



### Meine Militärischen Dienststellen

Vom 1.5.41-1.8.41 2./Fliegerausbildungsregt. 21  
in Deblin-Trens-Reims-Paris.  
2.8.41-3.10.41 I./Fluganwärterbatl.10-Weisse.  
4.10.41-5.11.42 Flugzeugführerschule A/B 9 Grottkau O/S.  
6.11.42-20.11.42 Flugzeugführerschule G-22 Ols in Schles.  
21.11.42-6.3.43 Flugzeugführerüberprüfungsschule Grottkau.  
7.3.43-5.7.43 Jagdgeschwader 105 I.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 Rilsit-Ézère in Kur-  
land-Libau-Memel.  
23.9.44-12.2.45 3./Jagdergänzungsgruppe-Nord Liegnitz-Berlin-  
Straussberg-Flensburg-Hadersleben in Danemarck.  
13.2.45-24.4.45 1./Jagdgeschwader Mölders Danzig-Langfuhr-  
Pillau-Brusterort-Littausdori-Junkertroylhor in der  
Weichselniederung.  
25.4.45-4.5.45 3./Jagdgeschwader Mölders Junkertroylhor  
Am 4.5.45 gab unser Gruppenkommandeur den Verlegungsbefehl  
von hieraus nach Kopenhagen zu fliegen. Unser Gruppenkomman-  
deur, in allen geflogenen Einsätzen leuchtendes Vorbild der  
Besatzungen, sprach kurze, harte Worte zu uns. Wir, das heißt  
alle Flugzeugführer der Staffeln, die noch in Junkertroylhor  
lagen, schrieben unseren Namen in das Buch von Hptm. Brendel.  
Wir wussten alle, der Krieg ist aus. Es war ein schwerer Ab-  
schied gewesen, denn dieser letzte Flug ging in die Ungewiss-  
heit. Im L.K.W. fuhren 15 Flugzeugführer zum Platz hinaus,  
jeder hatte es eilig, denn der Iwan flog schon wieder Aufklä-  
rung. Keiner wollte sich noch in der letzten Minute die Ma-  
schine zerschliessen lassen. Der Start erfolgte um 13-Uhr mehr  
oder weniger kriminell, denn der Platz war stark zerbombt und  
von stätigem Regen völlig weich geworden. An Mele vorbei,  
ging es auf Kurs 295-Grad. Mein Zusatzbehälter förderte jedoch  
nicht, ich erreichte mit dem letzten Tropfen Sprit gerade noch  
den Flugplatz Malmö-Bulltofte. Hier wurde ich interniert. 1 Stun-  
de nach meiner Landung erfuhr ich die Kapitulation der Wehr-  
machtstelle in Danemarck.-

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 hieraus 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 ausgebildet hatte, kam ich am 1.5.1941 zur Luftwaffe. Am Schlesiener Panzerhof war unser Sammelplatz. In französischen Personenwagen ging unser Transport vor sich. Die Fahrt ging über Posen-Kutno-Warschau nach Berlin-Iren. Diese erste Fahrt über die polnischen Grenzen hinaus, war für mich ein grosses Erlebnis. Durch überschossene Dörfer und Städte ging es der ersten Ausbildungsstätte entgegen. In Berlin-Iren angekommen, wurden die Segelflieger von den anderen getrennt. So kam ich mit meinen Kameraden in die Brückenkopf-Kaserne an der Weichsel. Meine Kameraden Kurt Kopitz und Gunther Buvin kamen nach Lubartow.

kaum waren wir in der Brückenkopf-Kaserne angelangt, begegneten uns schimpfende Soldaten mit silbernen Schulterstücken und Sternen, wie wir wenig später erfuhren, unsere Ausbilder. Das hatte ich mir doch anders vorgestellt, und die ersten Befehle schon 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, dem 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.

D-4-891



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, nebenher 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 klappete, das Gewehr in Vorhalte, den Behndamm herauf und herunter roben, bis wir auf dem Gesicht liegen blieben. So manchenmal 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 nochmals 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.-

Unden 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- hier erfuhren wir, das Krieg mit Russland ausgebrochen sei, - 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, weilsie 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, das keiner Mass halten konnte, und etliche Kameraden bereits am ersten Tage in Frankreich eine Alkoholvergiftung hatten.- unsere L.A.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 wünschen übrig.-Der Dienst ging weiter und mir ihm die ewige Schleiferei.-Abwechslung bot uns Reims selbst mit seinen herrlichen Bauten, insbesondere mit der Kathedrale. Nicht zu verachten waren auch die netten kleinen Cafés, die in genügender Anzahl vorhanden waren.-All dies 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 Café Strassbourg.-

