

- 1 -

16. 12. 43.

Juni 1935. Ich stehe im blauen Schlosseranzug als Lehrling im Motorenbau der Firma Magirus in Ulm a.D. Schon seit längerer Zeit bin ich von der H.J. in die Flieger-Hitler-Jugend übergetreten. Ein Monteur, der damals bereits ein bekannter Flieger war, unser unvergesslicher Otto Thierer, begeisterte mich damals für die Fliegerei. Thierer starb wenige Jahre später an Fliegertod auf Sylt. Bei einem Schleppflug, bei welchem Otto Thierer das Motorflugzeug flog, wurde er gerammt von dem Segelflugzeug, welches er im Schlepp hatte, beide Flugzeuge stürzten ab und die beiden Piloten verunglückten dabei tödlich. Dieser Mann weckte in mir 16-Jährigen den Fluggedanken und begeisterte mich, er erzählte mir von seinen vielen, oft stundenlangen Segelflügen über dem Hornberg, der Teck oder über dem Blautopf und dem Rusenschloss bei Blaubeuren. Ja, herrlich musste dieses Fliegen sein, so lautlos durch die Lüfte zu schweben, und ich stellte mir vor, ich säß-e in einem Segelflugzeug und flöge über Wälder und Felder, es war in meinen Gedanken so ein herrliches Gleiten. Dass es da-bei auch Böen geben konnte, davon wußte ich damals noch nichts, was das Wetter und der Wind bei der Fliegerei für eine Rolle spielen, daran dachte ich nicht. Aber eins war klar und stand fest, ich muß auch fliegen.

Ich wurde auf Fliegertauglichkeit untersucht und für tauglich befunden, der erste Schritt war getan, jetzt brauchte ich noch ein Flugzeug und dann würde ich fliegen, genau wie die "Alten". Aber es kam doch ein klein-wenig anders als ich es mir

gedacht hatte. Ich ging zum Fliegerhorst der Segelflieger	LHM.	Pfg.
Ulm und kam dort zusammen mit noch einem "Neuen", dem "Sepp" an,		
er wurde später mein bester Freund. Wir besichtigten erst mal die		
Räume, überall standen Segelflugzeugrumpfe und Tragflächen herum,		
es roch nach Spannlack und Holz und an allen Ecken sahen wir unsere		
zukünftigen Kameraden arbeiten. Die einen schnitten mit großen		
Scheren Sperrholzplatten in lauter kleine Ecken, die andern sägten		
von langen Hölzern komische Stücke ab, wieder andere setzten		
Holme und Rippen zu einer Tragfläche zusammen und in einer Ecke		
stand eine Schlosserwerkbank mit zwei alten Schraubstöcken, daran		
arbeitete niemand. Wir beiden Neuen wurden nun gefragt, welchen		
Beruf wir hätten, und beide sagten wir "Schlosser". "Können wir		
notwendig brauchen", sagte der Werkstattleiter. Wir beide freuten		
und fühlten uns mächtig, dass man uns brauchen konnte, ja, die		
sollten uns nur mal so einen Schlitten geben, dann wollten wir		
denen schon zeigen wie geflogen wird, und wir erkundigten uns		
gleich, wenn wir dann mal fliegen könnten. Was, fliegen wollt ihr,		
bei uns wird erst gearbeitet und erst ganz zuletzt wird geflogen,		
d.h. ihr seid mal froh wenn ihr geradeaus rutschen könnt.		
Das war so unsere Einführung in die Segelfliegerei. Wir bekamen		
ein Werkstattbuch, in welches nach jedem Werkstattdienst die		
Stunden eingetragen wurden. Erst mußten wir 200 Arbeitsstunden		
hinter uns haben, dann erst durften wir am Flugdienst teilnehmen.		
Wir schafften nun drauf los, fertigten Beschlüge an, spleißten		
Spannkabel, bauten neue Transportwagen und reparierten unsere		
Kraftfahrzeuge und hatten bald unsere 200 Arbeitsstunden voll.		
Pfingsten 1935 stand vor der Tür, wir wollten mit zwei Flugzeugen		
über die beiden Feiertage nach Suttgart auf die Schwäbische Alb		
und dort sollte auf einem flachen Gelände Anfängerschulung		
betrieben werden. Auch ich sollte dann meinen ersten Start am		
Steuerknüppel riskieren. Pfingsten kam, unsere beiden Wagen, ein		

Buik und ein Chefrolet, sprangen ausnahmsweise mal gut an. Früher hatten diese Fahrzeug-e bestimmt vornehmere Besitzer als jetzt. Von diesen wurden sie dann an einen Autofriedhof verkauft, standen dort in irgend einer Ecke im Freien und wurden nach Monaten von uns entdeckt und für billiges Geld gekauft. Wir haben die ganze Karosserie umgebaut, machten aus bisher 6 Sitzplätzen 10, und montierten hinten eine klobige Anhängerkupplung an. Mit diesen Vehikeln fuhr man sonntags hinaus ins Fluggelände, total überladen mit jungen Segelfliegern und Gerät und hinten wurde noch ein Transportwagen mit dem aufgeladenen Flugzeug angehängt. So ging es dahin auf holprigen Feldwegen, oft steile Berge hinauf, dass der Kühler kochte, aber durchgehalten haben diese Schlepper immer. So auch an diesem Pfingstamsta-g. Wir fahren also hoch auf die Alb und schlugen dort auf einem steinigen Heideplatz unsere Zelte auf und montierten unsere Flugzeuge. In unseren Zelten unterhielten wir uns dann noch lange über die Ffliegerei und schliefen in unsere Decken gerollt seelig ein. Am Pfingstmorgen um 5 Uhr früh ging es wieder heraus und nachdem wir unsern Kaffee getrunken hatten, wurden die beiden Kisten zum Startplatz gebracht und das Gummiseil ausgelegt, dann wurde eingeteilt. Ich wurde einer Startmannschaft zugeteilt, zum fliegen sollte ich erst als einer der letzten drankommen.

Ein herrlicher Sommertag kam, schon in der Frühe standen wir alle nur mit einer Sporthose bekleidet auf unserem bescheidenen Flugplatz. Immer wieder standen wir am Gummiseil, immer wieder erscholl das Kommando "Startmannschaft fertig" und wir antworteten alle "fertig", dann gings weiter "ausziehen, laufen". Wir hingen mit aller Kraft in den Seilen, dann "los". Die Haltemannschaft gab das Flugzeug frei und wie ein Schlitten rutschte die Kiste an uns vorbei. Dabei kam es darau-f an, dass der Flugzeugführer gerade Richtung mit dem Seitensteuer gerade aus und mit dem Querruder die Tragflächen waagrecht hielt, immerhin eine gewaltige Leistung für einen, der zum

erstenmale in so einem Ding drin saß. War das Flugzeug dann zum
stehen gekommen, dann wurde es durch die ganze Mannschaft auf ein
Transportwägelchen gehoben und zum Startplatz zurückgebracht und
der Zauber begann aufs neue. Dabei wurde viel kritisiert, was an
und für sich nur Sache des Lehrers gewesen wäre, wir wußten jedes-
mal, was der Kamerad richtig und was er falsch gemacht hatte, nur
wenn wir dann selber mal drin saßen, dann wußten wir nicht mehr
was man machen sollte, aber dafür wußten es ja die andern umso
besser. Jetzt kamen noch drei vor mir dran und in mir machte sich
ein leicht beklemmtes Gefühl bemerkbar, um mich selber hatte ich
ja keine Angst, aber wird die Kiste noch ganz sein, wenn ich da
unten ankam, und wehe dem, der einen Bruch hinschmiß und der Flug-
dienst mußte beendet werden. Es hätte wohl keiner etwas gesagt,
aber die Blicke welche man zu sehen bekam sagten jedem wie man
dachte. Wie-der haben wir am Gummiseil gezogen und wieder ist einer
zum 1. mal gerutscht, noch zwei waren jetzt vor mir, meine kühnen
Fliegergedanken von einst schwanden immer mehr, wie konnte ich mir
nur mal vorstellen, dass man sich da einfach reinsetzt und in
der Luft herumfliegt, ohne viel dabei zu denken, sondern sich nur
ganz dem Genuss des Fliegens hingeben und eben die Welt von oben zu
betrachten. Und wie groß und immer größer wurden meine Hemmungen,
als der Moment, an dem ich zum rutschen auf der Erde drankam, immer
näher rückte. Aber was die andern konnten, das konnte ich mindestens
auch. Ich sprach mir Mut zu und hielt es für überflüssig, vor diesem
ersten Start mein Testament zu machen. Nun war es soweit, mein
Vorgänger hatte es überstanden, er war gerade nach einem 150 m
langen Rutsch zum stehen gekommen. Während meine Kameraden die
Maschine wieder zurückbrachten setzte ich den Sturzhelm auf und
machte etwas nervös mit zittrigen Fingern den Kinnriemen fest, ging
zu meinem Fluglehrer und meldete "Flugschüler Schwaiger meldet
sich zum ersten Start". Inzwischen stand die Maschine am Startplatz,

das Gummiseil wurde ausgelegt um dessen Enden sich bereits die Gummihunde aufstellten, bereit zum Ausziehen. Ich setzte mich auf den kleinen Sperrholzsitz, schnallte mich gut fest und nahm den Knüppel in meine Faust. Der Fluglehrer trat heran, fragte ob ich klar käme mit dem Steuer. Selbstverständlich, ich wußte genau wie es gemacht wurde, habe mich ja oft zu Hause auf einen Stuhl gesetzt, einen Besenstiel zwischen die Beine genommen und mir alle möglichen Flüge ausgedacht und in allen Fluglagen richtig gesteuert, warum sollte das denn jetzt nicht auch klappen. "Bleiben sie ganz ruhig, geben sie noch etwas mehr Tiefensteuer, so ist es gut, jetzt kommen sie bestimmt nicht vom Boden weg! Ist alles klar?" Alles klar, war meine Antwort. "Haltemannschaft fertig?" - Fertig - ertönte es von hinten. "Startmannschaft fertig?" - Fertig - schrien die Gummihunde, dann Ausziehen, laufen, das Gummiseil spannte sich und zerrte an dem Haken am Bug der Kiste, dann dieselbe richtig zu beben begann, dann hieß es "los". Es gab einen gewaltigen Ruck und schon ging es in voller Fahrt bergab. Nach einem Punkt am Horizont steuerte ich, mit den Beinen rechts oder links in die Pedale tretend, gerade aus drauflos, wollte die Kiste über die Längsachse sich nach rechts drehen, dann gab ich links Querruder, manchmal auch erst falsch und dann erst richtig, bis sich die Fahrt verringerte und endlich die Maschine stand und sich sanft auf eine der Flächen legte. Beglückt schnallte ich mich los und stieg aus, meldete mich zurück bei meinem Lehrer, dieser machte mich noch auf einige Fehler aufmerksam, war aber im großen ganzen sehr zufrieden mit mir. Mit diesem Rutscher begann ich am 9. Juni 1935 meine fliegerische Laufbahn, damals ahnte ich noch nicht, wieviele Flüge diesem meinem ersten Start noch folgen würden. Aber ich war begeistert, schwer war jeder Anfang und wenn ich mal ordentlich rutschen konnte, dann würde ich sicher auch bald fliegen. Ich zog wieder stundenlang am Gummiseil und machte am selben Tag nochmal einen Start. Am Abend

