

Tagebuch Horst Petzschler JG 3 und JG 51

Meine militärischen Dienststellen

Vom 1.5.41 - 1.8.41 2. / Fliegerausbildungsregt. 21 in Deblin - Irena - Reims - Paris.

2.8.41 - 3.10.41 I. / Fluganwärterbatl. 10 - Neisse.

4.10.41 - 5.11.42 Flugzeugführerschule A/B 9 Grottkau O / S.

6.11.42 - 20.11.42 Flugzeugführerschule C-22 Oels in Schles.

21.11.42 - 6.3.43 Flugzeugführerüberprüfungsschule Prenzlau.

7.3.43 - 5.7.43 Jagdgeschwader 105 1. Staffel - Paris - Villacoublay.

6.7.43 - 22.8.43 Jagdergänzungsgruppe - Ost Toulouse- Colomiers.

23.8.43 - 1.4.44 Jagdgeschwader Mölders Smolensk - Terespol. Stabsstaffel.

2.4.44 - 22.6.44 2. / Jagdgeschwader Udet Burg bei Magdeburg.

23.6.44 - 22.9.44 Jagdgeschwader Mölders Minsk - Warschau - Okecie - Jürgenfelde bei Insterburg - Lobellen bei Tilsit - Ezere in Kurland - Libau - Memel.

23.9.44 - 12.2.45 3. / Jagdergänzungsgruppe - Nord Liegnitz - Berlin - Straussberg - Flensburg - Hadersleben in Dänemark.

13.2.45 - 24.4.45 I. / Jagdgeschwader Mölders Danzig - Langfuhr - Pillau - Brüsterort - Littausdorf - Junkertroyhof in der Weichselniederung.

25.4.45 - 4.5.45 3.? / Jagdgeschwader Mölders Junkertroyhof.

Am 4.5.45 gab unser Gruppenkommandeur den Verlegungsbefehl von hieraus nach Kopen - hagen zu fliegen. Unser Gruppenkommandeur, in allen geflogenen Einsätzen leuchtendes Vorbild der Besatzungen, sprach kurze, harte Worte zu uns. Wir, das heisst alle Flugzeug - führer der Staffel, die noch in Junkertroyhof lagen, schrieben unseren Namen in das Buch vom Hptm. Brendel. Wir wussten alle, der Krieg ist aus. Es war ein schwerer Abschied gewesen, denn dieser letzte Flug ging in die Ungewissheit. Im L.K.W. fuhren 15 Flugzeug - führer zum Platz hinaus, jeder hatte es eilig, denn der Iwan flog schon wieder Aufklärung. Keiner wollte sich noch in der letzten Minute die Maschine zerschliessen lassen. Der Start erfolgte um 13-Uhr mehr oder weniger kriminell, denn der Platz war stark zerbombt und von 2tägigem Regen völlig weich geworden. An Hela vorbei, ging es auf Kurs 295-Grad. Mein Zusatzbehälter förderte jedoch nicht, ich erreichte mit dem letzten Tropfen Sprit gerade noch den Flugplatz Malmö- Bulltofa. Hier wurde ich interniert. 1 Stunde nach meiner Landung erfuhr ich die Kapitulation der Wehrmachtsteile in Dänemarck.

Dieses Buch soll Bericht erstatten über die Zeit in der ich Soldat wurde, es soll gleichzeitig meine Kriegserlebnisse schildern, meinen gefallenen Kameraden ein Nachruf und meinen Kindern einmal ein Andenken sein. Es ist sehr schwer, die hinter mir liegende Zeit zu schildern, denn alles Schreckliche vergisst man allzusehr, nur das Schöne bleibt ewige Erinnerung. Trotzdem will ich versuchen, diese Zeit so zu schildern, wie sie wirklich war mit all ihren Leiden und auch Freuden, soweit ich mich daran zurückerinnern kann. Heute sitze ich im Internierungslager Backamo in Schweden und lasse noch einmal die vergangenen Kriegsjahre im Geiste an mir vorüberziehen. Die ewige Hast des Krieges liess mich kaum Zeit finden notdürftige Aufzeichnungen zu machen. In jungen Jahren begeisterte mich die Segelfliegerei, mein Ziel stand fest, ich wollte Verkehrsflieger werden.- Nach dem Verlassen der Mittelschule lernte ich Metallflugzeugbauer in den Henschel-Flugzeugwerken in Schönefeld bei Berlin. Von hier aus hoffte ich eines Tages zur Verkehrsfliegerei zu gelangen. Aber es kam anders, am 1. September 1939 brach der 2. Weltkrieg aus.-Ich hatte gerade das 18. Lebensjahr erreicht und meldete mich freiwillig zur Luftwaffe. Erst nachdem ich ausgelernt hatte, kam ich am 1.5.1941 zur Luftwaffe.-Am Schlesischen Bahnhof war unser Sammelpunkt. In franz. Personenwagen ging unser Transport vonstatten. Die Fahrt ging über Posen-Kutno-Warschau nach Deblin-Irena. Diese erste Fahrt über die deutschen Grenzen hinaus, war für mich ein grosses Erlebnis. Durch zerstörte Dörfer und Städte ging es der ersten Ausbildungsstätte entgegen. In Deblin-Irena angekommen, wurden die Segelflieger von den anderen getrennt. So kam ich mit meinen Kameraden in die Brückenkopfkaserne an der Weichsel. Meine Kameraden Kurt Kopitz und Günther Buvin kamen aus Lubartow. Kaum waren wir in der Brückenkopfkaserne angelangt, begegneten uns schimpfende Soldaten mit albernen Schulterstücken und Sternen, wie wir wenig später erfuhren, unsere Ausbilder. Das hatte ich mir doch anders vorgestellt, noch den *Zivilanzug an, dann* schon Befehle ausführen? Hinlegen, Sprung auf Marsch-Marsch u.s.w. nein, dass war für den Anfang etwas viel gewesen. So sah also der Preussische Drill aus! Man schrie uns an, dass man sich an den Kopf fasste, um festzustellen, wer eigentlich noch da ist.-Am Abend des ersten Tages, den wir in der Kaserne waren, liess man uns antreten und unser Kompanieführer hielt uns eine Standpauke. Es war Obltn. Franck, der erste mir dort begegnete sympathische Mensch. Er erzählte uns, dass wir Soldaten werden sollten und vorerst Rekruten seien. Er selbst schulte auf dem Fliegerhorst Deblin-Irena und hatte nur ab und zu Zeit, unsere Ausbildung zu überwachen. Dieser schneidige Offizier war mein grosses Vorbild gewesen, er war mehr Flieger als Soldat. Dann ging das Exerzieren los, nebenbei der Unterricht. Exerzieren dauerte täglich mindestens 5 Stunden. Waffenkunde und Schiessen machte noch am meisten Spass, das waren die Stunden in denen wir Erholung fanden.-Das berühmte Gleisdreieck war unser Exerzierplatz. Hier wurde viel Schweiss vergossen, mehr als man zuerst annahm. Unser Zugführer Fw. Ernst liess uns, wenn etwas nicht klappte, das Gewehr in Vorhalte, den Bahndamm herauf und herunter robben, bis wir auf dem Gesicht liegen blieben. So manches Mal griff ich mein Gewehr fester, und musste mich beherrschen, ihm dieses nicht über den Schädel zu schlagen. Das hat viel Beherrschung gekostet, hier habe ich auch das gelernt.- Sassen wir am Abend mal in Ruhe auf unseren Stuben und schauten aus dem Fenster, so beobachteten wir eine Menge Truppentransporte in Richtung Lublin. Aber keiner von uns hat sich wohl etwas dabei gedacht. Die unmöglichsten Gerüchte tauchten auf, keiner konnte sich ein klares Bild davon machen. Mich interessierte in diesen Tagen nur die eine Frage: Wie komme ich am schnellsten zum fliegenden Personal-wie lange wird meine Ausbildung zum

Flugzeugführer dauern, Wann endlich wird es soweit sein? - Vom Fliegerhorst Irena starteten die Maschinen über unsere Köpfe hinweg, mein Herz flog mit diesen schon immer mit. Es kam für uns nochmal eine Fliegertauglichkeitsuntersuchung im Fliegerhorst-Irena, die für mich sehr gut ausfiel. Wer hier nur kleine Fehler aufwies, schied von den Bewerbern für das Fliegende -Personal aus. Um den 18. Juni herum mussten wir unsere Sachen packen, und es wurde in Güterwagen verladen. Was mit uns geschehen sollte, wusste keiner.-Unsere Fahrt ging über Krakau-Breslau-Leipzig-Paderborn-Köln-Brüssel-nach Reims.-Nun hatte ich schon die zweite Grenze, diesesmal nach Westen überschritten.-Es waren unvergessliche Momente, die man nicht so leicht vergisst, weil sie eben einmalig waren.-Das erste war, als wir in Reims ankamen, die uns zum Kauf angebotenen Wein- und Sektmengen zu probieren. Wie lange schon hatte man diese köstlichen Dinge entbehrt. Daher kam es, dass keiner Mass halten konnte, und etliche Kameraden bereits am ersten Tage in Frankreich eine Alkoholvergiftung hatten.- Unsere L.K.W. wurden ausgeladen, in schneller Fahrt ging es durch das schöne Reims.- In der Caserne-Garde-mobil bekamen wir Unterkunft. Andere Kompanien kamen in eine ehemalige Negerkaserne. Unsere Kompanie hatte es sehr gut getroffen, die Wohngelegenheit liess in nichts zu wün - schen übrig.- Der Dienst ging weiter und mit ihm die ewige Schleiferei.- Abwechslung bot uns Reims selbst mit seinen herrlichen Bauten, insbesondere mit der Cathedrale. Nicht zu verachten waren auch die netten kleinen Cafes, die in genügender Anzahl vorhanden waren.-All das hat uns in der Gluthitze der Champagne den Dienstbetrieb wesentlich erleichtert.- War der Dienst beendet, so ging die ganze Korporalschaft erst einmal geschlossen in das Cafe Strassburg. Dann hiess es von Reims Abschied nehmen, jetzt ging es nach Paris, hier sollten wir das Ende unserer Rekrutenausbildung erleben. In einem herrlichen Schloss bei Juvisy fanden wir für etwa 1 Woche Erholung. Anschliessend fand die Endbesichtigung durch einen Oberst statt. Es wurde viel Wesens um diese Besichtigung gemacht, was wir gelernt hatten, in langen, schwe - ren Exerziertagen wurde innerhalb weniger Stunden überprüft. Der Oberst drückte seine Zufriedenheit aus, und erzählte uns, dass wir nun keine Rekruten mehr sind und der Fliegeri - schen Ausbildung entgegensehen. Die Ausbilder gewöhnten sich ihren scharfen Ton ab, und wir genossen bei ganz geringem Dienstbetrieb die schöne Umgebung des Schlosses.- Auf verschiedenen Dienstreisen nach Paris lernte ich diese schöne Stadt kennen.- Leider aber konnte ich bei meinem geringen Sold keine grossen Sprünge daselbst machen, sondern musste an verschiedenen grossen weltbekannten Lokalitäten vorübergehen ohne einmal dort einen Blick hinein getan zu haben.- Der Tag meiner Versetzung zum Fluganwärterbatl. kam heran, mit mir wurden Heinz-Brunn, Eugen-Hettler, Günther-Borrusch, Bubi-Buvin und andere ver - setzt. Es war schon ein kleiner Haufen geworden. Wir erreichten Neisse / Stephansdorf am 2.8.1941.- Hier wurden wir dem I/Fluganwärterbatl. IO zugeteilt. Unsere Gedanken waren jetzt dauernd bei den dort stehenden Maschinen, aber an fliegen war noch gar nicht zu denken. Im Gegenteil, jetzt ging erst noch einmal die Endauswahl zum Fliegenden-Personal los. Diese Wochen waren hier schlimmer, als die Zeit im Ausbildungsrgt. Exerzieren - Schiessen mit dem M.G.-Navigation-Geographie-Funken und andere Dinge wurden verlangt. Es gab Tage an denen ich bereits aufgab, Flugzeugführer zu werden. Ein nettes, kleines Madel aus Neisse munterte mich jedoch immer wieder auf und liess mich den schweren Dienst vergessen.-Eva-Adamczyk hiess sie.-Unser Obltn. Bührig löste jeden ab, der ihm auffiel. Ich war nun gewillt, diese letzte Klippe zu überstehen, um Flugzeugführer zu werden.-Wenige kamen von unserem Haufen mit mir nach Grottkau O/S. Am 4.10.41 zogen einige wenige in