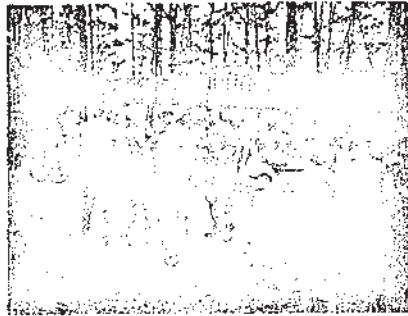
Dann liess es von Reims Abschied nehmen, jetzt ging es nach Paris, hier sollten wir das Ende unserer Rekrutenausbildung erleben. In einem herrlichen Schloss bei Juvisy fanden wir für etwa 1 Woche Erholung. Anschliessend fand die Endbesichtigung durch einen Oberst statt. Es wurde viel Wesens um diese Besichtigung gemacht, was wir gelernt hatten, in langen, sonnigen Nachmittagen wurde innerhalb weniger Stunden überprüft. Der Oberst drückte seine Zufriedenheit aus, und erzählte uns, das wir nun keine Rekruten mehr sind und der Fliegerischen Ausbildung entgegensehen. Die Ausbilder gewohnten 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 vorbeigehen 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 versetzt. Es war schon ein kleiner Haufe geworden. Wir erreichten Neisse/Stephansdorf am 2.8.1941.-Hier wurden wir dem I/Fluganwärterbatl. 10 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 hier waren 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-Adamozyk hiess sie.-Unser Obltn. Bühnig löste jeden ab, der ihm auffiel. Ich war nun gewillt, diese letzte Klippe zu übersteigen, um Flugzeugführer zu werden.-

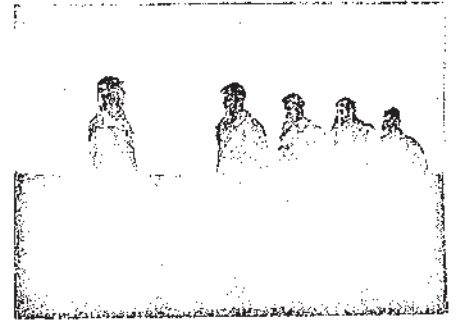
wenige kamen von unserem Haufen mit mir nach Grottkau O/S.



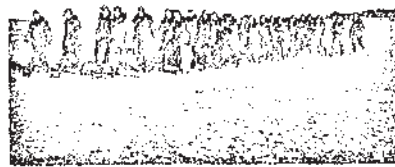
Schulschieszen  
mit „MG-15“



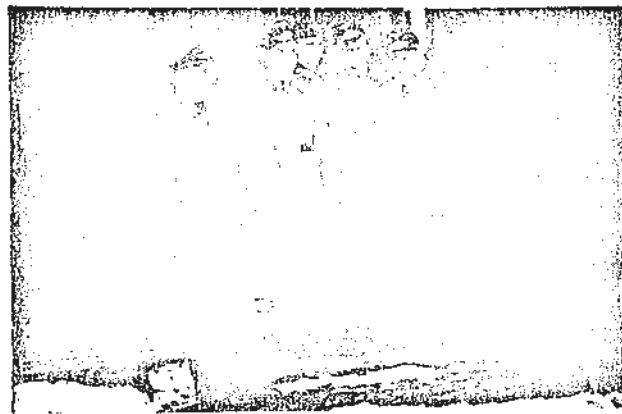
Jn Grottkau O/S



Baier, Heigl, Thies, Kohl,  
Hannay.



Gruppe 10/41



Fluggruppe „Fw. Holland“



Petzschler, Thau, Jüntgen, Hildebrandt,  
Fw. Holland, Munk, Heide. 6



Bauer, Brunn, Fleischer, Uffz. Kastell,  
Münster, Schröder, Hettler  
Schötensack