hockten wir zusammen um ein Lagerfeuer und es gab nur noch eine^{RM} Unterhaltung, nämlich die Fliegerei. Einer alleine kann nun mal nicht fliegen, er ist immer auf seine Kameraden angewiesen, es heißt bei der Segelfliegerei, alle für einen, darum auch einer für alle und daraus wächst eine Kameradschaft, wie man eine solche eben sonst nirgends findet, eben die Fliegerkameradschaft. So schmolzen wir immer mehr zusammen zu einer verschworenen Bande, einer wäre für den andern durchs Feuer gegangen, oder mit jedem hätte man Pferde stehlen können wie man so sagt. Am andern Tag ging der Flugdienst weiter wie am Vortage, ich machte wieder zwei Starts und kam sogar beim zweiten ungefähr 1/2 m hoch vom Boden weg. War das etwas herrlichss, man spürte die Unebenheiten der Erde nicht mehr für 2 kurze Sekunden, es war ein Flug, nur viel zu kurz, aber die Hauptsache, ich konnte daheim erzählen, ich wäre geflogen, was selbst meine Mama erfreute, trotzdem sie große Angst über diese Tage meinetwegen ausgestanden hatte.

So ging es nun weiter. Unter der Woche arbeiteten wir fast jeden Abend bis spät in die Nacht in unseren Werkstätten, bastelten bauten neu-e und flickten unsere zu Bruch gegangenen Kisten wieder zusammen. Sonntags aber, wenn andere junge Burschen in unserm Alter in neuen Anzügen in den Straßen der Stadt promenierte und mit ihren Freundinnen zum Tanz gingen oder sich mit diesen ins Kino oder Kaffee setzten, dann zogen wir hinaus, egal wie das Wetter war. Mit der Bahn oder mit den Fahrrädern fuhren wir rauf auf die schwäbische Alb nach Blaubeuren und nach Sönderbuch und zogen an unserm unersetzlichen Gummiseil, waren dann hochbefriedigt wenn wir einen kleinen Sprung gemacht hatten und zogen dann am Abend todmüde und mit Schafftstiefeln bis obenhin voll Dreck nach Hause, a-ber wir waren zufrieden und freuten uns bereits auf den nächsten Sonntag. Es ging langsam, aber man konnte trotzdem Fort-

schritte beobachten. Wir hatten alle bereits 20 Flüge hinter uns, z-um Teil schon bis zu 15 Sekunden Dauer und nun sollten wir die A-Prüfung fliegen. Zu diesem Zweck gingen wir mal nach Schlechtenfeld bei Ehingen, dort war das Gelände besser, wir freuten uns mächtig drau-f. Erst machten wir noch einige kleinere Flüge, dann wurde die Kiste weiter den Berg hinauf gebracht und ich sollte als erster zu meinem 1. A-Prüfungsflug starten. Ich setzte mich in den Drachen, verdammt ging es da den Berg hinunter dachte ich, man könnte es beinahe mit der Angst zu tun kriegen. Der Fluglehrer teilte eine kräftige Startmannschaft ein, damit die Maschine mit der nötigen Wucht in die Luft geschleudert würde, jeder war begeistert, es sollte ja einen A-Flug geben über 20 Sek. Dauer. Die Gummihunde schworen zu ziehen was herausginge. Mein Lehrer gab mir die letzten Anweisungen, dann gab ich die Kommandos. die Gummihunde zogen aus Leibeskräften, das Gummiseil spannte sich immer mehr, jetzt los, ein gewaltiger Ruck, mich riß es an die Rückenlehne, die Maschine blieb keine 2 m mehr am Boden und stieß wie ein Pfeil in die Luft. Verdammt war ich hoch, es werden 15 m gewesen sein. Es wurde ruhig und immer ruhiger, ich hielt meinen Steuerknüppel eise eisern in der Hand, versäumte aber etwas nachzudrücken um mehr Fahrt zu bekommen. Meine Geschwindigkeit verringerte sich immer mehr, auf einmal ging die Maschine auf die linke ^{Seite} ~~Seite~~ und schmier-te ab, jetzt war es zu spät, keinem Steuerausschlag gehorschte die Maschine mehr, es war nur eine Momentsache und es tat einen fürchterlichen Knall und ich saß in einem Trümmerhaufen. Mir war es nur um meine Kameraden, weil für heute der Flugdienst aus war. Mir selbst war nichts passiert, die Trümmer wurden aufgeladen und es ging nach Hause. In der darauffolgenden Woche sah man uns Abend für Abend am Arbeiten und am kommenden Sonntag hatten wir wieder ein klares Flugzeug. Stolz zogen wir wieder hinaus, diesmal nach Blaubeuren, und begannen mit unserer Schulung an einem flachen Hang.

Reklamationsfrist 8 Tage

Vor allem sollten Anfänger ihre Rutscher und Sprünge machen. Schon einige Stunden reihte sich ein Start an den andern, da kam plötzlich ein scharfer Nordwest-Wind auf. Am Horizont zog eine gewaltige Gewitterfront auf und schon schlugen uns die ersten Regentropfen ins Gesicht. Der Fluglehrer befahl, sofort die Maschine bis ans äußerste Ende des Hanges zu bringen. Während dies gemacht wurde erkundigte er sich, wer von den Schülern die meisten Starts hätte. Das war ich, jedoch hatte ich keine Lust mich zu melden, hörte aber bereits, wie andere Kameraden dem Lehrer zuriefen, dass der Schwaiger wohl derjenige wäre. Der Fluglehrer erinnerte sich noch sehr gut an meinen Bruch am vergangenen Sonntag, rief mich zu sich und frug mich, ob ich es mir zutrauen würde, bei dem starken Wind zu starten, oder ob ich durch den letzten Unfall ängstlich geworden wäre. Mit gezwungenem Lächeln erklärte ich ihm, daß von Angst nicht die Rede sein könne, obwohl mir innerlich doch ganz gewaltig der Frack sauste. Welcher Junge gibt zu, er hätte Angst, er müßte ein erbärmlicher Wicht sein. Ich hatte auch gar keine Angst, dass mir etwas passieren könnte, hätte ich die Knochen gebrochen dabei, so hätte ich das selber ausgehalten und hätte niemand anderen zu Schaden gebracht. Aber wenn der Maschine etwas passierte, dann war für heute der Flugdienst zu Ende und alle mußten wieder viele Stunden arbeiten und die Kiste wieder flugtauglich machen, und davor hatte ich A-ngst. Die Maschine war inzwischen oben auf der Hangkante aufgestellt und stand mit bebenden Flügeln gegen den Wind, von mehreren Kameraden festgehalten, um vom Sturm nicht weggerissen z-u werden. Ich schnallte meinen Sturzhelm fest, setzte mich auf den Führersitz und schnallte mich fest. Der Wind hatte inzwischen noch mehr zugenommen und es regnete bereits in Strömen. Bei einem solchen Hundewetter war ich noch nie in der Mühle ^{Fig.} gesessen, wenn das nur gut ging. Der Fluglehrer trat auf mich zu, ^{Fig.} ermahnte mich, ganz ruhig zu sein, ich hätte ja schon einige ganz

ordentliche Flüge hinter mir und ich würde es bestimmt auch bei diesem Wetter schaffen. Das einzige, was ich zu tun hätte, wäre, nach dem Start etwas nachzudrücken, denn wenn ich die Maschine wieuer wie das letztmal aushungern würde, würde dieselbe sich nach hinten überschlagen. Das ganze Geheimnis wäre also -- nachzudrücken -- und dann vor dem Boden wieder abzufangen. Eine starke Startmannschaft wurde eingeteilt, die das Gummiseil kräftig ausziehen sollte; es sollte einen guten A-Flug geben. Fest verbunden mit der Maschine saß ich, den Steuerknüppel fest in der Faust, da gab der Fluglehrer die Startkommandos. Trotz Regen und Sturm hingen sich die Gummihunde mit allen Kräften in die Seile, die Maschine erzitterte, der Wind pfiff in den Spanndrähten, mir trännten die Augen von dem starken Stiem, jetzt hieß es los. Im Nu war ich hoch in der Luft, ich dachte an den vergangenen Sonntag und an die Worte meines Lehrers "nachzudrücken", und drückte den Knüppel nach vorne. Die Kiste gehorchte sofort und ging rauschend nach unten weg. Ich sah eine Wiese auf mich zukommen. Jetzt wäre es Zeit zum abfangen gewesen, warum ich es nicht tat, weiß ich bis heute immer noch nicht. Es knallte fürchterlich, die Anschnallgurte rissen, ich wurde einige Meter aus der Maschine geschleudert und lag nun, nach Atem ringend da. An mich dachte ich dabei nicht, nur an mein Flugzeug dachte ich. Das war in Trümmern. Ich dachte an meine Kameraden, für die nun der Flugdienst wieder mal aus war und ich war der Schuldige, das wußte ich. Von meinen Kameraden wurde ich aufgehoben, ich konnte kaum stehen so weh tat mir alles. Zum Glück hatte ich keine Knochenbrüche, nur die Brust tat mir sehr weh und ich konnte lange nur beschwerlich atmen und zwar kam dies von den Anschnallgurten, welche mir beim Aufschlag ordentlich die Brust verzerren und dann rissen. Über 6 Wochen hatte ich Schmerzen, konnte mich nur schwer bücken, aber ins Bett liegen konnte ich nicht, ich konnte meinen Fliegerkameraden niemals zumuten, diesen Bruch für mich zu reparieren, nein,

ich hatte in erster Linie die Pflicht, diesen Schaden wieder gutzumachen. Und so sah man mich wieder fast Abend für Abend an der Werkbank stehen, zusammen mit meinen Kameraden, und bald stand die Kiste wieder stolz in unserer Werkstatt und harrete auf ihren weiteren Einsatz. Meine Gedankengänge waren damals nicht gerade die besten, ich zweifelte an meinem fliegerischen Gefühl, so sehr ich damals schon an der Fliegerei hing. So war ich doch beinahe davon überzeugt, daß ich es nie schaffen würde. Oft sah ich zu, wenn ältere Segelflieger sich mit einer Winde auf 100 m und mehr hochschleppen ließen, dort das Schleppseil ausklinkten und in eleganten Spiralen wieder der Erde zuglitten und sanft wieder auf dem steinigen Boden Heidefeld der schwäbischen Alb aufsetzten. So sehr ich mich auch danach sehnte, es denen gleich zu tun, so zweifelte ich doch sehr daran, es jemals in der Fliegerei so weit zu bringen. Aber was waren dann das für welche die das flogen, waren das Wundermenschen, die so fliegen konnten? Ich schaute mir die Jungen an, es waren Handwerkslehrlinge genau wie ich einer war und junge Studenten und diese sollten zu mehr fähig sein als ich, nein, niemals, was die geschafft haben wollte auch ich noch schaffen.

