrzeg). Avant que la ville ne tombe finalement entre les mains des Russes, le 18 mars 1944, les Do 24 du SNG 81 avaient déjà évacué des centaines de personnes depuis la base de la Luftwaffe à Kamp, près de Kolberg ; les vedettes avaient été également employées à mettre en sécurité des réfugiés. Comme les blindés soviétiques approchaient de la zone portuaire, plus de 2 000 civils et soldats attendaient encore du secours.

La tâche à accomplir était trop lourde pour les petits bateaux, tout ce que la marine allemande pouvait rassembler afin de transférer ces derniers réfugiés vers les navires de transport et les destroyers au

mouillage dans des eaux plus profondes. Pour relever ce défi, quatre canots de la Luftwaffe commandés par le Hauptmann Schirmack, s'élancèrent vers la plage de Kolberg à la faveur de la nuit et commencèrent la tâche délicate de ramener les derniers. La mission fut appuyée par les destroyers allemands, et à l'aube, elle était accomplie, ce qui n'empêcha pas l'un des bateaux d'affronter encore les explosions d'obus soviétiques pour secourir un canot gonflable plein de soldats, qui dérivait devant le mole du port.

À la mi-avril 1944, les bateaux de la Seenotflottille 60 se retirèrent à Bug auf Rügen et furent intégrés au SNG 81 sous le commandement du Hauptmann (commandant) Karl Born. Le Seenotgruppe 81 était l'une des rares unités toujours intactes à cette époque de la guerre. Outre sa dotation complète de Do 24, il possédait environ 17 vedettes rapides, la Seenotflottille, et à Parow, près de Stralsund, un escadron complet de chasseurs lourds

Messerschmitt 410 et de bombardiers Ju 88 pour la recherche et l'escorte. Ces avions furent détruits à l'explosif par leurs équipages pour ne pas être capturés par les Soviétiques, très proches de Parow.

80 passagers au lieu de 14 !

Tandis que les bateaux avaient été occupés à sauver autant de vies humaines que possible, les hydravions de Karl Born n'étaient pas restés inactifs. Plusieurs bateaux lourdement chargés furent envoyés par le fond, entraînant dans la mort des centaines d'hommes, de femmes et d'enfants. Cependant, lorsque les aviateurs furent prévenus à temps, ils volèrent sans arrêt, parfois dans des conditions météorologiques inimaginables, pour sauver autant de gens qu'ils le pouvaient. Lorsque l'on considère l'énormité de la tâche que les hydravions de la Luftwaffe durent accomplir, il est étonnant que le SNG 81 ne perdît qu'un seul appareil pendant toute l'opération : un Do 24 s'écrasa après le décollage, lors de l'évacuation de Kolberg. 75 à 80 personnes, la plupart des femmes



Ci-dessus : les "bêtes de somme" du SNG 81, le canot de sauvetage type B (B-Boot) et l'hydravion trimoteur Dornier Do 24.

Ci-dessous : derniers secours à Nest. Les équipages des Do 24 font embarquer des enfants. Noter la tourelle de nez D 131, inhabituelle sur les Do 24.



Ci-dessous à gauche : La guerre est finie, mais je continue ! Paul Erdmann, l'un des pilotes appelés du SNG 81, à Guldborg, avant la dernière mission de la guerre. Les insignes nationaux allemands ont été enlevés de son uniforme et de sa casquette. Ne lui ont été laissés que les insignes de son grade. Il porte aussi le brassard de la Croix Rouge.

A droite, pour comparer, Karl Born à la fin de 1944, en uniforme complet.



et des enfants périrent dans l'accident dont l'origine fut un obus soviétique ou, simplement la considérable surcharge du trimoteur Dornier.