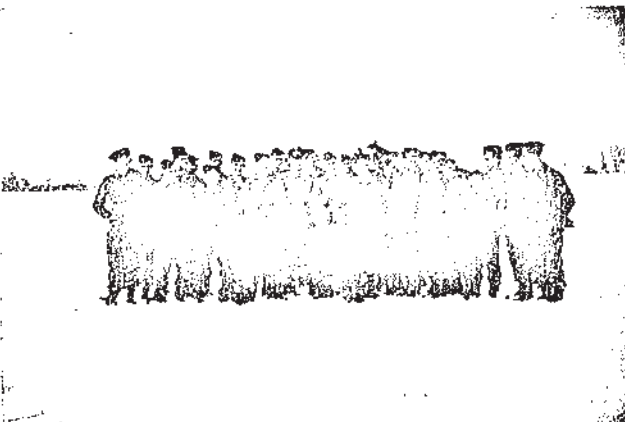
Am 4.10.41 zogen einige wenige in den Fliegerhorst Grottkau O/S stolz erkobenen Hauptes ein. Nun also sollte die so lang ersehnte Flieger-Ausbildung losgehen. Damals ahnte noch keiner von den Mähen die uns noch bevorstanden, jeder sah nur das Ideal des Fliegens. - Hier erst merkten wir, warum man soviel Energie von uns verlangte. Sehr viel 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 dazu gehörte. - Der erste Flugdienst begann, es ging zum Aussenplatz Weisselsdorf. Mein erster Flug wurde ein Fiasko, Obltn. Lebert, Mein erster Lehrer wollte mich gleich nach dem ersten halbstundenturn ablösen. Ich hatte beim Einsteigen in die Maschine das Anschneilen 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 einzigef Genuss. Über die ersten Hemmungen kam ich bald hinweg, mein nächster Fluglehrer Fw. Holland brachte mir alles sehr leicht bei und brauchte mich nicht allzuoft Platzrunden trabem lassen. Dieses Platzrunden treben war 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, jedenfalls ging es am Abend mit Stolz heim warts. Es wurden dann alle möglichen Bedingungen geflogen, wie z.B. Ziellandungen, Notlandeübungen, Höhenflüge und nicht zuletzt Überlandflüge. Diese Überlandflüge waren wohl das Schönste meiner ganzen fliegerischen Ausbildung. 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, Cottbus, Berlin-Strussberg, Frankfurt a/O, Posen, Bromberg, Königsberg i/Nm, Graudenz, Königsberg i/Ostpr., nach Warschau und Brunn. - Jeden einzelnen Flug zu schildern würde zu weit führen, aber einer war vielleicht am interressantesten, diesen will ich erwähnen. - Ich hatte Befehl, mit einer Ar-66 nach Brunn zu fliegen. - Nach eingehender Karten-vorbereitung ging der Flug los, es klappte alles prima. In Gedanken war ich bereits in Brunn, meine Arado war aber erst über Neisse in etwa 800 Metern. Vor mir lag noch das Altvatergebirge mit seinen 1400 Meter. - Die brave Mühle wollte aber nicht recht auf Höhe kommen. In Höhe von Ziegenhals machte mein Motor nicht mehr mit.



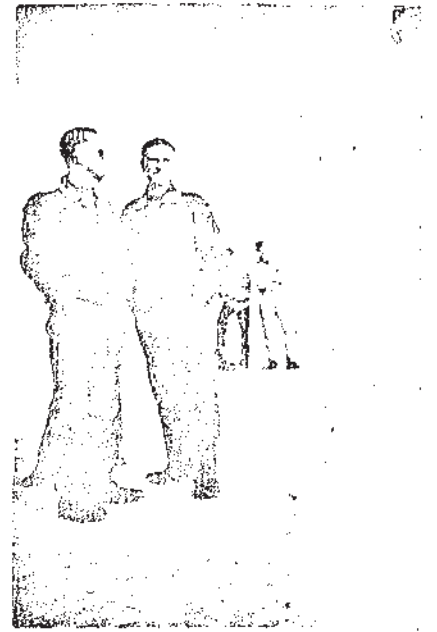
Ofw. Jarosch  
Ier Gruppen Fluglehrer.



„Naab-64“



Die Gruppe „10/41“ beim  
„Winterausflug“.



Ofw. Jarosch.  
Fw. Holland.



UFFz. Krüger, leitet das  
„Exerzieren“.



Vor dem Flugdienst.



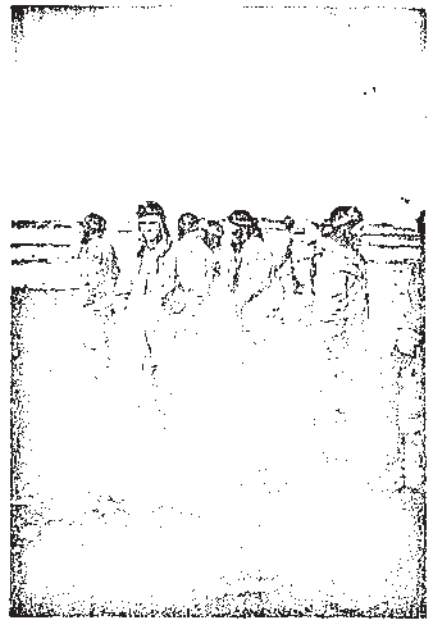
Es gab einen harten Schlag in der Maschine, und die Latte stand.

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 vergessen 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 mitfliegen zu dürfen. Der Nachtflug selbst war das Interessantest an der ganzen Ausbildung. Hierbei wurden auch die meisten 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 zu ebener Erde aussteigen. Mein Karl war blass, aber ich konnte nichts sagen. Mit einem "Anpiff" 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, Polleck, 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 frischgebackener 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 Lustflügen aus. Am Freitag jeder Woche gingen wir schon auf Kurzurlaub. Unsere Ausflugsziele waren: der Ottmachers 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



Ofw. Jarosch,  
UFFz. Haack.



Am Start.  
UFFz. Steuer  
Hier spätere Stuka flieger.



„He-51“



„Arado-65“



Die „Jua-64“ wird startklar gemacht.