Übrigens, was habe ich falsch gemacht bei den beiden letzten Flügen? Ich habe heute noch genau jede Phase der beiden Pechstarts in Erinnerung. Ich rekonstruierte die beiden Fälle einzeln. Seiten- und Querruder beherrschte ich, das wußte ich, es lag also lediglich am Höhen- oder Tiefensteuer, da mußte der Fehler liegen. Ein Segelflugzeug kann eben nur einen Gleitflug ausführen, d.h. der Bug des Flugzeuges muß stets nach unten zeigen. Ein Fahrzeug ohne Antrieb auf ebener Straße bleibt ruhig stehen, fällt aber die Straße, so kommt dieses Fahrzeug ganz von selbst ins Rollen. Dasselbe beim Segelflug. Höhe gewinnt man nicht durch Hochziehen der Flugzeugschnauze, sondern nur durch Aufwindkräfte, welche stärker sind als der Gleitwinkel der Flugmaschine. Das war mir völlig klar. Ich hätte

also im ersten Falle nur etwas nachzudrücken brauchen und die Maschine hätte Fahrt aufgeholt und wäre niemals abgeschmiert. Das zweitemal drückte ich nach, wohl etwas zu viel, was jedoch nichts ausgemacht hätte, denn ein altes Flieger-Sprichwort heißt: Fahrt ist halbes Leben. Man darf nur nicht stur sein dabei, sondern muß eben den Knüppel kurz vor der Erde etwas anziehen, damit das Flugzeug in einen flachen Flug dicht über der Erde übergeht und dann auch flach aufsetzt. Diese Gedanken beschäftigten mein Gehirn tagelang. Aus diesen beiden Bruchla-n-dungen zog ich eine große Lehre und ich habe in meiner weiteren fliegerischen Laufbahn nie mehr eine Maschine ausgehungert, das heißt überzogen und auch nie mehr vergessen, wenn ich mich der Erde näherte ein Flugzeug abzufangen. Und ich sage heute, daß damals die Geburtsstunde meines fliegerischen Gefühls war. Auch bei mir bewahrheitete sich das Sprichwort: Durch Schaden wird man klug !

Ich flog weiter, erst wieder einige kleine Sprünge, es klappte tadellos, ich hatte das Vertrauen zu mir selber und zu meiner Maschine wiedergefunden. Ostern 1936 kam, wir wollten über die Feiertage nach Sonderbuch, es sollten dort einige A-Prüfungen mit Windenschlepp geflogen werden. Wir freuten uns mächtig darauf. Am Samstag vor Ostern zogen wir hinaus, übernachteten in unserm Fliegerheim und schliefen, nachdem wir uns noch lange über die Fliegerei unterhalten hatten, auf unseren Strohsäcken seelig ein. Am Oster Sonntag in aller Frühe ging es raus zum Flugfeld. Unser guter alter Buik mit seinen 90 PS wurde mit seinen Hinterrädern auf die Windentrommel geschoben und mit Ketten stark verankert, das Schleppseil wurde ungefähr 1100 m ausgezogen und eine Maschine zum Startplatz gebracht. Dann wurde die Reihenfolge der Flugzeugführer eingeteilt. Ich sollte erst nach dem Mittagessen zum Start kommen und wurde vorläufig zur Windemannschaft eingeteilt. Vor der Winde war eine Rollenbatterie aufgebaut mit Horizontal- sowie Vertikalrollen, durch welche das Schleppseil lief, um gerade auf die Windentrommel geleitet zu werden. In dieser Rollen-

batterie war noch eine Kappvorrichtung eingebaut für den Fall, daß ein Flugzeugführer in seiner Maschine nach dem Schlepp das Ausklinken des Seiles vergaß. Als doppelte Sicherung mußte ich mich davor stellen mit einer starken Drahtschere, um beim Versagen der Kappvorrichtung von Hand das Seil durchzuschneiden.

Bis zum Mittag hatten wir bereits einige neue A-Piloten unter uns, jeder hatte seine Sache gut gemacht, das wichtigste war, die Kiste war noch ganz, obwohl sie einige nicht gerade sanfte Landungen hinter sich hatte. Der Flugdienst wurde eingestellt, es wurde zum Mittagessen abmarschiert. Durch die frische Luft und ständige Bewegung hatten wir alle einen gewaltigen Appetit und man konnte von den wenigsten behaupten, sie hätten nur gegessen, nein, wir taten alle etwas anderes, zur hellen Freude des Ochsenwirts von Sonderbuch, dem es damals vor dem Kriege bestimmt nicht auf einen halben Ztr. Kartoffel mehr oder weniger, oder auf ein paar Pfund Fleisch hin oder her ankam, wenn es uns nur schmeckte und unsere hungrigen Mägen satt wurden. Nach einer gemütlichen halben Stunde nach dem Essen, während welcher die Ereignisse des vormittags kritisiert wurden, ging es wieder mit frischen Kräften hinaus zu neuen Taten. Als nächster war nun ich dran. von meinem Fluglehrer auf das sorgfältigste eingewiesen, setzte ich mich, den Sturzhelm auf dem Kopf, auf den knappen Holzsitz der "Grunau 9" und wurde festgeschnallt. Das Schleppseil wurde eingeklinkt und durch Flaggensignal der Start für die Winde frei gegeben. Ich sah, wie das lange Schleppseil, welches nicht genau in der Richtung lag, sich langsam straffte und zuletzt am Einklinkhaken zerrte. Dann kam ein scharfer Ruck, die Kiste kam ins rutschen, wurde immer schneller und hob bald vom Boden ab. Jetzt konnte ich ruhig etwas ziehen am Knüppel, es war ja eine Kraft da, welche mich durch die Luft zog. Im Nu hatte ich ungefähr 30 m Höhe, jetzt nachrücken, aber nur ein wenig, so, jetzt flog ich waagrecht und in gleichmäßiger Höhe ging es in rasender Fahrt dahin.

Herrgott, war das herrlich, beinahe noch schöner, als ich es einst geträumt hatte. Jetzt, da ist ja schon die Winde, ausklinken, ich zog am Knopf, das Seil fiel ab und sofort verringerte sich merkbar die Geschwindigkeit. Jetzt gleich etwas nachrücken, so wird es richtig sein. Die Erde kommt langsam näher, jetzt abfangen, ruhig halten, noch hat die Maschine zuviel Fahrt und saust dicht über den Rasen, jetzt wird sie langsamer, mehr ziehen, jetzt berührt sie den Boden und schleift dahin, mit dem Querruder das Flugzeug noch waagrecht gehalten. Ich bin zum Stehen gekommen, langsam neigt sich eine Tragfläche zum Boden. Aufgeregt schnalle ich mich los, freue mich wie ein König, ich habe es geschafft, habe über 20 Sek. geflogen und glatt gelandet, der 1. Bedingungsflug für die A-Prüfung war geflogen. Die Kiste wurde wieder zum Startplatz zurückgebracht und ich flog hintereinander meine 6 Flüge, den letzten mußte ich etwas ausdehnen, er mußte als eigentlicher A-Flug mindestens 30 Sekunden Da-u-er haben. Ich zog die Maschine etwa 45 m hoch, verdammt, das war schön eine enorme Höhe, und nach dem Ausklinken hatte ich einen herrlichen Gleitflug und war nach 33 Sek. wieder glatt gelandet. Befreit stieg ich aus, ich konnte es kaum fassen, ich hatte die A-Prüfung, der größte und schwerste Schritt in meiner Fliegerei lag hinter mir. Da kamen auch schon meine Kameraden auf mich zugerast, voraus einer mit einem Prügel. Von diesem erhielt ich traditionsgemäß einige ordentliche Schläge auf den Sturzhelm, dann wurde mir von einem andern ein prächtiger Strauß Feldblumen und Disteln überreicht und daran anschließend wurde ich von allen aufs herzlichste zu meinem Erfolg beglückwünscht. Ich begab mich zu meinem Fluglehrer, meldete mich zurück, auch dieser war sehr befriedigt und erfreut, wieder einen seiner Schüler so weit gebracht zu haben und gratulierte mir aufs herzlichste. Am Abend wurden dann die Erfolge des Tages bei angeregter Unterhaltung begossen. Auch der zweite Osterfeiertag brachte noch einige Erfolge, bis dann einer, anstatt geradeaus zu