Des scènes abominables

La mission humanitaire la plus remarquable de l'équipage de Karl Born fut, sans doute, le sauvetage in extremis d'enfants évacués de Nest, une plage de Poméranie, à environ 35 km à l'est de Kolberg. Les chars soviétiques avaient déjà atteint les abords du bourg lorsque les 12 Dornier arrivèrent. La scène qui attendait les équipages des hydravions était toute de désolation et de chaos. Ce n'étaient pas seulement des centaines d'enfants qui attendaient avec leurs parents et leurs nurses. C'était une masse impatiente de réfugiés et de déserteurs. Les aviateurs qui sautèrent sur le rivage pour organiser l'embarquement dans les avions eurent fort à faire pour persuader les enfants et les mères que les baluchons, sacs et valises devaient être abandonnés quelle que fût leur valeur. Des scènes abominables se produisirent au cours desquels les aviateurs eurent plus d'une fois l'occasion de sortir leurs armes pour écarter des hommes qui simulaient des blessures de toute sorte pour tenter désespérément de trouver une place dans l'un des Dornier.

Selon les rapports, plusieurs Dornier du SNG 81 revinrent à Bug auf Rügen avec pas moins de 17 adultes et 99 enfants à bord, alors que le Do 24 était certifié pour emporter un maximum de 14 passagers !

Lorsqu'arriva la fin d'avril 1945, le SNG 81 dut songer à sa propre sécurité. Les Soviétiques allaient bientôt se retrouver à portée de canon de Bug auf Rügen. Le choix de l'endroit où se replier revint à Karl Born. Profitant de la liberté que lui avait accordée ses supérieurs, il ne perdit pas de temps pour trouver un refuge pour son unité, à Guldborg, au Danemark.

Le mouvement eut lieu aux premières heures du 5 mai. Les Do 24 franchirent la courte distance à très basse altitude, maintenant le silence radio, et réussirent à atteindre leur destination sans attirer l'attention, malgré la présence d'avions alliés. Le plus surprenant, lorsque l'on se souvient de l'intense activité des chasseurs alliés lors des derniers jours de la guerre, est que les bateaux du groupe parvinrent eux aussi sains et saufs à Guldborg, peu après.

Le 8 mai, la fin de l'Allemagne nazie se passa sans

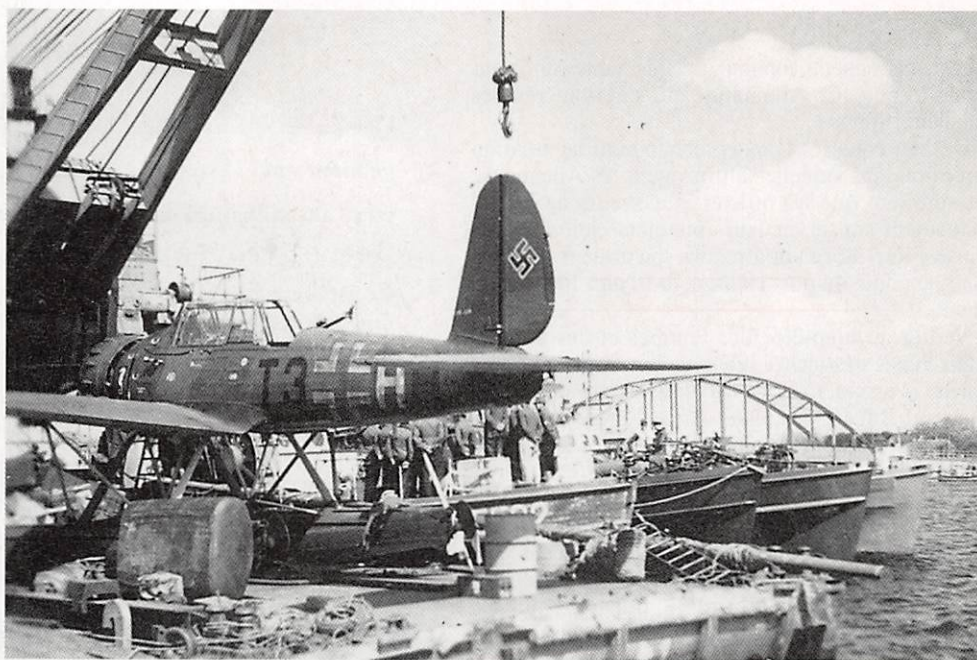
L'étrange dernière mission de la Luftwaffe en 1945

incident à Guldborg, bien que l'unité restât en alerte, redoutant le pire. Trois jours plus tard, le 11 mai, les choses commencèrent à bouger. Un officier danois apparut à Guldborg, ordonnant à Karl Born de venir négocier avec des officiers britanniques au quartier général de la Résistance danoise à Saksköbing.