den Fliegerhorst Grottkau O/S stolz erhobenen Hauptes ein. Nun also sollte die so lang ersehnte Flieger-Ausbildung losgehen. Damals ahnte noch keiner von den Mühen die uns noch bevorstanden, jeder sah nur das Ideal des Fliegens.-Hier erst merkten wir, warum man so viel Energie von uns verlangte. Sehr viele Unterrichtsstunden hatten wir zu absolvieren, bei schönem Wetter wurde geflogen. Da nun im Oktober sehr schlechtes Wetter war, sassen wir viel in den Unterrichtsbaracken und frassen die graue Theorie in uns hinein, die nun ja auch dazugehörte.-Der erste Flugdienst begann, es ging zum Aussenplatz Woisselsdorf. Mein erster Flug wurde ein Fiasko, Obltn. Lebert, mein erster Lehrer wollte mich gleich nach dem ersten Halbstundentörn ablösen. Ich hatte beim Einsteigen in die Maschine das Anschnallen vergessen, so war ich gezwungen mich laufend am Steuerknüppel festzuhalten. Mein Lehrer aber glaubte ich besitze kein fliegerisches Gefühl.-War die Segelfliegerei damals ein Erlebnis für mich, so war nunmehr die Motorfliegerei ein einziger Genuss. Über die ersten Hemmungen kam ich bald weg, mein nächster Fluglehrer Fw. Holland brachte mir alles sehr leicht bei und brauchte mich nicht allzuoft Platzrunden traben zu lassen. Diese Platzrunden traben waren nicht sehr beliebt, denn gute 2 km mit Kombination und Fallschirm auf dem Rücken waren keine Kleinigkeit.-Jetzt kam die Zeit wo wir alleine auf die Elemente losgelassen wurden, ich hatte cirka 70 Starts mit Lehrer auf dem „Stieglitz“ geflogen und musste nun allein los. Das ging besser als ich zuerst annahm, jeden - falls ging es am Abend mit Stolz heimwärts. Es wurden dann alle möglichen Bedingungen geflogen, wie z.B. Ziellandungen, Notlandeübungen, Höhenflüge und nicht zuletzt Überland - flüge. Diese Überlandflüge waren wohl das Schönste in meiner ganzen Fliegerischen Ausbil - dung. Verlangt wurden etwa 5000 km mit A-2 und B-1 Typen, und 8-10000 km mit B-2 Typen. Von Grottkau aus flog ich nach: Dresden, Bautzen, Görlitz, Königsberg i/Nm, Grau - denz, Königsberg i/Ostpr., nach Warschau und Brünn.-Jeden einzelnen Flug zu schildern würde zu weit führen, aber einer war vielleicht am interessantesten, diesen will ich erwäh - nen.-Ich hatte Befehl, mit einer Ar-66 nach Brünn zu fliegen.-Nach eingehender Kartenvor - bereitung ging der Flug los, es klappte alles prima. In Gedanken war ich bereits in Brünn, meine Arado war aber erst über Neisse in 800 Metern. Vor mir lag noch das Altvatergebirge mit seinen 1400 Metern.-Die brave Mühle wollte aber nicht recht auf Höhe kommen. In Höhe von Ziegenhals machte mein Motor nicht mehr mit. Es gab einen harten Schlag, und die Latte stand. Jetzt hiess es: schnell handeln: Ich suchte mir ein günstiges Notlandefeld und glitt segelnd darauf zu. Eine steile Kehrt-Kurve und ein Riesenslip, und meine Arado stand heil auf dem Acker. Nicht einmal Flurschaden habe ich verursacht. Nach der Über-Land-Fliegerei begann der Kunstflug, welcher mir grossen Spass machte und der mich für die Jagdfliegerei begeisterte. Auch der Instrumentenflug darf nicht dabei verges -sen werden. Meine Beurteilung im Instrumentenflug war zumindest so gut, wie die über den Kunstflug. Das brachte mir den Vorteil beim Nachtflug ein, sehr oft als zweiter Führer mit - fliegen zu dürfen. Der Nachtflug selbst war das Interessanteste an der ganzen Ausbildung. Hierbei wurden die meissten Brüche gemacht. Bisher war ich in dieser Hinsicht unbescholten. Unsere Ausbildung ging dem Ende zu; mein Kamerad Karl Obel musste noch Nachtflug machen. Ich flog bei ihm als zweiter Führer. Er hatte seine Platzrunden ziemlich zu Ende geflogen; ich war inzwischen eingeschlafen. Plötzlich ein Krachen, ein jähes Erwachen, und wir konnten zur ebenen Erde aussteigen. Mein Karl war blass, aber ich konnte nichts sagen. Mit einem „Anpfiff“ vom Gruppen-Fluglehrer, Oberfeldwebel Jarosch, hatten wir diesen letzten Nachtflug beendet. Mein Kamerad durfte für diesen Bruch zweimal Zweidrittel seiner

Fliegerzulage zahlen. Die in dieser Nacht nicht geflogenen Kameraden, Peter Köster, Franz Thies, Heigel, Hannay, Pollak, Knoll und Fritze Drews lachten über diesen Vorfall kräftig. Gab es 'mal wenig „Sprit“, so wurde kräftig exerziert. Was uns im Übrigen sehr viel Verdruss machte, weil wir nur noch fliegen wollten. Der 1. September, mein Geburtstag, war der schönste Tag für mich. Ich bekam meinen Flugzeugführerschein und wurde gleichzeitig Unteroffizier und bekam noch dazu den Urlaubsschein für vierzehn Tage Erholungsurlaub. Diese Zeit verbrachte ich in Berlin bei meinen Eltern. Als frisch gebackener Flugzeugführer und Unteroffizier lief ich tatsächlich 14 Tage lang in Uniform herum. Der Urlaub war herum, wir kehrten alle nach Grottkau /O.S. zurück und harrten nun unserer Versetzung zu den weiteren Schulen. Unser Dienst bestand lediglich darin, hin und wieder 'mal einen Werkstattflug zu machen. Diese Flüge arteten meist in Lustflüge aus. Am Freitag jeder Woche gingen wir schon auf Kurzurlaub. Unsere Ausflugsziele waren: der Ottmachauer Stausee und Ziegenhals in den Sudeten. Hierher fuhr ich oft mit meinem Kameraden, Uffz. Jüntgen. In den Bergwäldern der schönen Sudeten vergassen wir den Dienst der Woche und erholten uns gut. Helmuth Jüntgen wollte C-Flieger werden, aber er war kein Soldat und hatte die Fliegerei nie mit dem Soldatischen verbinden können. Es war ihm damals schon alles über gewesen. Trotzdem ich nicht seine Meinung teilte, verstanden wir uns gut. Am 5.11.42 trennten sich unsere Wege. Er kam zu einer C-Schule nach Ohlau, und ich zur C-Schule nach Oels. Das war ganz gegen meinen Willen. Ich hatte noch meinem letzten Fluglehrer versprochen, wenn man mich zur C-Schule schicke, bin ich in 14 Tagen abgelöst. Es stand für mich fest, Jagdflieger zu werden, und so war ich bereit alles anzustellen um von der C-Schule fortzukommen. Dies gelang mir auch, indem ich mich zum Rapport beim Chef meldete und diesem meine navigatorischen Unkenntnisse klarlegte. Er lies mich vom Obernautiker Schulz überprüfen. Das Ergebnis stand für mich von vorherein fest: es sollte meine Ablösung bedeuten. Damit hatte ich erreicht, was ich wollte. Meine Kameraden, die ebenfalls Jäger werden wollten fragten mich, wie ich das gemacht hätte. Ich dampfte ab in Richtung Prenzlau zur Flugzeugführer-Überprüfungsschule, nicht ohne in Berlin zwei Tage Zwischenurlaub einzulegen. In Prenzlau angekommen kam ich zu den etwa 500 dort wartenden Flugzeugführern, es war ein einziger "Gammel"-Haufen. Frontflieger mit Auszeichnungen, Flugzeugführer von Jagd-, Zerstörer- und C-Schulen warteten auf ihre Überprüfung. Meist war Antipathie der Vorgesetzten ihr Ablösungsgrund. Überall bestand ein Mangel an Flugzeugführern, und hier konnte man es sich leisten, diese Leute zur Infanterie und zu Luftwaffen-Sturmabteilungen zu schicken. Ich kam sofort in die Jagdgruppe. Hier lernte ich die Kameraden Homfeld, Zacher, Rudnitzki, Slomski, Bepperling, Besendorfer und andere kennen. Sie alle hatten sich der Jagdfliegerei verschrieben und kamen später mit mir zur Jagdschule nach Paris - Villacoublay. Die Jagdgruppe war ein toller Haufen gewesen, kein Lehrer wagte sich, bei uns Unterricht zu geben. Der Navigationslehrer sagte bloss kurz: „Navigation ist Gift für Jäger“ und verliess den Klassenraum. So hatten wir wieder Zeit zum Doppel-Kopf-Spielen. Die andere Hälfte des Tages, die nicht für Unterricht vorgesehen war, war dem Flugdienst vorbehalten. Unsere Jagdlehrer, alles alte „Fronthasen“, Ofw. Heinrich u. Ofw. Sawall, brachten uns schwer auf Schwung. Hier war man so richtig in seinem Element. Es gab nichts mehr, was schöner sein könnte, als die Jägerei. Als Schulflugzeuge hatten wir die „Arado 69“, „Arado 96“ und in der Hauptsache die Bf. 109A. - Der gewaltigste Sprung war der, von der „Arado 96“ auf die Bf. 109. Das waren 1000 PS mehr, die noch zu bändigen waren. Nach der letzten Belehrung bestieg ich die „109“, nicht ganz ohne Herzklopfen, und schob zögernd den Gashebel nach