	RM.	Pfg.
<p>fliegen, eine Rechtskurve flog und gegen eine Tanne rammte. Es krachte mächtig, die Tanne - aber auch eine Tragfläche - brachen ab und das Flugzeug stürzte etwa 8 m hoch ab und ging in Trümmer. Zum Glück war dem jungen Flugzeugführer dabei nichts passiert, aber der Flugdienst war zu Ende und für die kommenden Abende war wieder für Arbeit mehr als gesorgt.</p> <p>So verrann Sonntag um Sonntag auf dem Fluggelände, wir flogen nur noch an der Winde und kamen uns unseren jüngeren Kameraden gegenüber, welche ihre ersten Rutscher riskierten, als die vollendeten Experten vor und ließen uns von diesen bewundern, so wie wir dies auch einst taten. Wir begannen mit Kurven, ließen uns 40 - 60 m hoch schleppen und flogen; nachdem wir ausgeklinkt hatten, S Kurven. Es klappte schon ganz schön und wir freuten uns alle auf unsere bevorstehende B-Prüfung. Inzwischen wurde ich von der Hitler-Jugend zum Deutschen Luftsportverband übernommen und zu einem 14-tägigen Schulungskurs zur B-Prüfung nach Sonderbuch einberufen. Der Urlaub klappte und mit 4 guten Flugzeugen begannen wir das Unternehmen. Es wurde geschleppt und S-Kurven geflogen und beachtliche Brüche hinge-schmissen. Bereits nach dem zweiten Schulungstag hatten wir nur noch eine klare Maschine, was zur Folge hatte, daß der Flugbetrieb eingestellt wurde. In den Werkstätten des Segelfliegertrupp Blaubeuren schafften wir es in 2 Tagen und 2 Nächten in Gemeinschaftsarbeit, daß zwei der zu Bruch gegangenen Maschinen wieder flugklar wurden und der Flugdienst wurde fortgesetzt. Ich wurde eingeteilt, als erster die B-Prüfung zu fliegen und zwar auf einem Zögling 35 ohne Verkleidung. Ich setzte mich in die Kiste, schnallte mich fest und los ging es. Der alte Buik schleppte ordentlich, ich zog den Knüppel an den Bauch, die Flugzeugschnauze zeigte gegen den Himmel und immer höher ging es, so, jetzt wird es reichen. Ich war etwa 70 m hoch, jetzt nachdrücken, die Kiste in Normalfluglage gebracht und ausklinken. So, noch eine kleine Welle geradeaus und</p>		

jetzt in die Linkskurve gegangen. Mit Querruder ging ich in die Kurve, verdammt nochmal, was war denn das, bin ich denn nicht angeschnallt. Ich rutschte auf meinem knappen Sitz weg und nahm die Maschine sofort wieder gera-de, die Anschnallgurte hingen ganz locker an mir, ich rührte mich nicht mehr. Im geraden Gleitflug ging es weiter, über die Winde weg, die Windenmannschaft schaute steil zu mir nach oben. Vor mir waren noch einige Äcker und Wiesen, dann kam ein Obstgarten, links eine Straße mit Obstbäumen und rechts der 300 m hohe Steilhang ins Blautal runter. Nach links über die Bäume kam ich nicht mehr, nach rechts den Steilhang hinunter war zu riskiert auf meinem lockeren Sitz, von dem ich jeden Augenblick glaubte herunter zu rutschen. Es gab also nur eines, vor dem Obstgarten, der vor mir lag, noch zum Stehen zu kommen. Ich war nur noch wenige Meter hoch und sah, wie ich enorm schnell dem, den Obstgarten umgebenden Zaun näher kam. Wenn ich so weiter fliege, knalle ich gegen den Zaun, also die Kiste auf den Bodenandrücken. Ich drückte nach, die Kufe meiner Maschine berührte den Boden und ich schliff mit einem affen Zahn dahin und kam zum Glück wenige Meter vor dem Zaun zum stehen. Erleichtert stieg ich aus und war heilfroh, daß das Flugzeug nichts dabei abbekommen hat. Von da an legte ich immer großen Wert darauf, gut angeschnallt zu sein, denn ich habe gemerkt, wie unangenehm dies sein konnte. Am selben Tage, Nachmittags, startete ich wieder, diesmal jedoch mit einem verkleideten Zögling zum ersten B-Flug. So dünn die Sperrholzverkleidung und so gefährlich es bei einem Absturz wegen der Holzsplitter auch war, so gab dieselbe doch ein beruhigendes Gefühl, man saß drin wie in einer Badewanne, nicht wie bei einer offenen Maschine, bei der man dauernd das Gefühl hatte, als ritt man auf einem Balken durch die Lüfte, und nur durch festes Anschnallen, so daß man mit der Kiste fest verbunden war, konnte man ein Sicherheitsgefühl bekommen. Ich setzte mich in das Boot, schnallte mich sorgfältig fest und der Start wurde frei gegeben. Bald hob ich vom Boden ab und steil ging es nach oben, den Knüppel

	LITRA.	Pfg.
<p>fest am Bauch, stieg die Maschine so steil, daß ich mehr Führersitz lag als saß. Seitlich aus dem Führersitz schauend, konnte ich die Winde tief unten sehen, jetzt hatte das Schleppseil schon einen beachtlich steilen Winkel und schon begann es ruckartig an meiner Flugzeugschnauze zu zerren, nachdrücken, ausklinken. Die Kiste, befreit von dem Abwärtszug des Seiles, stieg mit einem Ruck noch etliche Meter höher, daß ich glaubte, mein Magen hätte seine bisherige Lage verändert. Da nun wurde es ruhig, ich war beinahe 100 m hoch, jetzt schön die Fahrt halten und möglichst langsam die Höhe verlieren und in die Linkskurve. Ich legte die Maschine schräg, herrlich wie ich dahinglitt, da unten die kleinen Felder, da ein Bauer, welcher mit seinem Ochsespann vor dem Pflug anhielt und die Hand vor den Augen zu mir nach oben sah und mich bewunderte, und da standen meine Kameraden und starrten hoch. Jetzt hatte ich schon beinahe einen Vollkreis gezogen, nun wechselte ich in die Rechtskurve, es war herrlich wie die Kiste meinen Steueranschlägen gehorchte, nur schade, daß ich schon wieder so tief war. Noch eine kleine Richtungsänderung und ich steuerte gerade auf meinen Startplatz zu und landete an demselben glatt, nachdem ich meinen ersten Flug mit über einer Minute Dauer hinter mir hatte. Diesem folgten hintereinander noch 4 Flüge mit über einer Minute Dauer, alles verlief glatt und ich hatte die zweite Schwinge im blauen Feld, die B-Prüfung erworben. Die Gratulation meines Lehrers sowie meiner Kameraden erfolgte wieder ähnlich wie bei der A-Prüfung, überaus herzlich. Ohne große Zwischenfälle ging unser Kurs zu Ende, jeder hatte seine Prüfung geflogen und wir hielten zum Abschluß einen Flieger-Ball ab, zu dem eine große Zahl hübscher junger Damen eingeladen wurden. Wir hatten uns ein schönes Unterhaltungsprogramm ausgedacht und erlebten einen herrlichen Abend.</p>		

Die Zeit floß dahin, unsere Luftwaffe war neu erstanden, tagtäglich wurden unsere Augen zum Himmel gerissen wenn Kampf oder Jagd

flugzeuge brummend ihre Bahn am Himmel zogen. Herrgott, was waren wir dagegen noch Stümper, gegen denen die da oben flogen, was muß es doch etwas ganz anderes sein, mit Motor und Propeller zu fliegen, 10 mal so schnell als wir und hoch, so wie man es eben wünscht. Ja, wir mußten das auch mal können, wir wollten Flugzeugführer in unserer Deutschen Luftwaffe werden. Mein Freund Sepp und ich waren fest entschlossen, es bei unseren Eltern daheim durchzudrücken, damit wir uns freiwillig melden dürften. Es gelang und zugleich steckten wir unser Gesuch in den Postschalter und härrten der Dinge die nun geschahen. Bald darauf wurden wir zur ärztlichen Untersuchung befohlen und bekamen in unsern Wehrpaß " Ersatzreserve 1 , tauglich 1 " und waren stolz wie die Spanier. Dann kam ein Stellungsbefehl zum Reichs-Arbeitsdienst, unsere Freude wurde etwas getrübt dadurch, daß wir in verschie-dene Lager kamen. Aber w ir trösteten uns damit, daß wir einander schreiben würden u nd wir würden uns sicher bald wiedersehen. Nach etwas hartem Abschied, zum erstenmal für lange Zeit vom Elternhause, fuhr ich an der Donau entlang nach Regensburg und von dort nach Hemau, der Geburtsstadt Dietrich Eckharts, in der Oberpfalz. Dort kam ich mit vielen jungen Leuten aus allen Gauen Deutschlands zusammen an, die dann später meine Kameraden wurden. Wir wurden eingekleidet und stellten fest, daß uns der braune Rock recht gut stand. Wir erhielten unsern Spaten, die Braut des Arbeitsmannes, es wurde exerziert, es war manchmal hart, aber wenn ich heute zurückdenke, so war es doch eine schöne Zeit. Früh morgens gings hinaus auf die Felder zur Trainagearbeit und nachdem wir schwer gearbeitet hatten, gings gegen Mittag wieder ins Lager zurück. Oft stand ich in meinem Graben und sah sehnsüchtig einem Flugzeug nach, bis es am Horizont verschwunden war, und beneidete den Glücklichen, der frei von allen Erdschweren droben dahinglitt. Ich tröstete mich damit, daß die Zeit ja nicht stehen bliebe, sondern daß einmal die Zeit kommen würde, wo ich den braunen mit dem blauen Rock tauschen könne. Ich nahm dann wieder meinen Spaten