Le 8 mai 1945, à 16 h 30

A 16 h 30, le Lt parachutiste britannique Grey, donna des instructions précises selon lesquelles tous les avions et bateaux devaient être désarmés, et les armes et les munitions transportés à Masned Sund dans des véhicules fournis par la Résistance danoise. La longue liste des armes et munitions rendues le 16 mai comprenait 130 mitrailleuses, 120 pistolets, 270 grenades à main, 94 500 cartouches diverses, entre autres. Le Lt Grey continua en stipulant que les hydravions devaient conserver l'intégralité de leurs marquages allemands, mais que devaient leur être ajoutés des croix rouges sur ronds blancs. En outre, chaque membre d'équipage ou mécanicien devait porter un brassard à croix rouge sur le bras gauche de leur uniforme allemand. Conformément à la Convention de Genève, chaque homme de l'unité recevrait un laissez-passer indiquant que leur porteur était exclusivement employé à l'assistance des services médicaux.

La dernière directive fut comprise par Karl Born comme un geste de bonne volonté des Britanniques pour satisfaire une requête danoise que les avions et les bateaux fussent utilisés à évacuer le nombre considérable des réfugiés et des blessés allemands qui commençaient à poser des problèmes alimentaires et médicaux au nouveau gouvernement danois. La demande danoise résonna comme une douce musique aux oreilles de Karl Born qui avait déjà caressé exactement la même idée. Battant le fer tant qu'il était chaud,



Born fit ses propres propositions aux officiers danois et britanniques : en deux voyages, de Guldborg à Bad Zwischenhan ou Norderney, il pouvait évacuer 150 blessés couchés et 600 valides.

Il affirma que les bateaux pouvaient transporter jusqu'à 2 500 réfugiés à Schleswig. Dès lors que la guerre était terminée, les britanniques accepteraient-ils d'autoriser des avions de la Luftwaffe à accomplir des opérations de cette nature ?

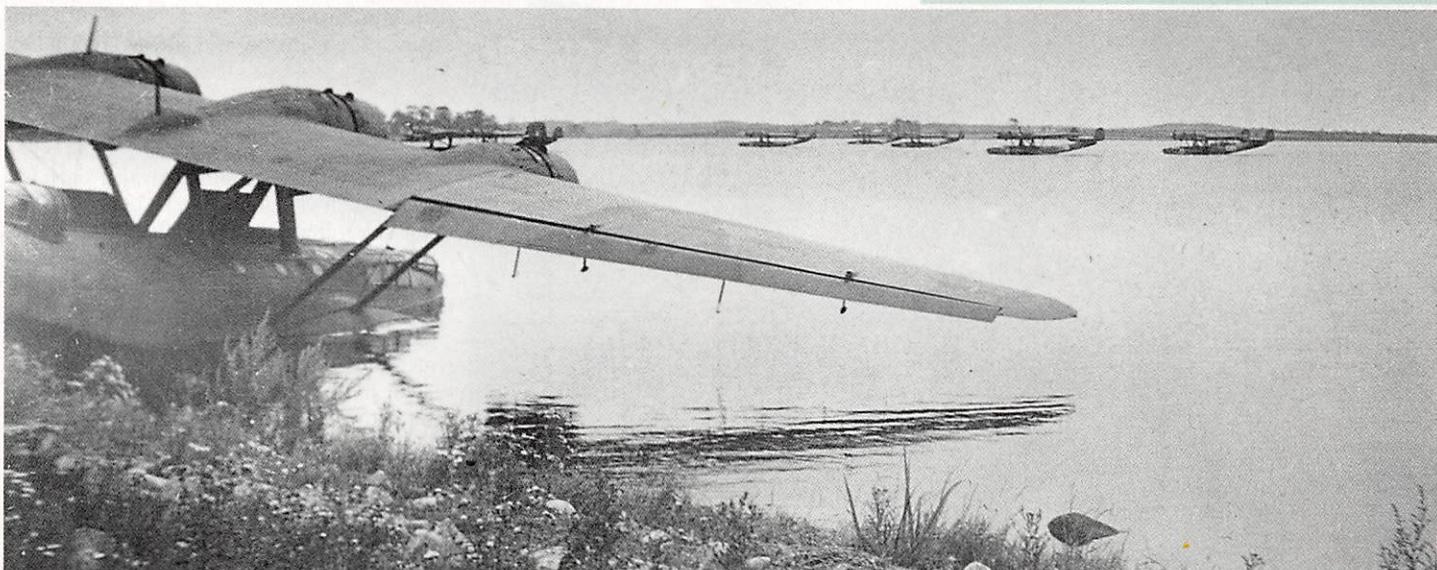
Dans les jours qui suivirent, l'unité s'installa dans l'étrange vie d'une unité pleinement opérationnelle, en territoire anciennement occupé et sous le commandement d'un vieil adversaire, les Britanniques. Les ordres du 83^e Groupe de la RAF, stipulaient clairement que les Allemands étaient responsable de la sécurité de leurs équipements et installations militaires, et qu'en aucune circonstance, la Résistance, l'armée ou la police danoise ne pourraient pénétrer dans ces installations sans la per-