vorn. Nach wenigen Metern Rollstrecke brach sie mir etwas nach links aus, jedoch konnte ich sie noch eben hochreissen und einem gesteuerten Absturz entgehen. In 500 m Höhe über Prenzlau fand ich mich das erste Mal wieder. Das war für den Anfang doch etwas zu schnell gewesen. Nach mehrmaligem Durchstarten glückte mir endlich eine Landung. An diese Geschwindigkeit musste man sich erst gewöhnen. Nach einigen Schwarmeinsätzen war unser Programm auf dieser Schule beendet. Es gab Weihnachts-Urlaub und anschliessend einen Flugauftrag, einen Fieseler „Storch“ nach Smolensk zu fliegen. Mit Feldwebel Joe Stempin, Uffz. Herbolzheimer und Uffz. Vogel ging es erst einmal nach Berlin. Nach dem Urlaub trafen wir uns wieder in Erfurt-Cölleda. Wie so oft schon, war die Maschine klar, aber das Wetter liess zu wünschen übrig. Wir mussten, was uns nicht ganz unangenehm war, Sylvester 1942/43 in Sömmerda verbringen. Hier lernte ich Ofw. Günther Schön kennen. Mitte Januar hörte der Nebel dort auf, und der Start ging los. Bei Leipzig machte ich eine Notlandung im Schneeschauer; den nächsten Tag ging es bis Grottkau, meiner alten Schule. Hier traf ich noch Kameraden aus meiner alten Gruppe, die inzwischen Lehrer geworden waren. Den Bruder von Peter Köster, ein Hauptmann Köster, hatte ich von hier aus als meinen Begleiter. Der Flug ging weiter über Warschau - Baranovice - Minsk - Orscha nach Smolensk-Süd. Hier lieferte ich den „Storch“ bei einer Sanitätsstaffel ab. Man wollte mich dort behalten zum Einsatzfliegen in dieser Staffel. Da ich aber die Jagdschule vor mir hatte, verzichtete ich darauf. Ende Januar brachte mich eine „Ju“ über Witebsk - Minsk - Warschau nach Berlin. Ein kurzer Besuch bei den Eltern, und dann ging es wieder nach Prenzlau. Kleinere Kurierflüge füllten die Zeit bis zu meiner Versetzung im März aus. Meine Kameraden Herbolzheimer und Vogel, die einen „Storch“ nach Finnland bringen sollten, waren als vermisst gemeldet. Wie staunte jedoch alles, als sie kurz vor unserer Versetzung, Anfang März wieder auftauchten. Sie wurden als „Muster-Gammler“ bezeichnet, das hatte bisher noch keiner fertiggebracht. Nach ihren Erzählungen hatten sie ein herrliches Leben in Helsinki gehabt und sind dann anschliessend noch Wochen auf einem kleinen Feldflugplatz gewesen. Was sie hier getrieben haben, wollten wir nicht ergründen. Vor uns lag nun die Jagdschule, die so lang ersehnte Schule, die uns den letzten Schliff verpassen sollte. Wie so oft schon, so ging auch diese Versetzung über Berlin. Hier hatte ich 14 Tage Erholungsurlaub. Dieser Urlaub ging schnell zu Ende und es hiess; Abfahren nach Paris-Villacoublay. Es war eine herrliche Fahrt in 2. Klasse Wagen. Sie dauerte etwas länger als 20 Stunden. Am Gare de L'Est angekommen, wurde in die „Metro“ umgestiegen und bis Porte de Orleans gefahren. Ein Bus brachte uns zum Flugplatz. Nie hätte ich geglaubt, das schöne Paris so schnell wiederzusehen. Am 7. März 1943 wurden wir der 1. Staffel des JG. 105 zugeteilt. Unser Staffelkapitän war Oberleutnant Thurz, Gruppenkommandeur Hauptmann Hack, Geschwaderkommodore Major Leppla. Zu unserem grossen Entsetzen herrschte auch hier Spritknappheit, so dass wir noch nicht mit Schulen beginnen konnten. Jetzt hiess es, jeden 2. Tag Wache schieben. Die übrige Zeit hatten wir frei. Geldlich waren wir besser gestellt, als in der Rekrutenzeit, denn uns stand die Fliegerzulage zu. Wir könnten uns etliches in Paris leisten. Allerdings sass in Berlin mein Schwesterlein mit 100 Wünschen: Kleiderstoff, Schuhe, Parfüm usw., ihr Wunschzettel nahm kein Ende. Ich gab mein Geld immer restlos aus. In Petit Clamart gab es ein nettes Cafe. „Chez Susi“ hiess es. Hier wurden die meissten Francs in Sekt und Cognac umgesetzt. Auch das Soldatenheim am Place de Rondell war nicht zu verachten. Hier konnte man sehr gut essen, was von uns natürlich ausgenutzt wurde, da die Truppenverpflegung für unsere hungrigen Mägen meist nicht reichte. Nach einmonatigem

Wache-Schieben ging die Fliegerei los. Mein Lehrer war Feldwebel Niessmann, er gab sich redlich Mühe mit uns und brachte uns sehr viel bei. Mit „Arado 96“ ging es hier los, es wurde viel Luftschieszen geflogen, Scheibenanflüge und Luftkampf-Übungen waren neben Schwarmeinsätzen das Hauptprogramm. Von der „Bf. 109“ waren nur noch einige Exemplare da. Wir bekamen französische Jagdmaschinen vom Typ „Dewoitine 520“, die zur Weiter - schulung dienten. Unsere Gruppe genoss den Ruhm, sämtliche 40 „Dewoitines“, die wir bekamen, innerhalb eines einzigen Monats getötet zu haben. Hieran war ich auch mit einer Bauchlandung beteiligt. Uffz. Besendorfer machte seinen 1. Start damit und kam trotz wiederholter Landeversuche nicht mehr auf den Platz „Villa-Süd“ herunter. Eine Aussen - landung mit 80 % Bruch brachte ihm die Ablösung und eine Kriegsgerichtsverhandlung ein. Später war er Kurierflieger in Italien, ob er wohl diesen Krieg überstanden hat? Unsere Schulerei in „Villa-Süd“ war beendet, wir kamen nach „Nord“, um dort die „Fw. 190“ zu fliegen. Es war der majestätischste Vogel, den ich jemals in den Händen hatte. Mit seinem wuchtigen Doppelsternmotor flösste uns dieser von Anfang an viel Achtung ein. Uffz. Bauhuber, Uffz. Förster und Ofw. Hollmann schulten mich darauf um. Es waren Mo - mente, die ich nie vergesse: Der dicke Motor, mir die Sicht nehmend, nur Seitenrichtung haltend, schob die Fw. 190 mit mir los. Diese Startart mit dem Schwanz nach unten war allen etwas Neues. Die Maschine hing buchstäblich an der Latte. So schnell steigend und fliegend hatten wir noch keine Mühle geflogen. Die erste Landung war schwierig, denn mit 220 kmh anschweben, das war viel. Man konnte dann stets singen: „Vorüber rauscht das Landekreuz ...“. Nach mehrmaligem Durchstarten gelang dann auch die erste Landung. Schwarmeisätze und Schiessflüge folgten. Flieger Mehling, schon einmal wegen §§ 92 bestraft (Flieg. Zucht u. Ordnung) nahm `mal kurz die Scheibe mit, weil er durchaus 100% beim Luftschieszen erreichen wollte. Wir hatten kaum 4 Stunden auf Fw. 190 geflogen, da kam für alle Alarm - startbefehl auf die ersten einfliegenden amerikanischen 4 mot. Kampfverbände. Wir starteten zu 8 Maschinen, Ofw. Immerl, der einzige Lehrer bei diesem Unternehmen, führte uns. Mit einigem Herzklopfen ging es rasant auf 7000 m hoch. Wir sichteten diese fliegenden Fes - tungen das erste Mal, es war ein gigantischer Anblick. Es mögen 200 Stück gewesen sein. Unser alter Fronthase und Lehrer schoss eine davon heraus. 7 unerfahrene Häschen stürzten von allen Seiten darauf los und hämmerten mit je 2 Kanonen 2 cm und 2 MG. 13,1 mm auf diese „Boeing Fortress“ ein. Von allen Seiten wurde angegriffen, wir rammten uns bald gegenseitig dabei. Nacheinander sprangen die Besatzungen heraus. Wir zählten 7 Fallschirme. Bei einem Flugplatz schlug die Boeing auf und verbrannte. Es war, wie sich später heraus - stellte, der Flugplatz Etampes, südl. Paris. (26.6.43, 18.44 Uhr, Ofw. Alois Immerl, 2. / JG 105) Wir hatten in der Aufregung sämtliche Orientierung verloren und fanden nur einen Flugplatz, auf dem wir sofort landeten. Es war Orléans - Briecy. Kurz darauf nach Paris zurückgekehrt, wurde Bericht erstattet. Ofw. Immerl wurde dieser Abschuss zuerkannt, da er als erster angriff und den Heckschützen erledigt hatte. Dieser erste Luftkampf war so auf - regend gewesen, obgleich fast ungefährlich, dass ich die folgende Nacht kein Auge schliessen konnte. So ungefähr sah es also aus, wenn man abgeschossen wird. Man machte sich damals noch Gedanken, obwohl dabei ein Mensch um`s Leben gekommen sein könnte? Wer von uns hätte wohl zu dieser Zeit an kommende Luftschlachten über Mitteldeutschland gedacht? Wo wir oft mit 80 Maschinen gegen 1000 „Boeings“ und „Liberators“ mit ihrem Jagdschutz zu stehen hatten. Die Ausbildung ging weiter mit mehr Ernst bei der Sache, denn nun hatten wir einen leisen Vorgeschmack bekommen, wie es in Luftkämpfen aussieht. Jetzt hiess es, den