<p>zur Hand und war überzeugt, mit jedem Spatenstich meinem mal gesteckten Ziele näher zu kommen. Zwei Monate lang hoben wir lange Gräben aus, legten Rohre und füllten das Ganze wieder auf. Großen Gebieten wurde dadurch der Wasserüberfluß entzogen und die Bauern in dieser Gegend werden es uns heute noch danken, wenn sie im Herbst ihre schwerbeladenen Erntewagen nach Hause fahren.</p> <p>Da befahl der Führer den Bau des Westwalls und wir waren bei den ersten, die nach dem Westen verlegten. Es gab eine lange Bahnfahrt und am Ende dieser wurden wir in Diersheim b/Kehl ausgeladen. Erst wurden wir bei den Bauern des Dorfes einquartiert, bei denen wir ohne Ausnahme tadellos gepflegt wurden. Alle waren stolz, unter sich wieder junge Deutsche in Uniform zu haben. Es war für diese Leute eine gewisse Beruhigung, da dieselben tagtäglich auf ihren Feldern von den französischen Bunkern am westlichen Rheinufer angeklotzt wurden und sie nahmen es uns bestimmt nicht übel, wenn wir manchmal zwei oder dreimal etwas fragen mußten, weil wir eben ihren oberrheinischen Dialekt am Anfang nur schlecht verstanden. Wir gingen gleich kräftig an die Arbeit, ein großer Platz wurde abgesteckt, hier sollte unser Lager, unsere neue Heimat entstehen. Barackenteile wurden von Eisenbahnwaggons entladen und eine Baracke entstand neben der andern. Ein Brunnen wurde gegraben und bald hielten wir Einzug, nachdem wir uns von unsern Quartiergebern bei denen wir uns wie zu Hause fühlten, verabschiedet hatten.</p> <p>Dann marschierten wir vor zum Rhein, überall wurde gearbeitet, große Gruben wurden ausgehoben, überall ratterten Betoniermaschinen, Bäume wurden gefällt und lange Lastwagenkolonnen fuhren Baumaterial, Zement, Eisenträger und Drahtrollen nach den Baustellen. Es mußte gerade ezu Spaß machen, an einem derart gigantischen Werk mitzuarbeiten. Wir kamen zum Rhein, hier hoben bereits Pioniere Laufgräben und direkt wenige Meter vom Wasser des Rheins M.G.Nester aus und</p>	nähm.	Pfg.
--	-------	------

bauten Unterstände. Auch schon beinahe fertige Bunker standen da ganz vorne, mit riesigen Ausmaßen, welche gegen Westen mit hohen Stroh-mattenvorhängen vor unerwünschter Beobachtung geschützt waren. Trotzdem sah man aber auf den Pappeln des westlichen Rheinuferes wenn man genau hinsah, Beobachtungsstände auf denen Leute saßen und herüberspähten. Hier vorne begann unser neuer Arbeitseinsatz. Ein viele 100 km langer, 10 m breiter und mannshoher Drahtverhau sollte direkt am Rheinufer gebaut werden, wir hatten davon einige Kilometer zu ziehen, bis wir Anschluß hatten an unsere Nachbarabteilungen hatten. Material dazu lag bereits in rauhen Mengen bereit. Das war eine Arbeit für uns Jungens, wenn wir auch manchmal nicht den richtigen Arbeitsgeist hatten, wenn wir in unsere steinigen und lehmigen Trainagegräben in der Oberpfalz schauten, so leuchteten doch unsere Augen als wir hier am Rhein zum Schutze unseres Vaterlandes arbeiten durften. Es wurde vermessen, Löcher gegraben für starke Eisenpfähle mit Ankerplatten, dicke Holzpfähle wurden mit wuchtigen Hämmern in die Erde gerammt, dann wurden mit derben Lederhandschuhen Stacheldrahtrollen abgerollt und Stolperdrähte gezogen. Ein richtiges Netz gab das Ganze und dazwischen wurden Glatt Drahtrollen und da hinein ein Wirrwar von buntem Stacheldraht geschoben und mit unzähligen Bindedrahtschlaufen verknüpft. Eine wichtige Sperre war das, die wir da ans Rheinufer legten. Schauten wir dann ab und zu auf von der Arbeit, dann ging unser Blick rüber zu den Franzosen. Dort standen am Rheinufer dicke, klobige Bunker, nicht gerade vorteilhaft getarnt, welche mit ihrer Panzerkuppel und ihren dunklen Schießscharten blöde herüberglotzten. Davor standen oder hockten rauchend, die Hände in den Hosentaschen, französische Soldaten und betrachteten unser Tun. Weiter oben am Rhein ragte das Münster der alten deutschen Stadt Straßburg mit seinem Turm wie ein erhobener Finger zu uns herüber. Ja, wir waren auf der Hut hier am Rhein, kein Franzose sollte jemals durch unsern Westwall kommen, und ganz im Westen ragten im Dunst die Vogesen hoch, von

denen mir mein Vater soviel erzählt hatte, aus der Zeit, als er dort im Weltkrieg kämpfte. Kamen wir dann am Abend tödliche heim, so schliefen wir bald seelig ein mit dem Bewußtsein, wir hatten heute wieder 200 m unserer Westgrenze mit einem starken Hindernis abgeriegelt. Bald hatten wir Anschluß an unsere Nachbarabteilungen und die letzte Lücke war ausgefüllt, da kam auch schon unsere Verlegung und zwar weiter rheinaufwärts nach Sasbach am Kaiserstuhl. Auch dort war noch eine große Lücke frei die wir mit Stacheldraht verstopfen sollten. Auch dort bauten wir täglich unsere 200 m Hindernis.

Es ging dem Herbst 1938 zu. Die Sudetendeutschen wurden von dem kleinen tschechischen Staat, dessen Verbündeter Frankreich war, immer mehr schikaniert. Täglich hörte man von Zusammenstößen zwischen Deutschen und Tschechen, von den Tschechen provoziert, von Erschießungen und Plünderungen. Zu Hunderten wurden Deutsche täglich in tschechische Gefängnisse geworfen und Kerker geworfen. Wielange wird unser Führer diesem Treiben noch zusehen, fragten wir uns alle und wie wird sich Frankreich dazu stellen, falls der Führer seine Sudetendeutschen heimführt ins Großdeutsche Reich. Eines Tages erschienen bei uns mehrere Infanterie-Unteroffiziere, wir sollten ausgebildet werden. Jeder erhielt ein Gewehr, Seitengewehr und Stahlhelm. Jetzt waren wir ja richtige Soldaten und ich erinnere mich noch gut an den ersten Ausmarsch, als wir zum erstenmal den Stahlhelm auf dem Kopf und unsere Gewehre umgehängt hatten. Wie haben wir uns gefühlt, anstatt dem Spaten ein richtiges Gewehr auf der Schulter zu haben und wie sind wir von der Bevölkerung bewundert worden, als die sahen, daß aus uns über Nacht Soldaten geworden sind. Jetzt konnte kommen was wollte, wir waren fest entschlossen, alles totzuschießen, was von Westen zu uns herüber wollte. Drei Tage wurden wir in der Woche infanteristisch ausgebildet und die restlichen Tage schulten wir unsern

RM.

Pfg.

Reklamationsfrist 8 Tage

Spaten und marschierten runter zum Rhein, wo eine Menge Arbeit auf uns wartete. Später bekamen wir sogar M.Gs, wurden daran ausgebildet, beseitigten mit der Zeit Hemmungen wie die alten. Ich wurde Schütze 1, wahrscheinlich deswegen, weil ich einer der kräftigsten war und am besten so ein Ding schleppen konnte. Große Angriffs- und Verteidigungsübungen wurden kreuz und quer über den Kaiserstuhl gestartet. Lag man eingeschanzt irgendwo an einem Waldrand, so dauerte es oft lange, bis der Feind zum Angriff kam, wahrscheinlich waren die damals gerade reifen Weintrauben schuld, die seinem Vernichtungswillen zum Opfer fielen, bevor er gegen uns antrat.

Die politische Lage spannte sich immer mehr, die französischen Bunkerbesetzungen waren verstärkt worden, oft zählten wir bis zu 20 Mann, die davor standen und sahen deutlich, daß auch Neger dabei waren. Wir gingen oft zum Scharfschießen und warfen auch scharfe Handgranaten und wurden allmählich vollwertige Soldaten. In der Zeit vom 1.-10. Oktober 1938 marschierten Deutsche Soldaten in die Sudeten kampflos ein, wir lagen am Rhein in Bereitschaft, aber nichts rührt sich, es bleibt ruhig. Die letzten Lücken, die an unserem Verteidigungswall noch offen waren, die Altwasserarme des Rheins, wurden mit schwimmenden Hindernissen versperrt. Auf langen, mit einander verbundenen Stämmen wurden wieder Drahtverhaue gebaut, deren Geflechte bis tief ins Wasser reichten. Täglich standen wir, nur mit der Badehose bekleidet, barfuß auf den Stämmen. Herrlich war es, wenn ein Schleppdampfer auf dem Rhein kam und das ganze Floß mächtig zu schaukeln begann. Oft fiel ein Hammer oder eine Zange ins Wasser und dann wurde getaucht, bis wir das Werkzeug wieder hatten. Allmählich zählten wir die Tage, denn wir sollten entlassen werden! Von zu Hause kamen Koffer mit zivilkleidern, wir machten noch einen herrlichen Ausflug zum Titi-See im Schwarzwald und dann gaben wir alles wieder ab was wir vom Reichsarbeitsdienst empfangen hatten und fühlten uns als Zivilisten auch wieder

ganz wohl.	RM.	Pfg.
<p>Kaum hatte mich meine Mutter wieder in ihre liebevollen Arme genommen, da flatterte ein neuer Stellungsbefehl ins Haus, ich sollte wenige Tage später schon mich beim Fliegerausbildungsregiment in Kaufbeuren melden. Zu Hause hatte ich natürlich sehr viel zu erzählen über das was ich alles gesehen und erlebt hatte und als ich erst meinen alten Freund Sepp wiederfand, da nahm es bald kein Ende mehr. Vor allem freuten wir uns mächtig darüber, daß wir nun doch da hin kamen, wo wir hinwollten, nämlich zur Luftwaffe. Auch er hatte für denselben Tag einen Stellungsbefehl erhalten und nun klappte es doch, daß wir zusammen kamen. Unsere Sachen hatten wir bald wie der gepackt und frohen Mutes zogen wir ins Allgäu nach Kaufbeuren und wurden dort einer Rekruten-Kompanie zugeteilt. Wir hatten uns die Sache zwar etwas ruhiger vorgestellt, aber schließlich ist ja jeder Anfang schwer und der eines Rekruten ganz besonders. Wir wurden auf den Führer vereidigt, es war ein herrlicher militärischer Festtag, dann wurden wir wieder Infanteristen, so wie wir es bis dahin noch nie waren, wir nannten das Feld auf dem wir übten nur den "Blutacker", denn es wurde behauptet, verschiedene hätten dort schon Blut geschwitzt. Ich sah allerdings nie einen, aber gedampft haben wir alle, so ging es da rund. Unsere Drillichanzüge hatten dann immer den nötigen Tarnanstrich wenn wir nach Hause kamen, aber frischer Dreck zierte ja den Soldaten, am andern Tag waren dieselben natürlich wieder sauber. Unser Dienstgrad war Flieger, beinahe wie zum Hohn, denn was wir taten hatte mit allem andern nur nicht mit fliegen etwas zu tun. Ja, wenn wir über unsern Exerzierplatz rasten, wurden wir noch am ehesten an die Fliegerei erinnert, so schnell ging es. Ja, flink wurden wir droben in Kaufbeuren und gelenkig, das hätten wir dem verträumten Städtchen im Allgäu gar nicht angesehen und wenn mir meine Mutter mal geklagt hätte wie ich zum ankleiden zu lange</p>		

bra-uchte, man könne sich in einer halben Stunde 7 mal umkleiden, dann hätte ich meinen Kopf gewettet, daß so etwas unmöglich wäre. In Kaufbeuren habe ich es selbst geschafft.