Le seul Arado 196 du SNG 81, WNr (n° de série) 0285, à Guldborg, toujours porteur de son code d'unité T3+HM.

mission préalable du commandement britannique, et sans la présence d'officiers britanniques. Karl Born comprit combien de telles instructions pouvaient provoquer d'incidents entre les Danois et les indésirables allemands ; il chercha une solution diplomatique au problème et en trouva une.

Chaque hydravion et chaque bateau fut gardé par un couple curieux, composé d'un officier appelé de la Luftwaffe et d'un résistant danois en armes. L'arrangement fonctionna parfaitement, et les seuls coups de feu qui furent intentionnellement tirés, furent destinés aux rats qui grouillaient près du quai. Karl Born fut surpris d'apprendre que lorsqu'il s'agit de s'occu-

Schleswig en 1945. A l'arrière plan, six des Do 24 de Karl Born attendent leur fin.





Personalausweis

Der Hauptmann Karl Born
geboren am 8.12.1910 in Montreux
wird ausschließlich im Sanitätsdienst als Kommandeur der
Seenotgruppe 81 ----- verwendet.
Er ist berechtigt, das Genfer Abzeichen (gestempelte weiße Armbinde
mit rotem Kreuz) zu tragen und steht unter dem Schutz der Artikel 9,
12 und 13 des Genfer Abkommens vom 27. 7. 1929.

Dienststempel

Unterschrift und Dienststelle
(nur Feldpost-Nr.)

Dienststelle Feldpost-Nr. M 00275

Karl Born
Karl Born
Sanitätsdienst
Kommandeur

C/0343 (Ho)

Ci-contre : Le laissez-passer à croix rouge attribué aux hommes du SNG 81, le 10 mai 1945.

per de cet ennemi commun, les résistants confiaient leurs armes aux Allemands qui s'étaient révélés meilleurs tireurs !

De leur côté, les Danois reconnurent la situation précaire dans laquelle se trouvaient les Allemands, et admirèrent que les officiers supérieurs de l'unité pouvaient conserver leurs pistolets. Selon les archives, Karl Born eut à rendre son arme à un résistant, le pilote du port Hansen, le 10 juin 1945 seulement.