Luftraum beobachten und auf feindliche Jäger aufpassen. Einzelne Kameraden von meiner Gruppe wurden von amerikanischen Tieffliegern auf ihren Schulflügen abgeschossen. Nach beendeter Ausbildung ging es auf Erholungsurlaub nach Berlin. Herrliche Sommertage verlebte ich hier, allerdings auch einige Bombenangriffe, die weniger schön waren und den Ernst des verfluchten Krieges so richtig hervorhoben. Warum musste das alles sein? -- Diese 14 Tage vergingen schnell. Nach Paris zurückgekehrt, lag meine Versetzung vor. Es ging zur Jagdergänzungsgruppe Ost nach Toulouse. Hier konnte *man uns* wegen vorübergehender Spritknappheit noch nicht gebrauchen, und man schickte uns wieder mal auf Urlaub. Von Toulouse ging die Fahrt über Narbonne - Carcassonne - Arcachon - Montpellier am Mittelmeer entlang - Nimes - durch das Rhonetal aufwärts über Lyon - Strassbourg wieder nach Berlin. Meine Eltern staunten nicht wenig, mich schon wieder zu sehen. Die Freude war natürlich gross. Aber dieses Mal konnte der Urlaub nicht schnell genug vergehen, denn *ich wollte* recht bald an die Front gelangen. In Toulouse angekommen, ging eine eifrige Schulerei los. Meine Lehrer waren hier Ofw. Rappel, Ofw. Schönfelder, Ofw. Simon, Ofw. Lange, Uffz. Gerells. Major Graf leitete damals diese Jagdgruppe, kam dann aber wieder an die Ostfront. Hier wurde scharf und ohne Rücksicht auf Verluste geflogen. Fw. Rudnitzki wurde abgelöst, weil er zu weich flog. Hptm. Ständel war hier Staffelkapitän und verlangte das Letzte von uns. Bei einem Schiessflug kam ich in ein Gewitter und fand den Platz nicht mehr. Immer tiefer ziehender Regen hinderte meine Sicht. Ich musste mich zu einer Notlandung bei L'isle Jourdain entschliessen. Mein Fahrwerk war durch Störung in der elektr. Anlage herausgefallen und fuhr nicht mehr ein. So konnte ich keine Bauchlandung machen. Über eine Hochspannung hinweg slippte ich über einen Weingarten von 200 m Länge und setzte hart auf einer 200 m langen Wiese auf. Die Bremsen mussten das Letzte hergeben. Das linke Rad meiner Fw. 190 machte sich selbstständig. Das war mein Glück. 10 m vor einem tiefen Graben stand die Mühle. Es goss in Strömen, das Gewitter war noch nicht vorbei, da kam ein altes französisches Mütterchen und erkundigte sich nach meinem Befinden. Da ich einigermaßen französisch konnte, war die Verständigung nicht schwierig. Es war rührend, wie sie sich um mich sorgte, mir etwas zu essen brachte und mir einen alten Rock überzog, den ich bis zum Trocknen meiner Kombinationsjacke anbehielt. Ich sah in dieser alten Frau meine Mutter wieder. Hier war nichts von Hass und Feindseligkeit zu spüren. Jetzt wurde mir bewusst, dass Hass nur eine gepredigte Sache war. Diese Frau fragte nicht lange, wer ich sei, sondern half mir aus menschlichem Mitgefühl. Uffz. Würfel startete die Maschine wieder heraus. Er war ein toller Bursche und schaffte dies. Hptm. Stendel nahm mich im Beiw. Krad zurück zum Flugplatz. Er sagte noch zu mir: „Dieser Würfel kommt an die Front und schießt sich in kurzer Zeit das Ritterkreuz zusammen“. Er kam an die Front und schoss laufend ab. Ende 1943, er hatte längst das Ritterkreuz mit 78 Luftsiegen erhalten, rammte er sich im Luftkampf mit einem Kameraden und stürzte bei Rogatschew tödlich ab. - (*Der Luftkampf war am 22.2.44; Fallschirmabsprung; am 22.2.44 im sowj. Lager bei Stalino verstorben.*) Hier im südfranzösischen Gebiet machte ich die schönsten Überlandflüge. Es ging nach Bordeaux, an die span. Grenze bis nach Andorra, weiter nach Perpignan, am Mittelmeer längsseits, im Tiefflug über das Meer nach Marseille und Toulon. Diese herrliche farbenprächtige Gegend, kann ich nicht schildern, denn in nüchternen Worten würde ich ihren Wert herabsetzen. Unsere letzten Schwarmeinsätze auf Focke-Wulf wurden durch das Garonne-Tal geflogen. Sie waren hart und erforderten unser ganzes Können. Dieses Können sollten wir nun bald an der Front beweisen. Wir genossen die letzten Tage in Toulouse so richtig,

Weintrauben und Pfirsiche wurden in rauhen Mengen gegessen. Das schöne Schwimmbad von Toulouse brachte uns nach heissem Flugdienst Abkühlung. - Die Abfahrt ging los. Mit Uffz. Bauhuber, Franz Kindler und meine Wenigkeit wurden wir zum JG. Mölders nach Briansk versetzt. Die Reise ging natürlich über Berlin, jeder besuchte nochmal sein *Zu-Hause*, um Abschied zu nehmen. Ein an allen Ecken brennendes Berlin empfing mich. Ein schwerer Bombenangriff war unserer Ankunft vorausgegangen. Es war der 24. Aug. 1943. Es sah furchtbar in den Strassen aus. Hier hielt es mich nicht lange. Nach kurzem Besuch meiner Eltern dampfte ich in Richtung Krakau ab. Dort angekommen, traf ich meine Kameraden wieder, die schon auf mich warteten. Mit einer Ju ging es bis Kiew. Von hier aus wollten wir weiter nach Briansk, aber hier ging der Rückmarsch los. Wir gelangten bis kurz vor Konotop, mussten aber zurück bis Neshin. Von Neshin bekamen wir eine Ju 52, die über Gomel, Minsk nach Smolensk flog. Von hier aus ging es nach Schatalowka, dann wieder zurück zum Geschwaderstab nach Smolensk. Oberstleutnant Nordmann empfing uns mit ermahnenden Worten und teilte uns der Stabsstaffel zu. Wir drei Unzertrennlichen meldeten uns bei Hptm. Eichel - Streiber, dem Staffelkapitän der Stabsstaffel. Der z.b.V., Obltn. Noll, zeigte uns unsere Quartiere und bewirtete und gut. Das waren wir nun nicht gewöhnt. Auf den Schulen war man bloss immer A im letzten Glied. Wir kamen gleich richtig in den Frontbetrieb hinein. Fw. Krahnke, Ofw. Rauch und Ofw. Schönfelder, der inzwischen auch zurückgekehrt war, wiesen uns ein. Mein erster Feindflug im Osten startete am 7. Sept. 43. Als Kaczmarek bei Ritterkreuzträger Ofw. Anton Hafner fühlte ich mich sehr sicher. Wir flogen freie Jagd im Raume Dutschowtschina - Jarzewo - Briansk. Gleich nach Ankunft über der HKL nordöstl. Smolensk bekamen wir Luftkampf mit acht russ. Jägern. Toni Hafner kurbelte scharf und schoss zwei von ihnen ab. Ich kam nicht zum Schuss und hatte dauernd *einen* Hintermann. So einer tollen Kurbelei war ich für's Erste noch nicht gewachsen. Es bedurfte meines ganzen Könnens, nur allein meinen Rottenführer nicht zu verlieren. Es wurden immer mehr „Rot - schnauzen“, und wir flogen laufend Vollgas, um nicht in *eine* unterlegene Position zu geraten. Jetzt war es höchste Zeit, an den Rückflug zu denken. Toni stürzte nach Westen über die HKL hinweg, ich mit 800 m Abstand hinterher. Die leichte und mittlere Flak schoss aus allen Rohren, so etwas hatte ich noch nicht gesehen. Ich mag wohl 700 km/h Fahrt im Sturz gehabt haben. Es klingelte plötzlich im Motor und in der Kabine, Rauch kam in die Kabine. Mir war klar, die Flak hatte mich in den Motor getroffen. Ich riss die Focke-Wulf hoch, schoss das Kabinendach ab und verliess die jetzt zu brennen anfangende Maschine. Kaum hatte mich der Sog herausgerissen, zog ich die Reissleine des Fallschirms. Es gab einen starken Ruck, ich war besinnungslos. Als ich aufwachte, lag ich in einem russischen Bauernhaus unter Panzer - grenadiern, die mich durch Cognac in's Leben zurückriefen, mich kurz vorher aus dem Niemandsland geborgen hatten. Im Pkw. wurde ich von meinem Fallschirmausstieg nach Smolensk-Nord zurückgebracht. Unter grossem Hallo/h begrüsst mich die Kameraden und gratulierten mir zum Geburtstag. Mein Staffelkapitän sagte mir keine lange Lebensdauer mehr voraus, wenn ich weiter so unvorsichtig in die Flakzonen hinein fliegen würde. Am Abend des 7. September 1943 wurde kräftig gefeiert. Es waren nur bei einem Maschinenverlust unserer Staffel 12 Russen abgeschossen. Toni Hafner hatte bei noch einem Einsatz weitere 3, also insgesamt 5, Krahnke 4 und Willi Hübner, Schönfelder, Rauch je 1 Abschuss mit nach Haus' gebracht. Es kamen Verlegungen nach Roslawl-Seschinskaja, von hier aus wurden Tiefangriffe nach Briansk geflogen, hierbei fiel Feldw. Krahnke nach seinem 46. Luftsieg durch Infanterietreffer. Grosse Trauer war in der Staffel, es war ein starker Verlust für uns.