Aber auch diese Zeit ging vorbei. Wir haben den Gewehrgriff und den Parademarsch gelernt, wir konnten unsere Kleider selber putzen, waschen, Strümpfe stopfen und Knöpfe annähen, wir wußten, wie Stiefel und Leder gepflegt sein wollen, wir haben Befehle ausführen gelernt und sind Kameraden, d.h. mit einem Wort, wir sind einfach Soldaten und Männer geworden.

Wenn es auch eine schöne Zeit war, wenn ich heute so zurückdenke, so weiß ich doch noch genau wie groß unsere Freude war, als es hieß, wir würden nach Schleißheim versetzt. In Schleißheim wurde ich zu einer technischen Kompanie gesteckt und von dort gleich zu einem Flugmotorenschlosserlehrgang zu den BMW-Werken nach München kommandiert. Dort lernte ich die Geheimnisse des Flugmotors kennen, wir lernten an Schnittmodellen, demontierten Motoren und Teilapparate und bauten dieselben wieder zusammen. Wir schrieben uns alles auf, um später immer wieder nachblättern zu können, lernten Leistungen berechnen und technische Skizzen zeichnen. Später kam ich in die Montagehalle, half dort mit und sah zu, wie Magnete und Einspritzpumpen eingestellt wurden. Mir war klar, wenn ich später Flugzeugführer werden sollte, würden diese Kenntnisse mir große Vorteile bringen. Ich sah zu auf den Prüfständen, wie die Motoren liefen, wie dieselben mit voller Leistung arbeiteten und war nachher wieder dabei, wie sie demontiert wurden und sämtliche Teile nach irgendwelchen Schäden kontrolliert wurden.

Nach zwei Monaten Schule zog ich wieder nach Schleißheim und wurde auf der dortigen Jagdfliegerschule als Motorenschlosser eingesetzt. Tagtäglich kamen Maschinen zurück von Schuleinsätzen mit irgendwelchen Motorschäden und ich war von morgens bis abends vollauf beschäftigt, die Motoren wieder in Schwung zu bringen. Wenn ich dann

immer im Führersitz saß, die eine Hand am Steuerknüppel, die andere am Gashebel, und der Motor lief, dann hätte ich am liebsten die Bremsklötze vor den Rädern weggenommen und wäre ~~drauflos~~ gestartet, allerdings wäre ich dann wahrscheinlich, bevor ich von der Erde frei gekommen wäre in irgend einer Ecke des Flugplatzes in einem Trümmerhaufen gesessen. Mein Freund Sepp, der während der Zeit Kraftfahrer geworden war und mächtig stolz auf seinen Militärführerschein war, beneidete mich doch ganz gewaltig, wenn er ab und zu gerade vorbei kam und sah, wie ich in einer He 51 saß und deren Motor abbremste.

Oft saßen wir in freien Stunden zusammen und berieten uns, wie wir es machen sollten um endlich doch noch auf eine Schule zu kommen. Damals begann auf unserem Flugplatz eine Segelfliegergruppe zu schulen. Wir beide meldeten uns gleich dazu und erfuhren, daß wir in kurzer Zeit im Flugzeugschlepp bereits unsere C-Prüfung fliegen könnten. Von da ab standen wir wieder fast jeden Abend nach Dienstschluß und jeden Sonntag auf dem Rollfeld. Der zur Verfügung stehende Maschinenpark war sehr ordentlich, er bestand aus einem Doppelsitzer Gö 4, einigen Grunau Babys und sogar eine Mü 13 war dabei, die letztere allerdings nur für Kanonen im Segelflug gedacht. Ich flog zusammen mit einem Lehrer in der Gö 4 einige Starts, das war eine Fliegerei. Der Stößer, welcher uns schleppte, brachte uns ziemlich schnell hoch, mit guten 110 km Geschwindigkeit. In 5 - 600 m Höhe lösten wir das Schleppseil aus und ruckartig wurde unsere Maschine langsamer. Wir flogen jetzt mit 55-60 km, nur ein leises Rauschen war noch zu vernehmen, welches die vorbeistreichende Luft an der Kabine verursachte. Man hatte Zeit zu beobachten, dort vor uns lag das schöne Schleißheimer Schloß mit seinem herrlichen Park, den vielen Blumenbeeten und Rondellen, dazu die spiegelnden Teiche. Wunderbar sah das von oben aus. Rechts

drüben leuchteten die Sandflächen von Freimann und die große SS-Kaserne herüber, jetzt flogen wir eine Linkskurve um 180 Grad und hatten das Häusermeer von München mit dem Wahrzeichen, den beiden Frauentürmen vor uns. Man konnte sich nicht genug an allem satt sehen, schade dass wir schon wieder so tief unten waren, stundenlang könnte man da oben sitzen und man würde immer wieder etwas neues entdecken. Nach einigen kurzen Schleifen landeten wir dann glatt wieder an der Stelle, von der aus unser Start erfolgte. Bald war ich soweit und sollte alleine fliegen. Es ging tadellos, auf 500 m Höhe ließ ich mich schleppen, dann klinkte ich das Seil aus und nun war ich mein eigener Herr da oben. Das Grünau-Baby flog prächtig und gehorchte jedem Steuerausschlag. Ich zog mehrere Schleifen und landete nach 7 Minuten wieder glatt. So flög ich 8 Flüge und hatte damit meine C-Prüfung in der Tasche. Später gingen wir weiter in unserem Ausbildungsprogramm und übten Steilkurven und Hippübungen. Auch ging ich damals sonntags mit Hitlerjungen und Werftarbeitern unserer Flugplatzwerft hinaus, entweder nach Freising oder nach Ober-Alting am Ammersee und schulte als Lehrer mit derselben Anfängerschulung. Dabei dachte ich immer wieder an die Zeit, in der ich meine ersten Sprünge machte und konnte mich sehr wohl in die Lage meiner Schüler denken. Auch hatte ich damals um diese Zeiten meine Kompanie ein Gesuch geschrieben und darin gebeten, meine Ausbildung zum Flugzeugführer erwirken zu wollen. Ich war sehr überrascht, als ich dann tatsächlich wenige Wochen später zur fliegerärztlichen Untersuchung nach München befohlen wurde. Einen ganzen Tag dauerte die Untersuchung, es ging von einer Klinik zur andern. Die Sache wurde sehr genau gemacht und am Ende wurde ich für tauglich erklärt. Wenige Tage später wurde ich wieder nach München kommandiert und zwar diesmal zur psychologischen Prüfung. Wir kamen in das Haus der Seelenspieler, schrieben einen Aufsatz, lösten Rechnungen, skizzierten eine Baggermaschine und beschrieben dieselbe, nachdem dieselbe und kurz zuvor anhand eines kurzen Filmes vorgeführt

	RM.	Pfg.
<p>W urde. Später wurde ich in eine große Trommel geschmalt und vor- und rückwärts durchgeureht. Dabei mußte ich jede Umdrehung zählen und mit einer Klingel und einem Summer vorgemachte Zeichen nachmachen. Gleich daraufhin kam ich auf einen Flugzeugführersitz und mußte mit den Pedalen und dem Steuerknüppel verschiedene Lichter zusammenbringen, waren dieselben glücklich dunn beieinander, so schaltete das Ding um und die Lichter standen wieder verstreut auf der Tafel. Dies geschah 10mal und wurde mit der Stoppuhr gemessen. Dann gings weiter, ich wurde auf einen leicht drehbaren Stuhl gesetzt und nach beiden Seiten durchgeureht, mein Kopf kam in einen Holzkasten. In diesem Kasten, der ganz dicht war und unten mit einem Schieber mit halbrundem Ausschnitt den Hals abschneidte, abschloß, brannte ein kleines Licht und vor meinem Gesicht stand ein kleiner Zeiger. Dieser Zeiger sollte stehenbleiben wenn der Stuhl sich drehte, sodaß ich mich also um den Zeiger drehte. Nun sollte ich laufend sagen nach welcher Seite ich mich drehte, es ging los. Ich drehe mich nach links, nach links, nach links, jetzt stehe ich still, ich drehe mich nach links, ich stehe, drehe mich nach rechts, nach rechts, jetzt stehe ich wieder. Der Zeiger dreht sich wieder, obwohl es mir vorkommt, als drehe sich der Stuhl nicht. Ich sage, ich stehe, ich stehe, worauf von außen eine ziemlich derbe Stimme antwortet: "Ja sehen Sie denn nicht, daß sich der Zeiger dreht". Mir kam es aber trotzdem so vor, als drehte ich mich nicht und ich sagte unentwegt, ja, der Zeiger dreht sich, aber ich nicht. Ob es richtig war, oder ob ich mich dabei getäuscht habe, weiß ich heute noch nicht, es wurde mir nie gesagt. Nun war ich im wahrsten Sinn des Wortes richtig durchgeureht, da wurde in einer Ecke des Zimmers eine laut tickende Uhr aufgestellt und ich wurde weitergedreht, jetzt sollte ich anhand des Tickens feststellen, von welcher Seite der Ton kam und danach angeben, ob ich mich nach rechts oder nach links drehte.</p>		