Veiller au bien-être des femmes et des enfants était l'une des tâches inhabituelles et pas toujours faciles à assumer du chef d'unité. Avant de quitter Bug auf Rügen, des règles strictes avaient été établies concernant les "familles". Seuls les femmes et enfants des aviateurs officiellement affectés dans l'unité avaient été autorisés à rejoindre Guldborg par mer. Tous les autres, parents et amies n'avaient eu d'autre choix que de rejoindre l'exode vers l'ouest. Malgré les précautions prises pour empêcher les infractions à la règle, plusieurs petites amies avaient réussi à s'infiltrer dans se faisant passer pour des épouses, et étaient ainsi parvenues à Guldborg. Comme les Britanniques ayant renforcés leurs contrôles sur les internés allemands, ces cinq ... fiancées étaient menacées d'être expédiées dans les camps de réfugiés. Utilisant ce qui lui restait de pouvoirs en tant que Gruppenkommandeur, Karl Born se hâta de marier les jeunes filles à leurs partenaires respectifs, sur le pont de l'un des bateaux !

Une bonne discipline

Le 5 juin 1945, au SNG 81, les préparatifs de l'évacuation des blessés et réfugiés étaient très avancés, l'unité fut officiellement mise à la disposition de la Croix Rouge britannique au Danemark. Le 7, les officiers britanniques du Squadrons 5 du 8304 Air Desarmament Wing, visitèrent le SNG 81. Une fois

Karl Born marie l'une des fiancées clandestines à l'un des pilotes du SNG 81, sur le pont d'un navire de sauvetage.



de plus, comme le montrent les documents existant, aucun doute ne fut laissé à Born quant à sa position vis à vis de la RAF.

A cette époque, la discipline était étonnamment bonne bien que certains aviateurs allemands eussent fait savoir que leur seul intérêt était de rentrer chez eux et d'abandonner l'uniforme au plus tôt parce que le "travail avec les British" présentait trop de risques. Karl Born ne perdit pas de temps pour autoriser ces hommes à quitter l'unité immédiatement... Ce qu'ils firent, à pieds.

Le 16 juin le Group 83 de la RAF, décida que mouvement prévu aurait bien lieu le 18 juin. Au total, 15 Dornier 24 et un Arado 196 prirent l'air jusqu'à l'hydrobase allemande de Schleswig. En plus de leurs équipements complets, ces hydravions transportaient 450 blessés dont 150 sur des

brancards, l'état-major du groupe, les personnels à terre et médical. Les avions allaient voler en formation de quatre décollant de Guldborg à 10 minutes d'intervalle. Pour protéger les avions allemands, 16 "Typhoon" des Squadrons 175 et 184 furent dépêchés en escorte. Ce fut peut être la première fois, et, en tout cas la dernière, que la RAF prêta son concours pour escorter la Luftwaffe, même après la guerre.

Les ordres transmis au SNG 81 par le canal du Q.G. toujours en activité du Général commandant les forces allemandes au Danemark, ne faisaient pas mention du transport envisagé de 1 500 blessés par bateau, à l'exception d'une note selon laquelle d'autres instructions concerneraient les bateaux. Le fait que la RAF ait sagement pris l'initiative de permettre au commandement de la Luftwaffe au Danemark de poursuivre son travail, a aussi permis de résoudre plusieurs problèmes concernant les blessés et les familles. Un exemple de la coopération des commandements britanniques et allemands est la manière dont fut résolu le problème posé par Karl Born lorsqu'il désira que les épouses des navigants puissent, autant que possible, voyager dans les avions de leurs époux. Ceci n'était possible que si les dites épouses avaient le statut de navigantes. Il leur fut accordé. Elles suivirent un cours accéléré de secourisme et furent nommées aides-soignantes ; la RAF put ainsi les accepter officiellement comme membres d'équipage !

Tôt le matin du 18 juin, Guldborg fut le siège d'une activité intense. La coordination entre la Luftwaffe et les autorités militaires danoises et britanniques fut parfaite. Alors que les équipages des Dornier terminaient les préparatifs de leur dernière mission, le premier convoi d'ambulances (étrange défilé de véhicules allemands,

L'étrange dernière mission de la Luftwaffe en 1945

danois, britanniques mené par les Anglais) apporta les premiers des 450 blessés sur le quai. A 9 h 42, Karl Born put envoyer un message au Group 83 pour l'informer qu'à midi les 15 Dornier seraient prêts à décoller. Le départ de la première formation fut fixé à 13 h.