Unser Rückzug ging weiter; wir drei in der Staffel noch jungen Flugzeugführer hatten keinen Vormarsch kennen gelernt. Es hiess dauernd; Verlegung nach rückwärts. Diese harten Luftkämpfe hier zu bestehen, war nicht leicht für uns Anfänger. Der Iwan war stets in der Überzahl, auch waren seine Mühlen besser. Allein, seine Flugzeugführer hatten eine kürzere Ausbildung, wie wir. In diesem einen Punkt waren wir voraus. Nun hiess es auch, Smolensk zu verlassen, unser schönes Kasino in der Kriegsschule flog mit anderen Gebäuden des Flugplatzes in die Luft. Wir hatten nach Stara-Bychow verlegt und flogen freie Jagd im Raum Gomel und Kämpfer -begleitschutz. Die Stabsstaffel wurde wieder Jagdbomberstaffel. Wir flogen Einsätze auf Brücken, Flakstellungen und Bereitstellungen des Gegners. Hier erfuhr ich von dem Helden - tod meines Kameraden Bepperling (14.10.43), der bei Witebsk abgeschossen wurde. Nach einem Einsatz östlich Orscha landete ich in Stara-Bychow und rollte zu schnell zum Liegeplatz zurück. Hierbei machte meine Focke-Wulf einen Kopfstand. Zum Unglück sah mein Geschwader-Kommodore Obstltn. Nordmann dieses, ich bekam eine mächtige Zigarre verpasst und anschliessend einen strengen Verweis. Verlegung wurde befohlen. Diesmal nach Witebsk. Unsere Einsätze gingen nach Gorodok und Newel. Toni Hafner jagte einer Pe-2 hinterher; ich hoffte, er würde vorbeischiessen und mir Gelegenheit geben, meine Waffen zu probieren, aber nein, schon beim ersten Feuerstoss traf er diesen Aufklärer tödlich. Es war sein 105. Luftsieg. Am 5.11.43 war mir „Diana“ hold. Eine Jak 7 war nach heftiger Kurbelei meine Beute. Sie stürzte südlich Newel ab und zerschellte. Hier südlich Newel flogen laufend über der Jeseritsche-See (*Ezerische*) kommend, Il-2 Verbände ein. Am 10.11.43 war mir das Glück gleich zweimal hold. An diesem Tage fielen 2 Il-2 meinen Waffen zum Opfer. Bei diesem Feindflug hatte ich auch etliche Treffer in der Focke-Wulf. Uffz. Bauhuber hatte hier seinen 7. Luftsieg errungen, während Franz Kindler noch bei Nr. 1 stand. Von Witebsk ging es nach Korosten zum Einsatz im Dnjepr-Pripjet-Delta. Hier hatte die Staffel einige Erfolge, ohne eigene Verluste. Wenig später waren wir wieder in Stara-Bychow, um dann gleich nach Bobruisk zu verlegen. Einsatzraum war jetzt Rogatschew, Schlobin, Mosyr, Kalynkowitschi. Mir gelang es nicht mehr, zum Abschuss zu kommen; ich hatte viel Pech mit meinen Waffen und bekam oft selbst den „Laden“ voll. Etliche Bauch -landungen verliefen hier immer glatt auf eigenem Gebiet. In der Mehrzahl wurden jetzt wieder Jabo-Einsätze geflogen, wo wir gute Erfolge zu verzeichnen hatten. Etliche Volltreffer auf Brücken und Eisenbahnlinsen, sowie auf dem Bahnhof Ostankowitschi konnten wir verbuchen. Peter (*Konrad!*) Bauer und Hptm. Eichel-Streiber schossen mit Toni Hafner zusammen mit noch zwei jungen Besatzungen 25 Russen an einem Tage ab (15.12.43). Der Chef und Uffz. Bauer allein 8 und 7, Uffz. Heinz Stoy schoss eine Il-2 ab und wurde im selben Moment von einem russischen Jäger abgeschossen (22.2.44). Sein Aufschlagbrand war vielleicht 50 m hinter dem der Il-2. Feldw. Lingenau erzielte südlich Bobruisk seine 1. und Ofw. Fritz Lüddecke seinen 35. Luftsieg (25.02.44?) Der Winter 43/44 brachte viel Nebel und liess unsere Maschinen ausruhen von den heissen Luftkämpfen des Herbstes. Am 15.12.43 ging es auf Weihnachtsurlaub nach Berlin. Ofw. König, unser treuer Storch -flieger, brachte mich nach Minsk, um von dort Ersatzteile zu holen. Ofw. Kaucher unser Oberwerkmeister, wartete schon darauf. Mein 1. Wart, Ogefr. Jetschina und mein Waffenwart Ogefr. Zucht hatten an meiner Mühle zu tun, um sie klar zu kriegen, bis mein Urlaub beendet war. Von Minsk flog ein Kurier Ju-52 nach Berlin, diese kam mir wie gelegen, ich ersparte mir die Bahnfahrt, und hatte dadurch 2 Tage mehr Urlaub. Dieser Urlaub war durch Bomben - angriffe getrübt. Meine Gedanken waren nur noch bei den Kameraden an

der Front, mit denen man sich durch die gemeinsam erlebten Stunden des Kampfes unlösbar verbunden fühlte. - Meine Eltern waren nicht mit mir zufrieden, sie merkten eine Veränderung an mir. - Das Erlebnis der Front hatte uns alle umgeformt und hart gemacht. Wie oft war der Sensenmann in den letzten Monaten an uns vorbeigegangen, man sah ja die Zeichen die er hinterliess. Treffer in Motor, Kabine, Rumpf und Flächen, diese Geschosse sollten eben noch nicht den Führersitz treffen, das war eben Schicksal. - In diesem Weihnachtsurlaub traf ich eine alte Schulfreundin, mit ihr verbrachte ich einige schöne Urlaubsstunden. Ruth Koschitzky, meine Tanzpartnerin bei manchem schönen Ball in Friedenszeiten, damals waren wir froh vereint, jetzt fanden wir kaum Worte, uns dessen zu erinnern. Sie hatte einen Bruder bei Stalingrad verloren und stand nun allein in dieser Welt. Am 5.1.44 verliess ich Berlin mit dem Ziel, recht schnell an die Front zu kommen. Von Warschau aus flog ich mit einer neuen Fw.-190 über Baranowicze nach Bobruisk zurück. Grosses Hallo empfing mich bei der Staffel. - Die nächs - ten Einsätze wurden nach Kalynkowitschi geflogen, und brachten gute Erfolge. Ich flog *als* Kaczmarek bei Hptm. Eichel-Streiber, Luftkämpfe mit 200 Feindmaschinen waren hier keine Seltenheit, wir selbst flogen meist in Staffelstärke mit 12 Maschinen. Mein Chef schoss 2 Pe-2 ab (12.1.44), ich selbst 1 Pe-2, diese fiel direkt in die Stadt und verbrannte. - Hier bewähr - ten sich auch unsere jungen Besatzungen gut, Uffz. Soiderer, Fw. Walz und Uffz. Maier schossen je einen Gegner ab, meist Il-2. Eine schnelle Verlegung nach Terespol bei Brest-Litowsk erfolgte. Hier flogen wir im Februar-März die Kowel-Einsätze. Kowel war von den Russen eingeschlossen und sollte entsetzt werden. Wir flogen hier 6-8 Einsätze am Tage, konnten unsere Infanterie wirksam unterstützen und hatten gute Erfolge *zu* verzeichnen. Las - tensesler und Transportbegleitschutz war kein angenehmer Auftrag, aber er wurde ausgeführt. Hier im Raume von Kowel standen gute russische Flakverbände, die uns schmerzliche Ver - luste brachten. Mit zerschossener Maschine mussten wir des Öfteren Bauchlandungen vor - nehmen. Mein bester Kamerad, Uffz. Franz Kindler (3.4.44), dann Fw. Walz (3.4.44) und Uffz. Soiderer (5.4.44) wurden abgeschossen. Franz Kindler konnte sich mit dem Fallschirm retten, kam aber in Gefangenschaft. Auch unser, seit langem schon Eichenlaubver - dächtiger Toni Hafner landete bei Lubomel im Partisanengebiet Not. Ich hatte den Platz seiner Bauchlandung gesehen und flog, vom Einsatz zurückgekehrt, sofort mit dem „Fieseler-Storch“ los und holte ihn heraus. Über den Verlust von Franz Kindler kam ich nicht so schnell hinweg. Freud' und Leid hatten wir stets miteinander geteilt. Alle Feind - flüge hatten wir stets gemeinsam geflogen. Nun waren wir auseinander gerissen. Von Bobruisk kam Heinz Haberland als Einflieger nach Mitteldeutschland fort. Uffz. Bauhuber wurde in eine andere Gruppe versetzt, und später bei Riga abgeschossen. Ich kam als Schwarmführer zur Reichsverteidigung und musste der mir so lieb gewordenen Stabsstaffel „Lebewohl“ sagen. Die Reise ging über Berlin nach Burg bei Magdeburg. In Berlin meldeten wir uns erst einmal beim General der Jagdflieger. Hier erzählte uns Oberst Trautloft vom Ernst der Lage. Man sprach von neuen Maschinen, die den Stand der Reichsverteidigungs - Verbände erleichtern sollten. In Burg angekommen, drückte man uns wieder die gute alte „109“ in die Hand, die uns bald zum Hals heraushing. Mit Feldwebel Schneider, Uffz. Hoyer, Uffz. Ihle, Lt. Tornow und Obltn. Enkelmann kam ich zur II. Gruppe des J.G. „Udet“. In den Staffeln selbst fanden wir lauter junge Flugzeugführer vor, die noch keinerlei Fronterfahrung hatten. Sie hatten schon den „Mustang“-Schreck in den Gliedern, bevor sie überhaupt diese Maschine gesehen hatten. Mit der alten Bf. 109 und vollkommen unerfahrenen Flugzeugfüh - rern in der

Mehrzahl sollten wir also gegen eine 20-fache Übermacht stehen. War das nicht ein Wahnsinn? Aber, wir waren ja Soldaten, da hiess es nur: Befehle ausführen. Die Aussicht auf neue Maschinen liess uns die schlechte Lage vergessen. Es wurde von Turbinen- und Raketenjägern gesprochen, die uns natürlich hell begeisterten. - Der erste Feindflug über Mitteldeutschland begann für mich. Ausser dem Staffelpkapitän, Obltn. Bohatsch, war ich der Einzige, der Luftkampf Erfahrung hatte. Das J.G. 3 versammelte über dem Müritz-See in 10 000 m. Wir mussten mit der „109“ Höhenjagdschutz für die schweren Jäger fliegen. Das war eine undankbare Aufgabe. Etwa 80 - 100 Maschinen stark war unser Gefechtsverband. Wir traten an auf Angriffskurs 190° in Richtung Brandenburg. Hier waren die „dicken Autos“ von unserer Bodenstelle „Horizont“ gemeldet worden. Major Müller, der Nachfolger von Oberst Wilcke, führte den Verband. Wir flogen dicht auf, als wir die Verbände der „Fliegenden Festungen“ am Horizont sahen. Seine Stimme war im Ft. eine Beruhigung für alle Häschen. Es war ein gigantischer Anblick. Um die Bomberverbände schwirrte der Jagdschutz in dicken Pulks, bestehend aus „Mustangs“ und „Lightnings“ und „Thunderbolts“. Wir kamen geschlossen in den Bomberstrom von vorn herein zum Angriff; ein furchtbares Massacre begann. Zerplatzende, brennende Fliegende Festungen, angeschossene Me's und Focke-Wulf's ergaben ein wüstes Durcheinander. Darüber, in Ruhe abwartend, die feindlichen Begleitjäger. Major Müller lässt sammeln und einen zweiten Angriff fliegen. Von dem Pulk, der aus 50 Bombern bestand, sind 35 bereits gefallen. Auch unsere Reihen lichteten sich stark. Der Himmel war in Rauch und Flammen gehüllt. Dazwischen deutsche und amerikanische Fallschirme. Unser Gefechtsverband versucht zu sammeln, wird aber laufend von „Mustangs“ angegriffen und zersplittert. Ich war fertig von dieser Luftschlacht in 8000 m Höhe. Meine Maschine machte nicht die Fahrt, wie die anderen. Ich hing ab und wurde von 6 „Lightnings“ gejagt, die mir den „Laden“ vollhauten. Wie durch ein Wunder entkam ich ihnen und landete in Schwerin. Dieser Luftkampf war mein bisher schwerster. Nach Stunden bestieg ich meine Maschine und kehrte nach Burg zurück. Ich konnte einen wirksamen Beschuss einer „Boeing“ melden. Der Grund dafür war: ich hatte zu früh angefangen zu schießen und konnte, als ich dran war, wegen Munitionsmangel dieser Fliegenden Festung nicht den Todesstoss geben. Die Gruppe hatte etliche Verluste erlitten. Fast jede Maschine hatte Beschuss. - Am nächsten Morgen hatten wir bereits wieder Bereitschaft. 3-4 Bomberdivisionen versammelten über Norwich und im Raum von London, gab unser Reportage-Apparat durch. Sehr zum Leidwesen stellten wir keine Wolke am Himmel fest. Es war zum Verzweifeln. Aber alles atmete auf, als aus der 30-Minuten-Bereitschaft Stunden-Bereitschaft wurde. Die Bomberverbände waren auf Süd-Kurs nach Frankreich eingeflogen. Konnte uns also nicht interessieren. Der Tag verging dann ruhig. Es wurden Schonflüge mit werkneuen Maschinen gemacht. Ich schwang mich auf einen neuen Vogel und besuchte Berlin. Über den Wannsee ging es im Tiefflug hinweg, obwohl schwer verboten. Aber ich hatte eine Woche keine Post mehr bekommen und musste mal zu Hause nachsehen, was anlag. Über Steglitz ging es aus 500 m bis auf 50 m über meinem Haus herunter und in einer Steilspirale wieder hoch. Wie mir meine Mutter später schrieb, hatte das einen Menschauflauf zur Folge. Das fiel unter §§ 92 „Flieg. Zucht u. Ordnung“. Ich konnte es aber trotzdem nicht lassen. Es war die einzige Entspannung zu den schweren Einsätzen. Über dem märkischen Land zu fliegen war herrlich. Man konnte den Krieg vergessen. Nur der Waffenknopf am Steuerknüppel und das Reflex-Visier vor den Augen erinnerte einen immer wieder, dass man nicht in einer Sportmaschine sass. Das nette Städtchen B u r g hatte es mir angetan. Nach manchem harten Einsatz ging es am