Reklamationsfrist 8 Tage

Ich tat es, so gut ich konnte. Endlich ließ man mich wieder heraus, und ich war unheimlich froh, als ich von dem Geisterstuhl wieder herunter riefte, so langsam wäre mir die Sache auf die Nerven gegangen. Aber jetzt kam erst das dicke Ende. Ich selbst war überzeugt, mindestens 90% verkehrt gemacht zu haben, da wurde ich von dem prüfenden Psychologen angeredet: " Sie sind Schwabe? " Jawohl, antwortete ich. So, sagte er, er schrie es vielmehr wieder, " ich habe ja schon viele Männer geprüft und dabei waren die Schwaben immer die besten, aber so einer, der sich so dumm anstellte wie Sie, ist mir noch nie begegnet, Sie haben mich gewaltig enttäuscht. Ich stand da wie ein begossener Pudel und wenn ich noch einen kleinen Funken Hoffnung bis dahin hatte, ~~so schwand dieser nun~~ meine Sache richtig gemacht zu haben, so schwand dieser nun aber restlos, ich dachte, Flugzeugführer werden andere, aber ich nie. Aus dieser Erkenntnis machte auch das was nun zu mir gesagt wurde, keinen allzu großen Eindruck mehr auf mich. Ich wurde wieder in ein Wartezimmer geschickt und da dachte ich weiter über mein Pech nach. Worauf sollte ich denn überhaupt noch warten, es war doch schon alles für mich vorbei, warum hat man mich denn jetzt nicht gleich nach Hause geschickt? Jahrelang habe ich mich gefreut darauf, in unserer Luftwaffe Flugzeugführer zu werden und nun war mit einem Schlag alles vorbei, ich war 100%ig davon überzeugt, daß ich durchgefallen war. Da wurde ich wieder gerufen, kam in ein Zimmer, ein Sessel wurde mir angeboten und nachdem ich mich gesetzt hatte wurden verschiedene Fragen gestellt. Es handelte sich erst über meine Eltern, Geschwister, Beruf und Segelfliegerei und ging dann auf allgemeine Unterhaltung über. Eine halbe Stunde dauerte dies, dann wurde ich entlassen, die psychologische Prüfung war beendet. Ich wartete noch auf meine Kameraden und dann verließen wir sichtlich aufatmend und erleichtert das sagenhafte Haus. Wenn wir auch da drinnen behauptet haben, daß wir Alkohol nur in geringen Mengen zu uns nehmen würden, so waren wir doch alle davon überzeugt, daß ein ordentliches Maß Bier im Mathäuser jetzt Wunder wirken würde

und aus diese m Grunde unbedingt erforderlich wäre. Wir steuerten also dorthin und erlebten die erste gemütliche Stunde an diesem Tage. unterhaltungsthema war natürlich die psychologische Prüfung. Dabei stellte ich erfreut fest, daß nicht einer dabei war, der überzeugt war, bestanden zu haben, man muß-te eben abwarten, bis der Entscheid kam. Vierzehn Tage vergingen, wir taten in den Flugzeughallen und auf dem Rollfeld unsere Pflicht wie voruem, da kamen die Prüfungspapiere. 17 waren wir insgesamt bei der Prüfung, davon wurden 3 als tauglich zum Flugzeugführer erklärt, darunter ich. Ich konnte es kaum fassen, wie war das möglich, aber da stand es ja schwarz auf weiß. Ich war übergücklich, -jetzt durfte nur noch die Einberufung zur Fliegerschule erfolgen und dann glaubte ich, hätte ich es geschafft.

Die politische Lage spitzte sich immer mehr zu zwischen dem Deutschen Reich und Polen. Zu Massen wurden Volksdeutsche welche in Polen lebten, auf bestialische Weise ermordet. Laufend erfolgten schwere Grenzverletzungen der Polen. In der Nacht vom 31.8. auf 1.9.39 wurde von Seiten der Polen sogar an mehreren orten die Grenze durch reguläre Truppen verletzt und es kam zu Schießereien. Diesem Tun konnte das deutsche Volk nicht länger zusehen, so sehr das deutsche Volk sich den Frieden wünschte, so konnten wir es auf die Dauer doch nicht zulassen, uns von einem lächerlichen Staat, wie einen solchen der polnische darstellte, dauernd belastigen und beleidigen zu lassen. Am 1.9.39 sprach der Führer und ein Jubel brach unter uns aus als er sagte, seit heute morgen um 5 Uhr wird zurückge-schossen. Gleich am ersten Tage marschierten unsere Truppen überall über die deutsch-polnische Grenze und errangen große Erfolge. Wir in Schleißheim hatten von morgens bis abends Alarmbereitschaft für den Fall, daß polnische Bombenflugzeuge München angreifen wollten, aber die dachten ja gar nicht daran.

Reklamationsfrist 8 Tage

Da kam plötzlich meine Versetzung. Hoherfreut rannte ich zu meinem

Freund Sepp um ihm diese Neuigkeit mitzuteilen und fand diesen ebenfalls in bester Stimmung. Er hatte ebenfalls wie ich seine Versetzung am 13.9. zur Flugzeugführerschule nach Neubiberg erhalten. Wir konnten es kaum erwarten bis der Tag kam, packten unsere Sachen und endlich war es so weit. Wir setzten uns auf einen Lastwagen und los ging die Fahrt durch München. Im Stadtzentrum mußten wir anhalten, ein riesiger Stau von Fahrzeugen und Menschen war da, wir stiegen ab, ein Unglück mußte geschehen sein, da lag ein toter Mann auf der Straße, von einem Auto überfahren. Ja, etwas mußte schon dran sein, heute war ja der 13.9. Bald konnten wir weiter fahren und hatten das was wir gesehen bald wieder vergessen. Da vorne war der Flugplatz Neubiberg, wir fuhren vor die Wache, da, die Flagge geht herunter. Wozu das, fragen wir uns, jetzt bleibt sie stehen, halbmast, es muß irgend etwas passiert sein, wir erkundigten uns. Zwei Flugzeuge hatten sich gegenseitig gerammt in der Luft und waren abgestürzt, zwei Kameraden waren tot. Das alles am 13.9. an unserem Versetzungstage zur Flugzeugführerschule. Es fängt gut an, aber vielleicht muß eine Flugzeugführerlaufbahn so beginnen, damit sie etwas wird, dachten wir. Auf jeden Fall ließen wir uns dadurch keineswegs aus der Ruhe bringen, sondern waren nach wie vor hell auf begeistert.

Tage vergingen, wir richteten uns ein, empfingen unsere Fliegerkombinationen, Hauben mit großen Brillen und Pelzstiefel. Die Sachen wurden gleich angezogen und jeder betrachtete sich im Spiegel, wir kamen uns alle vor als uralte Aviateure. Es wurde mit dem Unterricht begonnen, Navigation, Funken, Motoren- und Flugzeugkunde und Geografie. Zwar behagte uns das Schulbanksitzen nicht allzu sehr, aber als Flugzeugführer mußte man eben all dies beherrschen und alles will erst gelernt sein. Endlich aber war der Tag, da, an dem wir auch mal zum Fliegen kommen sollten. Trotz Kombination, Lederhauben und bunten Schals um den Hals, sah man uns die jungen Häschen schon von weitem an, aber das war ja auch egal, die Hauptsache war, daß wir heute zum ersten-

	RM.	Pfg.
mal fliegen durften. Wir marschierten hinaus zu den Hallen und als erstes wurde uns gezeigt, was ein Flugzeug ist und wie es im Führersitz eines Motorflugzeuges aussah. Das war doch etwas ganz anderes als unsere Sperrholzkisten damals in Sonderbuch. Es waren kleine Doppeldecker vom Baumuster Heinkel-Kadett und Focke-Wulf 44. Wir setzten uns in die Maschinen, lernten, wie man einen Motor anläßt, links war der Gashebel, den Sitz konnte man verstellen, so wie es gerade angenehm war, eine pfundige Einrichtung ist das, dachten wir. Wir nahmen den Steuerknüppel in die Hand und bewegten denselben nach allen Richtungen, er ging zwar nicht gerade so spielend leicht wie bei einem Segelflugzeug, aber im Prinzip war es genau dasselbe. Dann wurde eingeteilt und zwar war dies Sache unseres Gruppenlehrers, welchem 5 Fluglehrer unterstellt waren. Die Gruppe war gerade 30 Mann stark und somit bekam jeder Lehrer 6 Mann zugewiesen. Sepp und ich hatten wieder das Glück zu ein und demselben Lehrer eingeteilt zu werden. Es sollten heute zuerst Einweisungsflüge geflogen werden. Als erster wurde ich von meinem Lehrer eingeteilt dazu, die andern sollten sich einstweilen zum Startplatz begeben. Ich legte meinen Fallschirm an, setzte mich in den Beobachtersitz vorne und schnallte mich fest, dann nahm der Fluglehrer im Führersitz hinter mir Platz. Meine Aufgabe war, während des Fluges anhand meiner Karte festzustellen, wohin wir fliegen und anschließend sollte ich eine Skizze anfertigen, mit allen markanten Punkten, welche wir dabei berührten. Der Motor sprang an und zum erstenmal strich mir der rauhe Propellerwind um die Nase. Erst als der Motor warmgelaufen und abgebremst auf beiden Magneten und Kraftstoffpumpen war, wurden die Bremsklötze weggenommen und wir rollten im Zick-zack-Kurs über den Rasen dem Startplatz zu. Schon dieses Rollen war ein Genuß für mich, ein leichter Druck am Gashebel und schon ging es schneller, dabei mußte man aber den Knüppel fest am Bauch halten, um einen Kopfstand zu verhindern.		

Besonders groß war die Gefahr, wenn man eine Kurve rollen wollte und dabei eines der Räder abbramste, oder wenn man anhielt und dabei zu stark auf beide Pedale stand und dadurch, was nicht selten vorkam, die Bremsen blockierten, dann hob sich manchmal das Flugzeugheck vom Boden ab und es lief einem kalt den Rücken hinunter. Das war diesmal wieder gut gegangen, dachte man sich, wenn man dann wieder auf 3 Punkten stand. Ja, das Rollen war gar nicht so einfach und es gehört eine Menge Übung dazu, um es zu beherrschen. Dabei muß man sehr aufpassen, auf abgestellte Flugzeuge und solche die ebenfalls rollten, oder irgendwelche andere Hindernisse, die es zwar auf einem Flugplatz nicht geben sollte, aber doch immer vorhanden sind und da heißt es eben vorsichtig sein und die Augen offen halten, denn es zählt zu den unrühmlichsten Taten eines Flugzeugführers, wenn er eine Maschine wegen Unachtsamkeit beschädigt oder gar zerstört hat und derselbe wird auch in jedem Falle dafür voll verantwortlich gemacht und empfindlich bestraft, das wurde uns vorher in Unterrichten hundertmal erzählt.