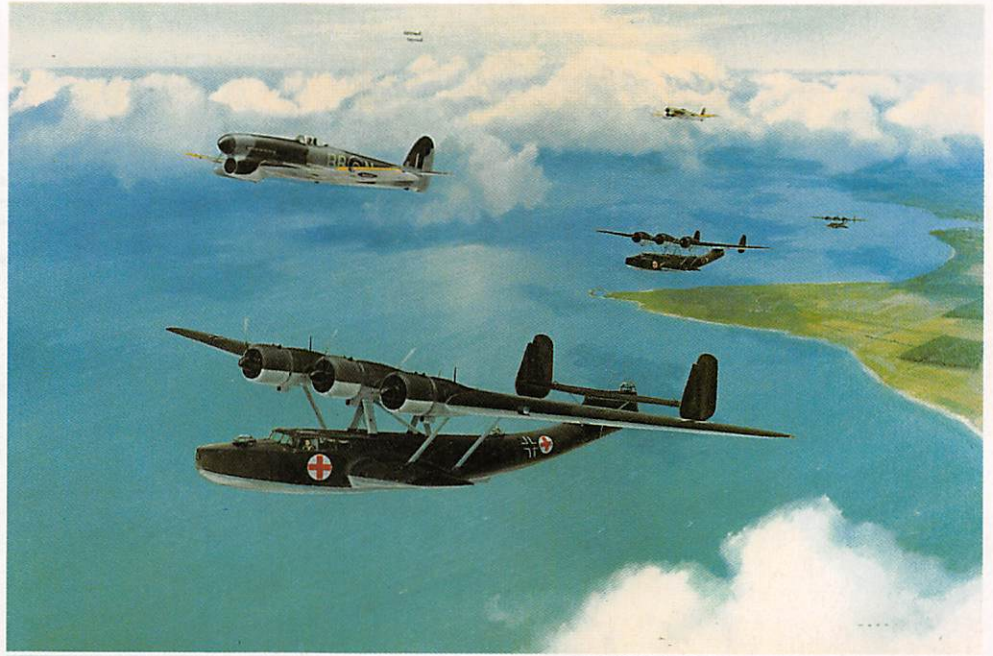
A 13h, le 18 juin 1945, la Luftwaffe s'envola pour la toute dernière fois ! (1). 10 minutes avant le décollage, les pilotes allemands entendirent le son désormais amical des "Typhoon" tournant au-dessus d'eux et surent que tout irait bien.

Tous les hydravions se posèrent sans histoire à Schleswig où une équipe médicale bien organisée accueillit les blessés allemands.

La reddition

Encore aujourd'hui, les pilotes se souviennent clairement du sentiment étrange et inquiétant qu'ils éprouvèrent lorsqu'ils virent, par la fenêtre de leur habitacle, les "Typhoon" voler à côté d'eux.

Tandis qu'une armada de petits bateaux filaient vers les Dornier, tous porteurs de croix rouges fraîchement peintes, pour ramener plus doucement les blessés au rivage, Karl Born accosta contre une petite jetée de bois et se prépara en pensées à la fin du SNG 81 - la reddition officielle. Sur la jetée, l'attendait un Wing Commander de la RAF qui le salua réglementairement, puis lui tendit la main en signe de respect d'un soldat à un autre. Karl Born le remercia et lui tendit son poignard, en geste de reddition. Lentement,



Le tableau de J.S. Mark qui immortalise la scène du 18 juin 1945 : peu après 13 h, le premier groupe de Dornier Do 24 du Seenotgruppe 81 quitte Guldborg pour Schleswig, avec son escorte de "Typhoon" de la RAF.

les équipages des Dornier montèrent sur la jetée puis se rassembla sur le quai. Karl Born demanda au Wing Commander s'il pouvait être autorisé à dire adieu à ses hommes avant qu'ils soient expédiés dans le camp des prisonniers de guerre à Husum. La courtoisie était toujours de mise. Les personnels de l'unité s'alignè-