Abend in die Stadt, welche uns viel Entspannung bot. In einem der ersten Maientage lernte ich hier Gerda Gresch kennen, ein liebes, nettes, kleines Mädel, das mir mehr war, als alle vorher kennengelernten Mädels. Wir schmiedeten Zukunftspläne, und doch war es ja nur ein Traum; das wussten wir beide. Sie war im Lazarett beschäftigt und sah, wieviele Flugzeugführer nach jedem Einsatz von uns eingeliefert wurden. Wieviele Mädelherzen flogen wohl mit, als die Gruppe über Burg zum Einsatz startete? Und wieviele wurden enttäuscht, als am Abend etliche nicht wieder kamen. Sie alle bangten um uns, wenn sie Kondensstreifen am Himmel sahen. - Konnten wir im Osten in der letzten Zeit gerade der Übermacht Herr werden, hier im Reich standen wir einfach hoffnungslos den Verbänden der Fliegenden Festungen gegenüber. General der Jagdflieger, Galland, kam uns besuchen. Wir erzählten von unseren Sorgen, und er musste Kenntnis nehmen von der bitteren Wahrheit, die wir täglich am eigenen Leibe spürten. Er tröstete uns: In wenigen Wochen seien neue Maschinen da! Wir lächelten bitter, starteten wir mit 30 Maschinen, dann kehrten 7 überhaupt nicht zurück, weitere 7 sprangen mit dem Fallschirm ab, ein Teil meldete sich aus Lazaretten vom Feindflug zurück und der Rest kam mit vollkommen Zerschossener Maschine auf irgend einem Platz herunter. Der 12.5.44 war wieder Grosskampftag. Bomberverbände im Anflug auf Südwest-Deutschland! Unser Verband versammelte in 10 000 m über Kassel, mit 100 Maschinen flogen wir in Richtung Frankfurt/M. - Dort angekommen schwirrten in 12 000 m die feindlichen Geleitjäger in dicken Pulks herum. Wir kamen gut in den zweiten Bomberpulk von vorn hinein. Mit einer 3cm-Kanone erwischte ich eine „Boeing“, die sofort aus dem Verband ausscherte, die Bomben im Notwurf warf und steuerlos abtrudelte. Sie schlug etwa 35 km nordwestl. Frankfurt/M. auf und zerplatzte. Ein zweites Mal ging es in den Bomberpulk hinein. Von 70 „Boeings“ waren etwa 50 abgeschossen. Der Rest warf die Bomben im Notwurf und schloss zum ersten Pulk auf. Ich flog nach Südosten ab und wurde von 6 „Mustangs“ von vorn angegriffen. Ich schoss, was das Zeug hielt und erwischte eine, die brennend auseinanderplatzte. Das war in 9000 m. Nun jagte man mich wild, ich sah die Leuchtspur nur so um die Maschine pfeiffen. 3 „Me`s“, die mir entgegenkamen, nahmen mir die „Mustang`s“ vom Hals. Vollkommen durchgeschwitzt landete ich in Fritzlar mit zerschossener Maschine. Hier landete auch Uffz. Einkenel, dieser hatte einen Nervenschock bekommen und konnte nicht mehr fliegen. Mit seiner Maschine kehrte ich nach Burg zurück. Über dem Platz wurde zweimal gewackelt. Nach der Landung hoben mich die Kameraden mit „Horridoh“ aus der Maschine. Eine „Boeing“ und eine „Mustang“ wurden mir als 4. Und 5. Luftsieg bestätigt. Meine eingebaute Leica hatte diese Abschüsse gefilmt. Der Film wanderte zum RLM. Am 14.5. (24.5.44!) konnte ich meinen 6. Luftsieg erringen, es war eine „Liberator“, die nördlich Braunschweig brennend zur Erde ging. Dann folgte eine Luftschlacht nördlich des Müritz-Sees. Ich wurde, bevor wir an die Bomberverbände herankamen, von einer „Mustang“ angeschossen. Mit 8 Motor- und Kühlertreffern landete ich bei Malschin in Mecklenburg auf dem Bauche. (19.5.44) Mit Fallschirm und Funkgerät unter dem Arm meldete ich mich in Burg vom Feindflug zurück. Wieder waren wir weniger geworden. Einige jüngere Besatzungen hatten ihren ersten Feindflug nicht überlebt. Der 28.5.44 war ein schwarzer Tag für unsere Staffel; über Magdeburg versammelte der Gefechtsverband Udet in 7000 m. Mitten hinein in unsere Versammlung kamen die feindlichen Begleitjäger. Eine wüste Kurbelei begann. Ich konnte eine „Mustang“ abschiessen, während mein Kaczmarek brennend zerplatzte. Es war Uffz. Herdy, ich konnte ihm nicht mehr helfen, die Übermacht war zu gross. Von 6 „Mustangs“ gejagt, musste ich

wegen Treffern in Motor und Kühler wegtrudeln. In 5000 m fing ich die Maschine, die Kabine war vollkommen vereist. Da eine Bauchlandung sowieso fällig war, warf ich die Kabine ab. Ein Blick nach hinten, eine „Mustang“ sass 75 m hinter mir und gab mir den Rest. Ich schnallte mich los und verliess die steuerlos gewordene Maschine. Von 4500 m liess ich mich bis auf 500 m durchfallen und zog die Reissleine des Fallschirms. Abseits von mir Magdeburg, unter mir die Elbe, schwebte ich der Erde entgegen. Über mir war die Hölle los, die Luftschlacht war voll entbrannt. Kaum gelandet, ging ein Bombenteppich südlich von Magdeburg auf ein Panzerwerk nieder. In Burg, bei der Staffel angekommen, erfuhr ich dass Feldw. Büssow (30.5.44!) und Uffz. Herdy gefallen waren. Einige jüngere Flugzeugführer kehrten ebenfalls nicht zurück. Von 8 gestarteten Maschinen: 3 Totalverluste, 3 schwere Verwundungen und 2 Fallschirmabsprünge. Der Staffelkapitän wies mir eine neue Maschine zu, damit ich für den nächsten Tag wieder einsatzklar war. Mir hatte der letzte Einsatz noch gereicht, es war mein 2. Fallschirmabsprung. Wie sollte das bloss weitergehen? Weitere Luftschlachten folgten, es wurde immer schlimmer. Jeden Morgen, bevor es zum Platz raus ging, den Blick zum Himmel gerichtet. Meist waren nicht mal Wolken da, die wenigstens unsere Verbündeten hätten sein können. Kam kurzfristige Bereitschaft, dann wurden die Kombinationen angetan, die Schwimmwesten angelegt, ein letztes Verweilen vor der Maschine. Noch hatte man Boden unter den Füßen. Diesen Boden hätte man küssen können, denn vielleicht war es heute das letzte Mal. Wer wusste denn von uns, wer heute wieder d'ran war? Vielleicht war ich es. Jeder kam doch einmal an die Reihe. Ein Sprung auf die Fläche, den Fallschirm umgelegt, und hinein in die alte Messerschmitt. Der erste Wart hilft liebevoll die Gurte umlegen; ein Griff in die rechte Kombinationstasche, ja auch mein kleiner Teddybär, meinen Talisman habe ich nicht vergessen. Ursula Förster, eine Schulfreundin von mir, hatte ihn mir einmal geschenkt. „Er soll dir viel Glück bringen“, sagte sie. Er hat mir Glück gebracht. - Der Startbefehl kam. Vier Bomberdivisionen waren im Anflug auf Südwestdeutschland; 30 Maschinen des J.G.-3 starteten von Burg mit Kurs 210°. So folgte Luftschlacht auf Luftschlacht. Unsere IV. Gruppe, die „Totenkopf-Jäger“ (von Amerikanern „the death-head-fighters“ genannt) hauten kräftig dazwischen und hatten gute Erfolge. - Die Invasion erfolgte. Wir verlegten nach Lippspringe bei Paderborn und dann nach Hannover-Wunsdorf. Feldw. Bauer, ein alter Kamerad aus der Stabsstaffel, hatte bei den Totenkopf-Jägern 12 „Boeings“ abgeschossen und ging auf das Ritterkreuz zu. Viele meiner Kameraden kamen zur Auffrischung an die Invasionsfront. Oberst Herrmann hielt den scheidenden noch eine Ansprache. Er ermahnte sie, wie die Teutonen zu kämpfen. Gelänge es dem Gegner, Boden in Frankreich zu fassen, so sei der Krieg verloren. Meine Kameraden hatten dort ihr Letztes gegeben, sie sind fast alle in Frankreich gefallen. Ich selbst kam an die Ostfront zurück. Von Warschau flog ich mit einer neuen Maschine nach Minsk. Meine Kameraden, die mich schon totgeglaubt hatten, waren über meine Rückkehr erstaunt. - Hier ging der gewaltige Rückmarsch der deutschen Truppen los. Bei Beresino flogen wir Brückenschutz. Von Minsk nach Molodetschno war die Strasse des Todes. Der Russe war mit Panzern durchgebrochen und schoss in unsere Kolonnen und in die russ. Flüchtlingskolonnen hinein und vernichtete alles. Wir verlegten nach Lida und kamen dort in einen Bombenangriff hinein. Einige Einsätze wurden ohne jeden Erfolg geflogen. Kobryn und Pruznana waren die nächsten Einsatzhäfen. Ich führte laufend einen Schwarm und kam so besser zum Angriff und Abschuss. Bei Baranowicze waren eine Pe-2 und eine Jak-9 mein 8. und 9. Luftsieg. Unser Staffelkapitän, Hptm. Thiel, fiel bei einem Tiefangriff durch Flak bei