Wir waren am Start angelangt, mußten noch eine Weile warten, währenddessen uns unser braver Siemensmotor einen gleichmäßig ruhigen Leerlauf in die Ohren schnurrte. Jetzt wurde der Start freigegeben, ich schob meine Brille tief ins Gesicht als mein Lehrer Vollgas gab, wie pfundig das war, trotz dem starken Propellerstrahl konnte man hinter den Brillengläsern die Augen ruhig offen halten. Wir jagten nun in unserer Kiste bereits mit hochgedrücktem Schwanz schaukelnd über die Unebenheiten des Rollfeldes hinweg, wurden immer schneller, ein paar kurze Sprünge noch und das Gepolter hörte auf, wir waren in der Luft, wir flogen. Immer tiefer ruckte der Flugplatz unter uns weg, ich sah auf die Instrumente, 100, jetzt 130 Km Geschwindigkeit hatten wir und waren bereits 200 m hoch, jetzt folgte eine Linkskurve, prächtig wie der Vogel sich in die Kurve legte und dabei stabil blieb. Ruhig gingen wir wieder in Normalfluglage über, es ging auf Kurs. Was ist das doch für eine herrliche Fliegerei, man brauchte kein Gummiseil um von der Erde weggeschleudert zu werden und wenige Sekunden später wieder zu landen.

Man brauchte auch keine Winde, um mit einem Stahlseil hochgeschleppt zu werden und dabei sich wie gefesselt, mit einem Seil an der Erde angebunden, vorkam. Nein, man flog frei, man war auch nicht auf mitleidige Aufwinde angewiesen um höher zu kommen, man gab einfach dem Motor etwas mehr Gas und zog den Knüppel einige Millimeter mehr an und schon wurde man von dem Propeller höher gezogen, das war eine Fliegerei. Wo ist denn der Flugplatz? Ach, schon dahinten, verdammt das geht ja rasend, aufgeregt ziehe ich meine Karte aus der Tasche, ich soll doch mitfransen, wo sind wir denn überhaupt schon, was ist denn das für eine Bahnlinie da unten, und die Straßenkreuzung links die ist ja auf meiner Karte gar nicht drauf, welchen Kompaßkurs fliegen wir überhaupt? Ich drehe meine Karte hin und her, bis ich sie endlich richtig hatte. München lag rechts von mir, so mußte es jetzt stimmen. Wir flogen über Wälder weg und da vorne ein Fluß, ganz klar, das mußte die Isar sein, hier ist ja alles auf der Karte, der Wald und die Isar. Ich verfolgte die Richtung auf der Karte, wenn wir so weiter flogen, dann mußten wir zum Starnberger-See kommen. Ich war früher einige Jahre in München zur Schule gegangen und war öfter sonntags mit meinen Eltern zum Starnberger-See gefahren und wenn es nun auch schon lange her war, so konnte ich mich doch noch an einige Geländemerkmale recht gut erinnern. Vor mir tauchte nun eine matte Fläche auf, das ist er ja, der Würm-See. Wir drehten auf die nordliche Ecke zu und bald konnte ich auch die Häuser der Stadt Starnberg erkennen. Über der Stadt flogen wir eine Kurve nach links, flogen ein Stück über den See und erreichten bei Schloß Berg wieder das Land, genau über die Kapelle flogen wir, in der ich früher schon einigemal gewesen war, dann ging es wieder in Richtung München, wenige Kilometer nördlich unseres Anflugweges. Ich sah München im Dunst liegen, wir flogen wieder über die Isar weg und bald waren wir wieder über Neubiberg, eine halbe Linksrunde noch und mein Lehrer nahm das Gas weg, so daß der Motor behaglich

plubberte, jetzt noch einen kurzen Slipp, die Maschine wieder gerade genommen und abfangen, wir schwebten noch etwas, da war das Landkreuz, im selben Moment berührten wir die Räder den Erdboden und holpernd rollt die Maschine aus. wir rollten zurück zum Start, ich stieg aus und ein anderer ein, ich half ihm noch die Anschnallgurte anlegen und wenige Minuten später war die Maschine bereits wieder in der Luft. Ich war noch ganz im Banne des eben Erlebten und erzählte meinen Kameraden jede Einzelheit dieses großen Erlebnisses. Ich war 20 Minuten in der Maschine gesessen und war vollauf damit beschäftigt zu beobachten, auf meine Karte zu sehen, die ich mit beiden Händen festhielt, damit der Startwind mir dieselbe nicht herausriß und bis ich etwas auf der Erde Gesehenes auf meiner Karte wiederfand, waren wir bereits schon weit darüber hinweg, so schnell ging das. Es war mir einfach unerklärlich, wie man dazu noch fliegen konnte, man mußte mit den Beinen die Pedale bedienen, mit der rechten Hand den Steuerknüppel und mit der linken den Gashebel. Dann mußte man noch die Karte in die Hand nehmen und festhalten, sonst war sie weg, man mußte die Erde beobachten, man mußte auf der Karte mitfranzosen, man mußte dauernd den Kompaß ansehen, damit man auf dem Kurs blieb, daneben mußte man noch den Höhen- und den Staudruckmesser beobachten, damit man gleichmäßig Fahrt und Höhe hielt, und jetzt kam noch das wichtigste, die Motorinstrumente. Laufend mußten Drehzahl, Öldruck und Temperatur überwacht werden um eine Störung rechtzeitig zu erkennen. Das alles war die Arbeit während eines Fluges für den Flugzeugführer und ich war mir völlig klar darüber, daß es für den, der am Knüppel saß keine Sekunde zu irgendwelchen Betrachtungen gab, sondern daß der sich voll und ganz konzentrieren mußte vom Start bis zur Landung. Wenn ich dann noch daran dachte, daß man in einem Jagdflugzeug noch 3 bis 4 mal so schnell fliegt, ganz alleine drin sitzt, das Funkgerät bedienen muß, in der Luft herumkurbelt und dabei mit mehreren Waffen schießen soll, nachdem man erst mal sauber gezielt hat, womöglich in großen Höhen noch mit dem Sauerstoffgerät, dann erschien mir das als unmöglich. Aber es gab doch solche, die das

konnten, waren das Wundermenschen? Nein, Wundermenschen waren das auch nicht, aber auch keine Dummköpfe. Jeder von diesen fing auch einmal so klein an wie ich heute und jedem kam das, was er heute tut, damals genau so unmöglich vor wie mir. Es sieht alles auf den ersten Blick viel schlimmer und schwerer aus, als es in Wirklichkeit ist, es gibt nichts unmögliches, mit Fleiß und Geduld kann man alles erreichen, man darf nur den Mut nie verlieren, sondern muß mit Passion und Energie einem Ziel entgegenstreben und es wäre gelacht, wenn man es dann nicht schaffen würde. Am Abend dieses Tages zeichnete ich dann fein säuberlich meinen Flugweg auf, den ich noch genau im Kopf hatte und tags darauf startete ich zum zweiten Einweisungsflug, diesmal in ostwärtiger Richtung. Es war schon etwas schwieriger, denn markante Punkte waren nur wenige vorhanden, dabei war es sehr düstlich und niederhängende Wolken, sodaß die Sicht sehr behindert war. Wir waren gerade 10 Minuten unterwegs, da setzte plötzlich dichtes Schneetreiben ein. Nun war es ganz aus, nach vorne sah man überhaupt nichts mehr, nur senkrecht nach unten konnte man noch die Erde erkennen, wenn ich jetzt alleine gewesen wäre, ich glaube, ich wäre verzweifelt, nach Hause hätte ich bestimmt nie wieder gefunden. Ich vertraute vollkommen auf meinen Lehrer und war überzeugt, daß dieser es schaffen und mich heil wieder zur Erde bringen würde. Wir gingen tiefer und flogen nur wenige Meter über den Wipfeln eines Fichtenwaldes, sodaß ich manchmal glaubte wir würden mit dem Fahrwerk darin hängen bleiben. Endlich kamen wir wieder über freies Feld, noch einige Minuten ging es so weiter, dann auf einmal Gas raus, was ist denn nun los, denke ich, will der hier auf freiem Felde landen? Tatsächlich, wir setzen auf, rollen aus und jetzt erst bemerke ich, wir sind ja auf unserm Flugplatz zu Hause, wie der das bloß gemacht hat wiederum, wir stiegen aus, und ich staunte ihn an. Lachend meinte er dann, "so, jetzt haben Sie auch mal gemerkt, wie es ist,

bei Dreckwetter zu fliegen". Ja, das habe ich gemerkt, fast unmöglich ist das, ich hatte vorher nie gewußt, daß so ein Wetter von der Luft aus gesehen weit schlimmer aussieht, als wenn man es auf der Erde stehend betrachtet. Es kamen Schlechtwettertage, an denen wir wieder ausschließlich auf der Schulbank saßen, bis endlich wieder mal die Sonne scheinte und wir in unsere Knochensäcke oder Fliegerkombinationen schlüpfen konnten und hinaus aufs Rollfeld marschierten. Einige hatten noch ihre Einweisungsflüge zufliegen, dann wurde mit den Platzrunden begonnen. Ich flog meine ersten Platzrunden, durfte zum erstenmal mit den Beinen in die Peuale treten und den Knüppel in die Hand nehmen. Als Segelflieger hatte ich den Knüppel immer mit der ganzen Faust angefaßt, jetzt durfte man denselben nur mit 3 Fingern leicht anfassen, sonderbar war das, aber wahrscheinlich habe ich es früher falsch gemacht. Ich saß nun auf dem Führersitz, der Lehrer am Doppelsteuer auf dem Beobachtersitz und dann wurde gestartet. Hatte die Maschine abgehoben, dann wurde in gleichmäßigem Steigflug auf 100 m geklettert, die Maschine waagrecht gelegt, dann eine Linkskurve geurht um 90 Grad und anschließend weiter auf 200 m gestiegen. Dann wieder die Kiste in die waagrechte, wieder eine Kurve nach links um 90 Grad und nun flog man eine ganze weile geradeaus, vorbei am Flugplatz. Dabei mußte man die Höhe ruhig halten, dann endlich wurde eingekurvt wieder etwas geradeaus, dabei das Gas etwas weg, jetzt lag das Landekreuz genau im rechten Winkel links von mir. Die letzte Kurve wurde geflogen, Gas ganz raus und nun die Maschine etwas gehalten, wieder etwas Gas geben, sonst komme ich zu kurz. So, jetzt komme ich hin, abfangen, langsam den Knüppel an den Bauch verdammt, das war wieder zu wenig, die Maschine ging auf die Räder, sprang wieder etwas hoch, gleich etwas nachdrücken und jetzt wieder abfangen. Gott sei Dank, ich bin unten, die Kiste rollt auf dem Rasen. Nach 5 Platzrunden mußte ich aussteigen und ein anderer kam dran. Ich war auch froh, denn das hat allerhand Nerven gekostet. Der Fluglehrer meinte, es wäre noch nicht