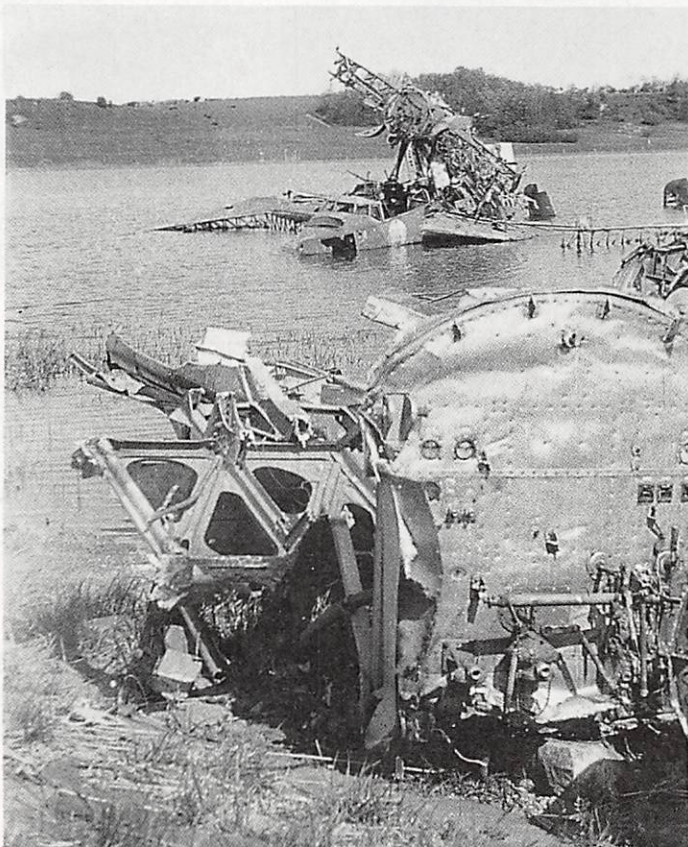
rent dans une petite cour de ferme, à la lisière de la base, pour la dissolution formelle par le commandant. Pendant ce dernier acte, aucun Britannique n'était présent ; c'est seulement lorsque le dernier adieu fut prononcé que les gardes britanniques prirent tranquillement position pour surveiller le transfert des prisonniers.

Quelques semaines plus tard, les bateaux du SNG 81 arrivèrent à Schleswig, escortés par la Royal Navy. Ils n'apportaient que leurs équipages. Pour des raisons toujours inconnues, les 1 500 blessés valides ne vinrent jamais à Guldborg que les bateaux reçurent l'ordre de quitter à vide. Après la reddition de ces bateaux, le Seenotgruppe 81 cessa d'exister.

Aujourd'hui, le Flugkapitän (CR) et ancien Caphornier Karl Born rappelle les derniers jours de la guerre avec une certaine fierté : non seulement, il a conservé son unité presque intacte jusqu'au bout, mais il a réussi à en faire bon usage quand plus personne n'aurait voulu voir d'avions allemands dans le ciel. Il est une chose que Karl Born ne veut que personne n'oublie : le fair-play britannique qui rendit possible cette opération.

Avant de quitter Schleswig, Karl Born reçut l'ordre de désigner un équipage pour le mettre à la disposition de la RAF. Celui-ci transforma plusieurs équipages de la RAF sur les Do 24. De ces 15 trimoteurs, trois gagnèrent la Grande Bretagne (WNR 1135, 3435 et un dernier inconnu), d'autres servirent de cibles, mais la plupart furent écrasés par les glaces au mouillage de Schleswig lors du dur hiver 1945-1946. Des témoins affirment que le personnel de la RAF coula les Dornier en crevant leurs flancs à coup de hache.

A.R.C.



Ce qui restait des Dornier Do 24 du SNG 81 à Schleswig, en 1946. Sur les épaves, les croix rouges sont encore bien visibles.

Photo Pieter van Wijngaarden

(1) La force aérienne allemande créée après la guerre mondiale s'appelait la Bundes Luftwaffe. Elle est redevenue Luftwaffe tout court, après la dissolution de la RDA. Ndlr