Wirballen (*Thiel, Edwin, Stst, 14.7.44*) Wieder hatten wir einen Experten verloren. Er hatte 70 (76) Luftsiege. Obltn. Busse (*Heinz Busse*) führte jetzt die Staffel. Er und Obltn. Kraft (*Erwin Kraft*), zwei jüngere Offiziere der Staffel, hatten in der letzten Zeit gute Erfolge. Sie wurden mir ernste Konkurrenten. Obltn. Busse überholte mich schnell, während Obltn. Kraft bei 5 Luftsiegen stehen blieb. Schön -felder (*Helmut Schönfelder, Rk, 56 Luftsiege*) und Lüdecke, sowie Willi Hübner (*Wilhelm Hübner, Rk, 62 Luftsiege*) gingen auf die 50 Luftsiege zu. Die Stabsstaffel war die beste Staffel im Geschwader. Sie hatte weitaus die meisten Abschüsse. Es wurde weiter nach Wes - ten und rückwärts verlegt. Mydziercec, Krewica und Warschau-Okezie waren die nächsten Einsatzhäfen. Von hier aus konnten wir einige erfolgreiche Einsätze fliegen. Einige Tage war Ruhe in Modlin, dann ging es nach Jürngelnde in Ostpreussen. Wir hatten mit Genugtuung endlich wieder deutschen Boden unter den Füßen, aber hier galt es jetzt, keinen Schritt mehr zu weichen. Es war etwas anderes, als über Russland zu fliegen. In harten Luftkämpfen hatten wir gute Erfolge bei Wilkowischken. Ofw. Lüdecke (*Fritz Lüdecke, Rk, 50 Luftsiege*) schoss seinen 50. Gegner ab und fiel dann am 10. Aug. 1944 bei Eydtkau in Ostrp. Ich selbst konnte bei W. eine Jak-9, eine Mig-3 und eine Il-2 abschießen. Bei Schaken war eine Jak-5 mein 13. Luftsieg. Am 14.8.44 verlegten wir nach Lobellen bei Tilsit. Von hier aus ging es absprungweise nach Ezere in Kurland. Wir hatten gute Erfolge bei Autz, Doblen und um Riga. Obfw. Lingnau fiel am 20.8.44 im Luftkampf. Ihm folgte Obltn. Busse (*SW Auen*) und Obltn. Kraft am 25.8.44 (*O Ezere, 6 Luftsiege*). - Bei Autz hatten sie die erste Begegnung mit Lak-7 (*La-7*), sie waren ihnen nicht gewachsen. Obltn. Busse hatte kurz vorher seinen „21.“ heruntergeholt. Die Staffel hatte nun den schwersten Blutzoll seit langer Zeit zahlen müssen. Ltn. Sturm (*Sturm, Gustav, 22 Luftsiege*) kam aus der Reichsverteidigung und führte nun die Staffel. Toni Hafner war inzwischen Obltn. geworden und führte eine andere Staffel. Er ging auf die 200 Luftsiege zu. Er war allen ein leuchtendes Vorbild in Bezug auf Einsatzfreude und hervorragendes Können. Am Kanal, in Afrika, und in Russland waren keine Gegner die ihm den Garaus hätten machen können. - Die Stabsstaffel verlegte nach Memel zum Hafen - und Schiffsgeleitschutz. Ich selbst machte viel Sitzbereitschaft mit meinen Rottenfliegern, Uffz. Bach u. Ogefr. Weber. Wir waren laufend hinter Aufklärern *Pe-2* her. Die Sitzbereitschaft lohnte sich. 2 Alarmstarts endeten mit je einem *Pe-2*-Abschuss. Es waren Luftsiege Nr. 14 und 15. Die eine *Pe-2* fiel 40 km westlich Memel in die Ostsee, die andere 30 km nordöstlich Memel in den Sumpf. Eine Il-2, eine Lak-5 (*La-5*) und eine Boston als 18. Abschuss wurden mir hier anerkannt. Uffz. Bach und Uffz. Weber konnte ich beiden zum Abschuss verhelfen. Am 17. September 1944 kam ich als Jagdlehrer zur Ergänzungsgruppe Nord nach Liegnitz in Schlesien. Das war mir gar nicht recht, denn jetzt war ich einigermaßen fit im Luftkampf. Befehl ist Befehl, so wurde ich also Jagdlehrer. In Liegnitz angekommen, waren bereits andere Kameraden vom J.G. Mölders anwesend. - Die Stabsstaffel führte inzwischen der frisch gebackene Leutnant Hübner in Libau weiter, von Erfolg zu Erfolg. Mein Rottenflieger, Uffz. Bach (*14.12.44?*), fiel bei einem Jagdbomber -einsatz bei Polangen in die Ostsee. - Mir wurde in Liegnitz eine Gruppe zugeteilt und es ging los mit der Schulerei; Sprit war hier in rauhen Mengen vorhanden, was wir an der Front in der letzten Zeit nicht bemerken konnten. 5 Einsätze, d.h. 5-6 Flugstunden am Tage waren Durch - schnitt für uns Jagdlehrer gewesen, hierzu kamen 2 Unterrichtsstunden, die man geben musste. Luftkampfaktik und Flugzeugerkennungsdiens waren meine Hauptunterrichtsfächer neben Luftkampferfahrungsberichten. Es war eine verantwortungsvolle und schöne Aufgabe, junge Burschen zu Jagdfliegern her - ranzubilden.

Die Anstrengungen hierbei vergass man schnell. Das Städtchen Liegnitz bot uns viel Abwechslung, denn es war vollkommen unzerstört. Viel Mühe machte mir eine Gruppe von Uffz., Oberfähnrichen und Offizieren, die von den Kampffliegern kamen und Jäger werden sollten. Aber mit einem 25-stündigen Flugprogramm haben auch sie die nötige Erfahrung mit auf den Weg bekommen. Obltn. Ballasus (*Balalus, Waldemar, 16.5.20*), Obltn. Mielcke (*Mielke, Udo, 21.8.21*), Obltn. Müller (?) und Hptm. Post (?) waren begeistert und bei der Sache. Sie alle zählten schon über 30 Lenze. - Im Tiefflug ging es oft nach Neisse, an den Ottmachauer Stausee, nach Breslau, über den Panzergraben, der von Frauen und Mädchen gebuddelt wurde, zurück nach Liegnitz. Über den Panzergraben haben wir wohl den meisten Kunstflug gemacht. Uffz. Saalman, Obfw. Rappel, Ofw. Hollmann, Uffz. Mager, Gefr. Messmer, Uffz. Martin, Ofw. Pflingst, Uffz. Lindinger, Uffz. Hoppe, Obfw. Mink, Obfw. Mildner und ich starteten mit je einem Schwarm zu Luftkampfübungen über Haynau und Liegnitz in 500 m Höhe. Ein wüster Zirkus ging los. Enderfolg: ein Toter und ein Schwerverletzter. 2 Maschinen rasselten dabei zusammen. Der Kommandeur sperrte uns auf die Dauer von 3 Monaten jegliche Marketenderzuteilung. Obltn. Lindner war hier Staffelfkapitän, er versprach mir, sobald er an die Front kommt, mich nach - zuholen. Aus dem Süden kamen einigemal 4-mot.-Verbände. Bei einem Einsatz konnte ich eine „Boeing“ wirksam beschiessen. Ein Auftrag mit 6 Schülern nach Wiesbaden zu fahren, um Maschinen abzuholen, wurde mir zuteil. Die Aufnahme in Wiesbaden-Erbenheim war grossartig. Als man erfuhr, dass ich vom J.G. Mölders sei, fragte man mich, ob wir wieder hierher kämen. Leider musste ich die Leute enttäuschen. Das Geschwader kämpfte im Osten. Hier war die Front nur noch 80 km weit entfernt; die Luftwaffe der Amerikaner walzte unsere Frontlinien mit Bombenteppichen nieder. Ich erlebte einen Angriff auf Mainz-Kastel. Er war furchtbar. Mit einer Bf.109 flog ich nach Liegnitz zurück, bekam über Frankfurt/M. noch Luftkampf mit vier „Thunderbolts“, die mich Gott-sei-Dank verschont liessen. Meine Schüler kamen in den nächsten 6 Wochen nach. Sie amüsierten sich noch in Kassel, wo sie zwischengelandet waren. Schlechtes Wetter oder Unklarheit der Maschinen wurde von ihnen vorgetäuscht. Inzwischen war der Iwan bis an die Oder vorgedrungen. Wir verlegten mit der Jagdgruppe nach Hadersleben in Dänemark. In Berlin-Straussberg wurde zwischengelandet. Längeres schlechtes Wetter gab mir die Möglichkeit, oft nach Hause zu fahren. Berlin war schwer zerstört und bot ein trauriges Bild. Ich flog dann über Wittstock, wo ich inzwischen meine Schwester bei der Luftwaffe wusste, nach Flensburg. Mit der Bahn nach Berlin zurückgekehrt, holte ich von Straussberg eine zweite Messerschmitt. Diesmal in Perleberg zwischengelandet, sah ich auf diesem Platz die Messerschmitt 262, unseren Turbinen-Jäger, das Herz stand mir still, als ich diesen Vogel fliegen sah. Die schlechte Lage unserer Fronten vergass man bei diesem Anblick. Das war ein Wunderwerk gewesen. Nach Hadersleben zurückgekommen, hörte ich, dass man drei meiner Schüler abgeschossen hatte. Hptm. Post, Obltn. Ballasus und Obltn. Müller hatten ihre erste Bekanntschaft mit 40 „Mustangs“ bei Hamburg gemacht und wurden alle drei abgeschossen. Meine Anforderung zum J.G. Mölders nach Danzig lag vor. Es ging nach Berlin, hier war die Lage düsterer als zuvor. Russ. Panzer waren über die Oder vorgedrungen. Mit meinem Optimismus erkannte ich nicht den Ernst der Lage. Der Abschied von meiner Mutter war sehr schwer. Sie fühlte scheinbar eher als ich, dass der Abschied für lange Zeit, vielleicht für immer war. Von Schönwalde flog ich mit einer Fw. 190 über Stettin nach Danzig. Obltn. Lindner nahm mich sofort in seine Staffel. Die Hoffnung, noch einmal zur ruhmreichen Stabsstaffel zu kommen, musste ich also aufgeben.

Der Gruppenkommandeur, Hptm. Schack, hatte mit 165 Luftsiegen das Eichenlaub. Sonst waren kaum noch alte Leute in den Staffeln. Obltn. Hafner (17.10.44) war mit 204 Luftsiegen mit dem Eichenlaub ausgezeichnet als 9. bester Jagdflieger über Ostpreussen gefallen. Uffz. Messmer (16.1.45) wurde bei Lobellen im Alarmstart von einer Il-2 abgeschossen. Mir gelang es jetzt des öfteren, z um Abschuss zu kommen. Mein 19. Gegner, Eine Lak-5 (La-5), fiel im Februar bei Graudenz. Dann konnte ich in den Kämpfen bei Zinthen eine Il-2 herunterholen. Eine Jak-9 und eine Il-2 waren bei Danzig und Pr. Stargard mein 21. und 22. Luftsieg. Aus der Il-2 konnte sich der Flugzeugführer mit dem Fallschirm retten. Es war der Staffelkapitän im 324. Schlachtflieger-Regiment, Hptm. Pusch -kow. Ich konnte bei seiner Vernehmung in Danzig zugegen sein. Als er mit 4 Il-2 bei Pr. Stargard eine Eisenbahnlinie angriff, erwischte ich ihn in 100 m Höhe. Beim ersten Feuerstoss brannte er. Die nächste von mir angegriffene Il-2 hätte ich beinahe gerammt. Hptm. Post, Fähnr. Koltermann, Uffz. Neuner und Uffz. Wieland waren meine Rottenflieger. Axel Bodey, Obfnr. Pickert und Uffz. Driesen führten, wenn wir Schwarmeinsätze flogen, die Rotte. Bei den Einsätzen sahen wir immer wieder das schreckliche Bild der Flüchtlinge. In Dreier-Kolonnen marschierten sie über das Haff, ein nicht enden-wollender Strom von Elend. Es war ein einziger Trauermarsch. Bei einem Schiffsgeleitschutz fiel bei seinem ersten Feindflug der Gefr. Maderthaler, nördlich Hela, in die Ostsee. Bei einem Angriff von 40 Tu-2 schoss Obfnr. Bodey seinen ersten ab. Im März fielen eine Lak-7 (La-7) und 2 Jak-3 als mein 23., 24. u. 25. Jäger bei Danzig und Gotenhafen. Es war schwierig, bei Gotenhafen zum Angriff zu kommen. Die eigene Flak schoss rücksichtslos und erschwerte uns den Angriff. Fähnr. Koltermann eröffnete die Badesaison bei Zoppot. Er wurde abgeschossen und fiel in die Ostsee. Artillerie und Bomberverbände belegten täglich den Flugplatz Langfuhr, wir bekamen kaum noch Startbefehl. Die Verluste am Boden waren grösser, als in der Luft. Nun hoffte jeder, bald aus dem Kessel herauszukommen. Am 24. März starteten wir nach schwerem Beschuss aus dem Platz Langfuhr und verlegten nach Pillau-Neutief. Hier wurden wir ebenfalls von Bombern und Artillerie schwer gepeinigt. Es wurde nach Brüsterort verlegt. Hier traf ich die Kameraden der Stabsstaffel wieder. Ltn. Hübner (Rk. 28.2.45) und Obfw. Schönfelder (Rk. 31.3.45) bekamen von General Uebe (*Generalmajor, Chef des Luftwaffen Kommandos Ostpreußen*) das Ritterkreuz verliehen. Am nächsten Tag hauten uns Il-2, Pe-2 und Aira-Cobra-Jagdbomber (Airacobra, P-39) den Platz zusammen. Wieder wurden die Bombenlöcher zugeschüttet und am nächsten Tag ein Einsatz geflogen. Im Bombenangriff mussten wir starten. Lt. Hübner fiel bei Königsberg (7.4.45, bei Neukuhren, Flaktreffer), Uffz. Weber, mein ehemaliger Kaczmarek, wurde schwer verwundet und sprang mit dem Fallschirm ab. Uffz. Hans Merbeler kehrte vom Feindflug nicht zurück. Uffz. Driesen fiel beim Alarmstart. Ich hatte über dem Flugplatz bald eine Stunde lang Luftkampf gehabt mit 8 „Aira-Cobras“ und mehr. Es war nichts mehr zu machen. Man bekam nur noch selbst den Laden voll, ohne zum Abschuss zu kommen. Der Gruppenkommandeur, Hptm. Schack, hatte im Luftkampf schwere Gesichtsverbrennungen davongetragen und sprang mit dem Fallschirm ab (12.4.45) Er kam mit einer Ju 52 nach Rügen. Am Abend eines jeden überlebten Tages standen wir an der Steilküste von Brüsterort und schauten nach Westen; ob wir wohl dieser Hölle noch entrinnen können? Nein, es war uns klar. Hier gab es kein heraus mehr. Uffz. Gärtner und Uffz. Will fielen an der Steilküste. Am 13. April standen am Platzrand einige T-34. Wir konnten gerade noch aus dem zerbombten Platz herausstarten. Verlegebefehl nach der Weichselniederung, nach Junker-Troylhof. Ettliche landeten erst in Littausdorf bei Fischhausen. Hier haute der Iwan alle

Maschinen zusammen. In der Weichselniederung erlebten wir wohl die schrecklichsten Tage des Krieges. Wir bekamen 60 neue Maschinen aus dem Reich. Bei einem Einsatz nach Pillau am 27.4.45 flogen wir mit 10 Me 109 gegen 60 Pe-2, die durch 40 Jak-3 geschützt waren, zum Angriff. Über Pillau konnten wir 5 Pe-2 abschiessen. Eine Pe-2 davon war mein 26. Luftsieg. Anschliessend wurden wir von den Jak-3 gejagt. Am Flugplatz angekommen, keinen Tropfen Sprit mehr, warteten über uns schon die Aira-Cobra-Jagdbomber. Eine rasante Landung, den „Schnellstop“ gezogen, dass die Luftschraube stand, und kopfüber in den nächsten Splittergraben. 20 Aira-Cobra-Jagdbomber beharkten den Platz. Dann kamen weitere 20 Pe-2 und 20 Il-2. Einige Flugzeugführer und technisches Personal fielen dabei. Unsere Maschinen waren zusammengeschlagen. In den nächsten Tagen war nicht mit Einsatz zu rechnen. Uns war jetzt alles egal. Mit verbissener Wut harrten wir der nun kommenden Dinge. Bei Sitzbereitschaft fiel mein bester ehemal. Schüler, Uffz. Helmuth Wieland bei einem Jagdbomber-Angriff. Wir betteten ihn am 2. Mai am Flugplatzrand in einem kleinen Wäldchen zur letzten Ruhe. In kurzem Fronteinsatz hatte er bereits vier Luftsiege erzielt. - Die Stabsstaffel verlegte mit dem Rest ihrer Maschinen nach Rügen. Uffz. Glöckner verpackte sein Mädels, das er in Ostpreussen kennengelernt hatte, im Rumpf seiner Fw.190, und startete mit ihr zum Flug über die Ostsee. Er kam auch glücklich mit seiner süßen Last an. Obltn. Lindner, Hptm. Post, Uffz. Schmidt und viele andere Flugzeugführer wurden per Schiff nach Rügen gebracht. Am 25.4.45 wurde aus der I. und III. Gruppe Mölders eine Gruppe gemacht. Wir mussten noch in diesem Hexenkessel bleiben. Keiner von uns rechnete damit, jemals die Heimat wieder zu sehen. Der neue Gruppenkommandeur, Hptm. Brendel, Träger des Eichenl. z. R. ermutigte uns immer wieder. Am 4.5.1945, -wir hatten vom Tode Hitlers erfahren und wussten, wie es um Berlin stand-, kam Verlegungsbefehl für uns nach Kopenhagen. Aus den Trümmern hatten unsere Techniker wieder 15 Maschinen zusammengeflickt. 15 Flugzeugführer konnten also den Luftweg nach Deutschland wählen. Hptm. Brendel bestimmte mich zum Schwarmführer und teilte mir die „gelbe 5“ zu. Meine alte Maschine hatte einen Bombenvolltreffer erhalten. Im Gutshof verabschiedeten wir uns voneinander. Männer, die miteinander gekämpft hatten, die gelitten hatten und das nicht alles für ihr Wohlergehen taten, mussten nun voneinander scheiden. Hptm. V. Doyé, Obltn. v. Moller, Obfw. Gabel, Obfw. Hollmann, Obfw. Slomski, Uffz. Saalman, einige jüngere Flugzeugführer und meine Wenigkeit wurden zum Flugplatz hinausgefahren. Schnell wurde alles startklar gemacht. Der Iwan flog schon wieder über dem Platz und klärte auf. Wir wollten uns nicht in letzter Minute unsere braven Me's, die noch übrig geblieben waren, zerschliessen lassen. Der völlig durchnässte und zerbombte Platz liess keinen geschlossenen Start zu. Einzelnen starteten wir um 13.00 Uhr zum Flug nach Westen. Wie wohl war es mir, als ich diesen heissen Boden verlassen konnte. Vorbei ging es am Schiffsfriedhof Hela auf Kurs Kopenhagen. Mein Zusatztank förderte nicht. *So wurde aus dem Versuch, zu meiner Verlobten nach Burg zu fliegen, da der Krieg sowieso aus war, nichts.(Dieser Satz gelöscht)* Ich führte also auch diesen letzten Befehl aus und versuchte, nach Kopenhagen zu kommen. Mein Kurs ging über schwedisches Gebiet. In der Ferne sah ich bereits Kopenhagen. Die Spritanzeige war bereits auf Null. Unter mir war Malmö. Mein Motor „meckerte“, das Fahrwerk 'raus und gelandet. In Malmö-Bultofa holte man mich in der Mitte des Platzes aus der Maschine und sagte mir, ich sei interniert. Die Aufnahme im Kasino der Jagdstaffel F-10 war sehr gut. Vom 4.5. - 8.5. genoss ich die Gastfreundschaft der schwed. Jagdflieger. Dann ging es in das Interniertenlager Bökeberg, weiter nach Grunnebo und anschliessend nach Backamo.

Der Krieg war zu Ende!

Die grösste Enttäuschung hatten wir hinter uns,
und wann wir in unsere geliebte Heimat zurück
kehren können?

Quellen:

Maschinengeschriebener Bericht von Horst W. Petschler, möglichst genau übernommen. Ergänzungen über Herrn Matthews.

Korrekturen und Ergänzungen:

Kursiv

Die Daten in Klammern wurden später hinzugefügt